

**T.C.
GAZİ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANABİLİM DALI
İKTİSAT TEORİSİ BİLİM DALI**

**TCDD (TÜRKİYE CUMHURİYETİ DEVLET
DEMİRYOLLARI) NİN DURUMU VE
MALİ YAPISI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**Tez Danışmanı
Yrd. Doç. Dr. Fetullah AKIN**

**Hazırlayan
Filiz SULTANOĞLU**

Ankara - 2006

İÇİNDEKİLER

Sayfa No

İÇİNDEKİLER.....	i
TANIMLAR.....	v
TABLolar DİZİNİ.....	vi
GİRİŞ.....	1
BÖLÜM I. TÜRKİYE’ DE DEMİRYOLARININ GELİŞİMİ VE ÖNEMİ...	2
1.DEMİRYOLLARININ KURULUŞU.....	2
1.1. CUMHURİYET ÖNCESİ DÖNEMDE DEMİRYOLLARI.....	2
1.1.1.Osmanlı İmparatorluğu’nun Toplumsal ve Ekonomik Yapısı	2
1.1.2.Türkiye’de İlk Demiryolu Hattının Yapımı.....	7
1.2. CUMHURİYET DÖNEMİNDE DEMİRYOLLARI.....	9
1.2.1.Planlı Dönem Öncesi Cumhuriyet Döneminde Demiryolları	
Teşkilatlanması İnşaa ve İşletilmesi.....	9
1.2.2. Durgunluk Dönemi.....	11
1.2.3. Planlı dönem.....	12
1.2.3.1. Kalkınma Planlarının Demiryolları ile ilgili hükümleri	
ve Amaçları.....	15
1.2.3.2. Ara donem (1960-1962).....	20
1.2.3.3. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Dönemi (1963-1967)..	20
1.2.3.4. İkinci Beş Yıllık Kalkınma Dönemi (1968-1972)...	22
1.2.3.5. Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Dönemi (1973-1977).	24
1.2.3.6. Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Dönemi 1979-1983).	25
1.2.3.7. Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Dönemi (1985-1989)...	26
1.2.3.8. Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Donemi (1990-1994)....	27
1.2.3.9. Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Dönemi (1996-2000)...	29
1.2.3.10.Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Donemi (2001-2005).	32

BÖLÜM II. KURUMUN GÜNÜMÜZDEKİ DURUMU VE TÜRKİYE

ULAŞIMINDAKİ YERİ.....	37
1.TCDD'NİN MEVCUT DURUMU.....	37
1.1.HUKUKİ YAPISI.....	37
1.2.YOL DURUMU.....	69
1.2.1.Yol Uzunluğu Bakımından Demiryolları.....	70
1.2.2.Güzergahın Çift Hatlı Olmasının Önemi.....	74
1.2.3.Demiryollarında Kurp Yarıçapı ve Eğimin Önemi.....	76
1.2.4.Demiryollarında Travers ve Dingil Basıncında Durum...	82
1.2.5.Yol Yenileme Faaliyetleri.....	83
1.3.ÇEKEN ÇEKİLEN ARAÇLAR.....	87
1.3.1.Lokomotifler ve Diziler.....	87
1.3.2.Yolcu ve Yük Vagonları.....	94
1.4.PERSONEL DURUMU VE ORGANİZASYON YAPISI.....	101
1.4.1.Personel Durumu.....	101
1.4.2.Organizasyon Yapısı.....	107
1.5.İŞLETME FAALİYETLERİ.....	115
1.5.1.Yol Hizmetleri ve Yol Hizmetlerine Bağlı Fabrikalar.....	115
1.5.2.Cer Hizmetleri.....	118
1.5.3.Hareket Hizmetleri.....	119
1.5.4.Tesisler Hizmetleri.....	120
1.5.5.Liman Hizmetleri.....	121
1.5.5.1.Haydarpaşa Limanı.....	128
1.5.5.2.Derince Limanı.....	131
1.5.5.3.Samsun Limanı.....	133
1.5.5.4.Mersin Limanı.....	135
1.5.5.5.İskenderun Limanı.....	137
1.5.5.6.Bandırma limanı.....	138
1.5.5.7.İzmir Limanı.....	140
1.5.5.8.Van Gölü Feribot İşletmeciliği.....	142

1.5.6.Bağlı Ortaklıklar ve Ankara Demiryol Fabrikası.....	143
1.5.6.1. TULOMSAŞ Genel Müdürlüğü.....	148
1.5.6.2. TUVASAŞ Genel Müdürlüğü.....	152
1.5.6.3. TUDEMSAŞ Genel Müdürlüğü.....	155
1.5.6.4. Ankara Demiryol Fabrikası.....	156
BÖLÜM III. TCDD’NİN MALİ YAPISI	158
1.GELİRLER	158
1.1.YOLCU TAŞIMA GELİRLERİ.....	158
1.2.MADDE CİNSLERİNE GÖRE YÜK TAŞIMA GELİRLERİ...	161
2.TCDD’NİN GENEL GİDER TABLOSU	168
2.1.DEMİRYOLLARI LİMAN VE İSKELELERE GÖRE GENEL GİDERLERİ.....	178
3.İŞLETME FAALİYETLERİNDE GENEL-GİDER DENGESİ	180
4.TCDD’ NİN BİLANÇOSU.....	186
5.KAR-ZARAR DURUMU.....	201
6.MALİ BÜNYE.....	206
6.1. TCDD’NİN MALİ DURUM ANALİZİ.....	206
6.1.1. Mali Yapısı.....	206
6.1.1.1. Finansal Kaldıraç Oranı.....	206
6.1.1.2. Öz Kaynakların Toplam Yabancı Kaynaklara Oranı	208
6.1.1.3. İç Kaynaklar (Oto Finansman) Oranı.....	209
6.1.1.4. Maddi Duran Varlıkların, Öz Kaynaklara Oranı....	210
6.1.1.5 Maddi Duran Varlıkların, Toplam Varlıklara Oranı.	211
6.1.1.6 Maddi Duran Varlıkların, Öz Kaynaklar + Yatırım Kredileri Toplamına Oranı.....	211
6.1.1.7. Paraya Çevrilebilir Ve Hazır Değ. Varlıklar İçindeki Yeri.....	212
6.1.2. Likidite Durumu.....	212
6.1.3. Varlık ve Kaynakların Net Satışlara Göre Devir Hızları..	215

6.2. MALİ SONUÇLAR	216
6.2.1. Zararlılık (İrrantabilite).....	216
6.2.2. Mali Sonucu İlgilendiren Etkenler.....	217
 BÖLÜM IV. ORANLAR VE YAKIT TÜKETİM MİKTARININ DAĞILIMI..	222
1.ORANLAR.....	222
1.1.YOLCU TAŞIMA ORANLARI.....	222
1.2.YÜK TAŞIMA ORANLARI.....	227
1.3.GENEL ORTALAMA MALİYETLER VE SÜBVANSİYON ORANLARI.....	230
1.4.MADDE CİNSLERİNE GÖRE ORTALAMA YÜK TAŞIMA UZAKLIKLARI.....	238
2.YAKIT TÜKETİM MİKTARININ DAĞILIMI	241
2.1.ENERJİ TÜKETİMLERİ.....	241
2.1.1.Katı Sıvı ve Elektrik Enerjisi Tüketimleri.....	242
2.1.2.Km Başına Düşen Yakıt Miktarı	243
 BÖLÜM V. DİĞER ÜLKE DEMİRYOLLARIYLA İLGİLİ KARŞILAŞTIRMALAR.....	245
 SONUÇ.....	273
 KAYNAKÇA.....	281
 ÖZET.....	289
 ABSTRACT.....	291

TANIMLAR

- Yolcu-km :** Bir yolcunun bir kilometre mesafeye taşınmasıyla ifade edilen trafik ölçü birimidir.
- Netton-km:** Bir ton yükün(wards ambalaj, palet, konteyner vb.'nin ağırlıkları dahil) bir kilometre mesafeye taşınmasıyla ifade edilen trafik ölçü birimidir.
- Hamton-km:** Lokomotiflerin ağırlığı hariç, vagonların daraları da dahil olmak üzere bir tren tonunun bir kilometre mesafeye taşınmasıyla ifade edilen hizmet ölçü birimidir.
- Tren- km:** Bir trenin bir kilometre mesafeye taşınmasıyla ifade edilen işletme hizmeti birimidir.
- İş treni:** Yol bina ve tesislerin bakım, onarım ve yenilenmesi ile elektrikli cer ekipmanlarının yerleştirilmesi gibi idarenin ihtiyaçları için sefere konulan trenlerdir.
- İdari taşımalar:**Demiryolunun gerek kendisi ve gerekse personel ihtiyacı için ücretsiz olarak yapılan taşımalar.
- Rotasyon süresi:**Bir vagonun iki dolumu arasında geçen süredir.

(Kaynak; TCDD İstatistik Yıllıkları)

Tablo 25:	Haydarpaşa Limanına Ait Bilgiler.....	130
Tablo 26:	Derince Limanına Ait Bilgiler	131
Tablo 27:	Samsun Limanına Ait Bilgiler.....	133
Tablo 28:	Mersin Limanına Ait Bilgiler.....	136
Tablo 29:	İskenderun Limanına Ait Bilgiler.....	137
Tablo 30:	Bandırma Limanına Ait Bilgiler.....	139
Tablo 31:	İzmir Limanına Ait Bilgiler.....	140
Tablo 32:	Van Gölü Feribot İşletmeciliği 2000-2004 Yılları arası Faaliyetleri	143
Tablo 33:	Bağlı Ortaklıkların ve ADF'nin Üretim Kapasiteleri.....	144
Tablo 34:	2004 Yılı İtibariyle Bağlı Ortaklıkların Durumu	157

Bölüm III

Tablo 35:	1998-2004 Yılları Arası Şehirlerarası Yolcu Taşımalarına İlişkin Bilgiler.....	159
Tablo 36:	1998-2004 Yılları Arası Uluslararası Yolcu Taşımalarına İlişkin Bilgiler.....	159
Tablo 37:	Yolcu Taşıma Sayısı Ve Gelirleri	160
Tablo 38:	Şehirlerarası Yük Taşımaları.....	162
Tablo 39:	Uluslararası Yük Taşımaları.....	162
Tablo 40:	Madde Cinslerine Göre Yük Taşımaları (1.000 Netton). ..	163
Tablo 41:	Madde Cinslerine Göre Yük Taşımaları (1.000.000 Netton-Km).....	164
Tablo 42:	Madde Cinslerine Göre Yük Taşıma Gelirleri (YTL).....	165
Tablo 43:	Yük Taşımaları.....	166
Tablo 44:	Madde Cinslerine Göre Yük Taşıma Gelirleri (YTL), Madde Cinslerine Göre Taşınan Yükün Bir Ton-Km Geliri (TL), Madde Cinslerine Göre Ortalama Yük Taşıma Uzaklıkları (Km).....	167
Tablo 45:	TCDD İşletmesine Ait Genel Bilgiler.....	168
Tablo 46:	Yıllar İtibariyle TCDD Genel Gelir - Gider Dengesi (YTL).....	171
Tablo 47:	TCDD Gelir - Gider Tablosu.....	173
Tablo 48:	Demiryolları, Limanlar ve Van Gölü İşletmesi Genel Gider Tablosu.....	179
Tablo 49:	İşletme Faaliyetlerinde Gelir-Gider Dengesi.....	181
Tablo 50:	Demiryollarında Personel Verimliliği.....	184
Tablo 51:	TCDD' nin 2000' den 2005' e Mali Durumu (YTL)....	204
Tablo 52:	2004 Yılı Bütçe Programı / 2004 Yılı Finansman Kararnamesi Mukayesesi (YTL).....	219
Tablo 53:	2005 Yılı Bütçe Programı / 2005 Yılı Finansman Kararnamesi Mukayesesi (YTL).....	220

Bölüm IV

Tablo 54:	Yolcu Taşıma Oranları.....	224
Tablo 55:	Yıllar İtibariyle Türkiye' de Ulaştırma Sistemlerine Göre Yolcu Taşımaları.....	226
Tablo 56:	Yük Taşıma Oranları.....	227

Tablo 57:	Yıllar İtibariyle Türkiye' de Ulaştırma Sistemlerine Göre Yük Taşımaları	228
Tablo 58:	Tren İptal Nedenleri.....	229
Tablo 59:	Genel Ortalama Maliyetler.....	231
Tablo 60:	Yol Bakım ve Onarım Giderleri Karşılığı Talep Edilen Ödenek ve Gerçekleşen Giderler.....	235
Tablo 61:	AB'de Bazı Ülkelerde Verilen Sübvansiyonlar.....	236
Tablo 62:	Yıllar İtibariyle Sübvansiyonlar / İşletme Gideri %.....	238
Tablo 63:	Madde Cinslerine Göre Yük Taşıma Uzaklıkları (km)...	241
Tablo 64:	Katı Sıvı ve Elektrik Enerjisi Tüketimleri.....	242
Tablo 65:	Kilometre Başına Düşen Yakıt Miktarı.....	244

Bölüm V

Tablo 66:	Uluslararası Demiryolu İstatistikleri.....	249
Tablo 67:	AB ve ABD Ulaşım Sistemlerinin Payları.....	261
Tablo 68:	AB Ülkelerinde Demiryolu-Karayolu Sistemlerinin Durumu.....	262

GİRİŞ

Ulaşım sistemi bir bütündür dolayısıyla bütünün iyi analizi yapılmadan bir parçasına değinmek çok yanlış olacaktır. Demiryolları ulaşımın bir parçasıdır. Dolayısıyla bu çalışmada önce ulaşım sistemleri ve demiryollarının bu sistem içerisindeki yeri ve önemine değinilecektir.

Türkiye'deki ulaşım sistemimiz oldukça yetersizdir. İster karayolu ister denizyolu yada havayolu, su yolu ulaşımı olsun durum pek farklı değildir. Özellikle demiryollarımızın yetersizliği, üzerinde hassasiyetle durulması gereken bir öneme sahiptir. Bu açıdan bakıldığında 779.452 km².’ lik yüzölçümüne sahip ve üç tarafı denizlerle çevrili bir ülkenin ulaşım sistemlerinin yetersiz oluşu hayli dikkat çekicidir. Bir ülkenin ekonomik gelişmişlik düzeyini o ülkenin ulaşım sistemlerinin gelişmişlik düzeyi belirler ve bir ülkenin gelişmesi ulaşım hizmetindeki gelişmeyle paralellik gösterir. Tüm dünyadaki gelişmeler ve eğilimler, teknolojik yenilikler, ekonomilerdeki gelişme çeşitliliği, ülkelerin ulaşım sistemlerindeki politikaları, proje ve eğilimleri, bizim ulaşım sistemimizi ve aynı zamanda ekonomimizi belirleyici niteliğe sahiptir.

Bu çalışmamızda birinci bölümde Türkiye’de demiryollarının gelişimi incelenmiş, ikinci bölümde TCDD’nin yapısı ve ulaşımındaki durumu ele alınmış, ikinci bölümün devamı sayılabilecek şekilde üçüncü bölümde, TCDD’nin mali yapısı incelenmiş, zarar nedenleri üzerinde tartışmalar yapılmıştır. Dördüncü bölümde mali yapının devamı sayılabilecek yolcu, yük taşıma oranları, yakıt tüketimi, sübvansiyonlar konusu ele alınmıştır. Beşinci bölümde özellikle demiryolları bağlamında diğer ülkelerle çeşitli açılardan karşılaştırmalar yapılmıştır. Sonuç bölümünde TCDD için öneriler ve bu kurumun yürüttüğü projeler konusu ele alınmıştır. Özellikle demiryollarında nelerin yapılabileceği/yapılması gerektiği araştırılmıştır.

BÖLÜM I. TÜRKİYE’DE DEMİRYOLLARININ GELİŞİMİ VE ÖNEMİ

1.DEMİRYOLLARININ KURULUŞU

1.1. CUMHURİYET ÖNCESİ DÖNEMDE DEMİRYOLLARI

1.1.1.Osmanlı İmparatorluğu’nun Toplumsal ve Ekonomik Yapısı

Osmanlı İmparatorluğu’nda demiryolu gelişimi, ülkenin içinde bulunduğu siyasal, ekonomik ve dış şartlara önemli ölçüde bağlıydı. Özellikle kapitülasyonlarla yabancı ülkelerin İmparatorlukla yaptıkları ticaretin gelişimi için gerekli ulaştırma sisteminin kuruluşuna önem verilmiştir. Bu etkileşim, İmparatorlukta özellikle kentlerde geleneksel sanayinin çökmesine yol açmıştır. Batı ve güney Anadolu’nun zengin kırsal kesimi, batı kapitalizmi ve sanayisine hammadde ve tarımsal ürün temin eden pazar durumuna gelmiştir.

Batı ve Güney Anadolu’nun Pazar ekonomisine girişi, milli ekonomi içinde değil, batı pazarına açılış şeklindedir. Geleneksel tarım dışı üretimin kaybolmasının yanı sıra, geleneksel ulaşım tür ve güzergahlarının da, yeni ekonomik yapı içinde değişikliğe uğraması doğaldır. Tarımsal ürün ve hammaddelerin batılı ülkelere ihracını sağlayacak türde bir ulaşım sisteminin kurulması bu yeni ekonominin ortaya çıkan ihtiyacı olmuştur. Bu tür bir ekonomik yapıysa, modern teknoloji kullanan ulaşım türleri –demiryolları- batılılar tarafından bu koloni tipi ihtiyaçlarını karşılamak üzere geliştirilmiştir. Geleneksel kervan yolları ise ancak demiryolunun bitiş noktasından itibaren, ülkenin daha iç kesimlerinden tarım ürünü akıtabilecek güzergahlar boyunca etkinliklerini sürdürebilmişlerdir. Bu dönemde İmparatorluktan kapitalist ülkelerin,

kendi çıkarları için iki önemli talebi vardır. Bu talepler; tarımsal üretimin arttırılması ve düzgün yollardır. Sanayi ise batılılarca yabancı sermaye kullanılarak geliştirilebilmiştir. Batılılar tarafından yapılacak altyapı tesislerine, özellikle yol yapımına İmparatorluk maddi ve manevi destek sağlamaktadır. Yabancı şirketler 1914 yılına değin Osmanlı Toprakları üzerinde “kilometre garantili” şartıyla ki bu yol yapım maliyetinin dolaylı şekilde imparatorluk tarafından ödenmesi demektir, 6.309 km. demiryolu yapmışlardır. (Atik, 1979:114-118)

“Osmanlı İmparatorluğu’na yapılan yabancı sermaye yatırımlarının sektörel dağılımına bakıldığında, en büyük payı demiryolu yatırımlarının tuttuğu görülmektedir. Bu pay, 1890 yılı başında tüm yatırımların % 41,1’ ini ve 1914 yılında %63,1 ile yaklaşık üçte ikisini oluşturmaktadır.” (Güven, 1982:50)

Osmanlının batıdaki gelişmelere karşı duyarsız kalması mümkün değildi. Bu yüzden demiryolları yapımına başlaması gerekmektedir. Demiryolları gerçekte kapalı ve durgun tarım ekonomisini canlandırmak ve ticaret eylemlerini geliştirmek bakımından da kaçınılmazdı. Ayrıca bölgelerarası bağlantıları kurmada da önemi açıktır. Ancak bu üstünlüklerine karşın yarı sömürge düzeni koşullarında yabancıların İmparatorluk içinde demiryolu yapımları tehlikeli sonuçlar doğurmuştur.

Avrupalılar için İmparatorluğa demiryolu yapımı her şeyden önce yapım ve işletme malzemesinin tamamen Avrupa’dan ithal edilmesinin sağladığı fayda dışarıda tutulsa bile risksiz ve karlı bir yatırım olmuştur. Kilometre garantisi denen bir usul ile Osmanlı Devleti demiryolu yapımı ve işletmesinin mutlaka kar sağlamasını teminat altına almıştır. Aksi durumdaki zararı İmparatorluk karşılamaktadır. (Acaroğlu, 1979:255)

Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolu inşası bir zaruret olmakla birlikte ilk demiryolu yapım fikri İngilizlerden gelmiştir. Batılı devletlerin Osmanlı toprakları üzerinde egemenlik kurma düşüncesi demiryolu inşasını ortaya çıkarmıştır. Demiryolu yapımında Batılı Devletlerin sağlamayı düşündükleri çıkarlar şöyle özetlenebilir:

- Demiryolu teknolojileri başta olmak üzere, geliştirdikleri diğer teknolojik ürünleri satarak gelir elde etmek,
- Tahmin ettikleri yer altı ve yer üstü zenginliklerinden dolayı Mezopotamya ile çevresindeki bu zenginliklerden yararlanmak,
- Osmanlı topraklarındaki Hristiyanlık aleminin kutsal yerlerini tekrar ele geçirmek ve buralarda Hristiyan devletleri kurmak,
- Akdeniz'i Basra'ya bağlayarak Osmanlı toprakları üzerinde eski ipek yolunda Avrupa ve Asya ticaret yolunu geliştirip, bu yolla Avrupa'dan Asya'ya mal sevkıyatını sağlamak,
- "Hasta Adam" diye adlandırdıkları Osmanlı ile iyi ilişkiler kurup, ölümü sonrasında da uğraşmadan mirasına konmak.

Osmanlı topraklarında demiryolu inşasına girişen Batılı Devletler, kendi aralarında da kıyasıya bir yarışa girmişlerdir. İngilizlerce Osmanlı İmparatorluğu'nda inşa edilen ilk demiryolu, İskenderiye-Kahire arasında olmuştur. Bu hattın inşasına Mısır Valisi Kavalalı Mehmet Ali Paşa ile İngilizlerin zorlaması sonucu 1837 yılında başlanılmıştır. Fakat demiryolunun yapımına bilinmeyen nedenlerden dolayı ara verilmiş ve ancak 1854 yılında tamamlanarak işletmeye açılmıştır. Osmanlı İmparatorluğu topraklarındaki ikinci demiryolu hattı bugün Romanya topraklarında kalan Köstence-Çernodova hattıdır.

Batılı devletlerin bu niyetlerini çok iyi anlayan Osmanlı İmparatorluğu'nun demiryolu politikasını şu şekilde özetlemek mümkündür:

- Coğrafyasındaki uzak bölgelerde özellikle Suriye, Mezopotamya ve Arabistan gibi yerlerde çıkan isyanları, demiryolu ile hızlı bir şekilde asker sevkıyatı yaparak kolayca bastırarak,
- Çıkabilecek savaşlarda asker ve cephane sevkıyatını hızlandırmak,
- Haç farızasını yerine getirmek üzere Mekke ve Medine'ye Hicaz Demiryolu sayesinde kolayca ulaşmalarını sağlayarak, Müslümanlar arasında birlik, beraberlik ve dayanışmayı artırmak, İslam'ın gücü ile Halife olarak Sultanlığın da gücünü artırmak,
- Ulaştırmayı kolaylaştırarak iç ve dış ticareti canlandırmak ve vergi gelirlerini artırmak,
- Demiryollarını Kızıldeniz'e kadar uzatarak bir fırsatını bulup Süveyş Kanalını ele geçirip, Mısır üzerindeki otoriteyi yeniden kurmak, bu şekilde İngilizlerin doğu ile bağlantılarını koparmak,

Osmanlı İmparatorluğu Demiryollarının önemini ve faydasını, iyi kavramış durumdaydı. Batıda demiryolları kullanımından yaklaşık 30 yıl sonra Osmanlı İmparatorluğunda demiryolları yapılmaya başlanmıştır. Bu durum, Osmanlıda demiryollarının Batıya göre çok gecikmediği anlamına gelir.

Anadolu toprakları üzerinde ilk demiryolu inşası İzmir- Aydın ve Adana-Mersin hattıdır ve bu Sultan Abdülaziz döneminde İngilizler tarafından yapılmıştır.

I.Abdülhamit döneminde ise, Hicaz hattı tamamen Türk mühendisleri ve Türk işçileri tarafından yaptırılmış, sermayesi ise Müslümanlardan toplanan bağışlar ve Osmanlı hazinesi yardımıyla oluşturulmuştur.

Fransızlar ve İngilizlerin Osmanlı topraklarında demiryolları inşasına, Almanlar da dahil olmak istemiştir. II. Abdülhamit döneminde Almanlarla yakın ilişkiler kurulmuş, bu şekilde Almanlar da Hicaz demiryollarının bağlantısını tamamlayacak İstanbul-Ankara hattını yapmayı üstlenmişlerdir. Bu dönemde Osmanlı İmparatorluğunda “Alman nüfuzu” olarak da söylenebilecek bir gelişmeyle 1903 yılında demiryolu yapımı için Osmanlının aleyhine çok ağır şartlar içeren bir anlaşma yapılmıştır. (Çelik, TCDD)

“Osmanlı İmparatorluğu döneminde; İzmir-Aydın, İzmir-Buca demiryolu hatları büyük imtiyazlar karşılığı 1856 yılında İngiliz şirketlerine verilmiştir. Demiryollarının ateşli savunucusu olan Almanlar ise; kurulacak demiryolu hattıyla Basra Körfezine kadar uzanacak Mersin-İskenderun-Basra demiryolu hattıyla el değmemiş bakir topraklara, yer altı zenginliklere ve tarım ürünlerine sahip olmayı hedeflemiştir. 1888’ de Almanlarla yapılan anlaşma sonucu km başına 15.000 Frank kar garantisi verilmiş ve bu paranın Düyun-u Umumiyenin toplayacağı vergilerden ödenmesi kararlaştırılmıştır. Yapılan anlaşma çerçevesinde; demiryolunun geçeceği devlete ait toprakların mülkiyeti imtiyaz sahiplerine bedelsiz olarak verilecek, bina yapılacak topraklara kira ödenmeyecek, kum, çakıl ve taş ocakları bedelsiz kullanılacak, keresteler Devletin ormanından kesilecek, demiryolu hattının geçtiği arazinin her iki tarafındaki 20 km genişliğindeki sahada her türlü yer altı maden arama çalışmaları yapılabilir, arkeolojik kazı çalışmaları yapılarak eserler çıkarılabilecektir. Berlin-Bağdat-Basra hattı olarak da bilinen bu hattın uzunluğu 3773 km.’dir. Osmanlı İmparatorluğu bu hat için 1911 yılına kadar Almanlara 4.080.000 altın lira km. tazminatı olarak ödemiştir. Kurtuluş Savaşından sonra yabancı şirketlerin imtiyazında bulunan 4.060 km. demiryolu hattı devletleştirilmiştir.” (Çakar, 2003:26)

Cumhuriyet öncesi demiryolları, Anadolu kırsal kesiminin Batı endüstri ve toplumuna hammadde -tarım ürünü- temin etmesi ve artık ürünün emilmesi amacına yönelik olarak gerçekleştirilmiştir. (Atik,1979:123)

1.1.2.Türkiye’de İlk Demiryolu Hattının Yapımı

Anadolu’da ilk demiryolu, 1856 tarihinde bir İngiliz şirketine verilen imtiyazla, İzmir-Aydın arasında inşa edilmiş, 130 km. uzunluğundaki bu hattın yapımı 1866’ da tamamlanabilmiştir. İmtiyaz verilen başka bir İngiliz şirketi tarafından yapılan İzmir-(Kasaba)Turgutlu-Afyon hattı ile Manisa-Bandırma hattının 98 km. lik kısmı da 1865 yılında tamamlanarak işletmeye açılmış, hattın kalan bölümleri ise sonraki yıllarda tamamlanmıştır. 1869 yılında yapım imtiyazı Baron Hirsch’ e verilen 2000 km.lik şark demiryollarının milli sınırlar içinde kalan 336 km.lik İstanbul-Edirne ve Kırklareli-Alpullu kesiminin 1888’ de bitirilerek işletmeye açılmasıyla da İstanbul Avrupa demiryollarına bağlanmıştır.

Anadolu’ da yapımı tasarlanan demiryollarının devlet eliyle inşaatı düşünülmüş ve 1871 tarihinde çıkarılan bir irade ile Haydarpaşa-İzmit hattının yapımına başlanılmış ve emaneten üç bölümde yapılan 91 km.lik hat 1873 yılında bitirilmiştir. Ancak bundan sonra mali imkansızlıklar nedeniyle yapımına devam edilemeyen Anadolu Demiryolları ile Bağdat ve Cenup Demiryollarının yapımları Alman sermayesi ile gerçekleşmiştir.

Bu şekilde Cumhuriyet döneminden önce çeşitli yabancı şirketler tarafından inşa edilerek işletilen demiryollarının yaklaşık 4000 km.lik kısmı Cumhuriyetin ilanı ile çizilen milli sınırlar içerisinde kalmıştır. 24.05.1924 tarihinde çıkarılan 506 Sayılı Kanun'la bu hatalar millileştirilmiş ve "Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi" kurulmuştur. Demiryollarının yapımı ve işletilmesinin bir arada yürütülmesi ve daha geniş çalışma imkanları verilmesini sağlamak amacıyla çıkarılan 31.05.1927 tarih ve 1402 Sayılı Kanun' la "Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi" adını almıştır. (TCDD İstatistik Yıllıkları)

1929 yılında devlet ve şirketlerin işlettiği-standart ve standart olmayan- hatların uzunluğu 5131 km.ye ulaşmıştır. 1951 yılında ise şebeke uzunluğu 7597 km. olmuştur. Bütün olumsuz koşullara rağmen 1923-1950 döneminde bir yandan eski şebeke onarılıp işler hale getirilirken diğer yandan şebeke uzunluğu iki katına çıkarılmıştır. 1950-1970 döneminde Türkiye' de yapılan demiryolu şebekesi sadece 314 km.dir. Ancak söz konusu bu dönemde daha çok yeni yol yapılması yerine standardı çok düşük olan eski yolların standardı yükseltilmeye çalışılmıştır. Bu amaçla, buharlı çekicilerin mazotluya dönüşmesi, daha kaliteli vagon yapımı, beton traversitelerin yapımı, kurp yarıçaplarının genişletilmesi v.s. çalışmaları önemli yer tutmuştur. Çünkü demiryollarının standardı o kadar çok düşüktü ki, ortalama hız 1950'lere kadar saatte 22 km. idi ve 1970'lerde ortalama hız saatte 40 km.ye çıkarıldı. Cumhuriyetin ilk 27 yılında kara, hava ve demiryolu ulaşımında önemli hemen hiçbir şey yapılmamıştır. Bu alt sistemlerde gelişme 1950 sonrası göze çarpmaktadır. Hatta 1950 sonrasına karayolu ulaşım dönemi de denilmektedir. (Taşan, 1979:232)

1.2. CUMHURİYET DÖNEMİNDE DEMİRYOLLARI

1.2.1. Planlı Dönem Öncesi Cumhuriyet Döneminde Demiryolları

Teşkilatlanması İnşaa ve İşletilmesi

Türkiye'nin ilk planlı dönemi 1934-38 dönemi "1.Beş Yıllık Sanayi Planı"dır. Devlete ait önemli sanayi kurumları, Sümerbank, Etibank, Maden Teknik Araştırma Enstitüsü gibi kuruluşlar bu dönemde kurulmuştur. 1932 ve 1936 yıllarında hazırlanan Beş Yıllık Sanayileşme Planlarında demir-çelik, kömür ve makine gibi temel sanayilere ağırlık verilmiştir. Demiryollarının bu tür kitlesel yükleri en ucuz biçimde taşıyabilmesinden dolayı, bu dönemde demiryolu yapımında da bir atılım olmuştur.

"Türkiye, Cumhuriyet'in kurulmasından sonra, özellikle 1930-1940 döneminde bir yandan sanayi atılımlarında bulunurken; diğer yandan da demiryollarını geliştirmiştir. Örneğin, 1932'de hazırlanan Birinci Beş Yıllık Endüstrileşme Planı ve özellikle 1936' da hazırlanan İkinci Endüstrileşme Planı'nda demir, çelik, kömür ve makine gibi temel sanayilere ağırlık verilmiştir. Demiryollarının bu tür kitlesel yükleri en ucuz biçimde taşıyabilmesi ve aynı zamanda talepçi özellikleriyle de bu sektörlerin gelişimlerine katkıda bulunabilmesi nedeniyle bu dönemde demiryolu yapımında bir atılım yapılmıştır." (Kaynak, 1985)

"Kurtuluş Savaşında sadece Ankara-Polatlı hattı kullanılmış, bu hattın kullanılmasının savaşı kazanmada çok büyük payı olmuştur. Ulu önder Atatürk, savaşta olduğu kadar barış döneminde de demiryolunun bir ülkenin gelişmesindeki önemini dikkate alarak, seferberliği başlatmıştır. Bu seferberlik politikası, 1923 yılında toplanan 1. İzmir İktisat Kongresi'nde alınan kararlara da yansımış ve Kongrenin 3-a maddesinde; "Türkiye'nin demiryollarına sahip olmasının ve sanayi

merkezleri olan büyük şehir ve limanlarla, sahildeki kasabalar arasında demiryolu yapılmasının acilen temini” şeklinde yerini bulmuştur.

1923-1945 döneminde yoğun demiryolu inşaatının yanı sıra, süratle demiryolu ile ilgili atölyeler, fabrikalar kurulmuş ayrıca ve en önemlisi demiryolu işletmeciliğinin ihtiyaç duyacağı nitelikli işgücünün sağlanması için demiryolu okulları açılmıştır. 1923 yılında Konya ve İstanbul’daki Şimendifer Okulları ile Sivas ve Eskişehir’deki Cer Atölyeleri, planlanan politikaların kısa sürede hayata geçirildiğinin en önemli göstergeleri olmuştur. Daha sonra 1942 yılında Ankara’da Demiryolu Meslek Lisesi açılmış, bu okul 1974’e kadar iki kez kapatılmış, 1974’de Eskişehir’de yeniden açılmıştır. Öğrencilerinin daha çocuk yaşta girdiği bu okul mezunları, tam olarak “Demiryolcu Ruhu” ile yetiştirilmişler ve uzun yıllardır fedakarca hizmet etmişlerdir. Söz konusu okul mezunları, demiryolunun yol, cer, hareket tesisler ve büro hizmetleri gibi temel hizmetlerin kesintisiz olarak yürütülmesinde esas yükü çeken, sırtlayan elemanlar olmuştur. Meslek Lisesi 1994 yılında tekrar kapatılmıştır. (Çelik, TCDD)

Devletçe 1924-1940 Yılları Arasında Yaptırılan Demiryolları:

	<u>Uzunluk</u>	<u>Bedeli</u>
Ankara-Kayseri :	380 km.	24,7 milyon TL.
Kayseri-Sivas :	322 km.	16.5 milyon TL.
Samsun-Turhal :	197 km.	15.7 milyon TL.
Kardeşgediği-Balıkesir:	181 km.	13.5 milyon TL.
Kütahya-Balıkesir :	253 km.	32.6 milyon TL.
Afyon-Karakuyu :	112 km.	3.5 milyon TL.
Irmak-Filyoz :	390 km.	52.8 milyon TL.
Filyoz-Yonguldak :	25 km.	(Rayısız)
Malatya-Çetinkaya :	140 km.	80 milyon TL.
Sivas-Erzurum :	547 km.	80 milyon TL.
Payas-İskenderun :	16 km.	80 milyon TL. “
(Günçan, 1922:68)		

1.2.2. Demiryollarında Durgunluk Dönemi

1950'lerden sonra demiryollarında yeni yol yapımının yavaşlaması demiryollarında durgunluk dönemi olarak söylenmektedir. Söz konusu bu tarihten sonra ulaşım sektörüne ayrılan kaynakların çok büyük bir kısmı karayollarına ayrılmıştır. Bu sebeple demiryollarına nazaran karayolları daha büyük gelişme kaydetmiştir. Ulaşım da demiryollarının payı karayolları aleyhine büyük ölçüde düşmeye başlamıştır. Ulaşım sistemindeki bu değişikliğin büyük ölçüde kapitalizmin dünyadaki durumuyla ilgili olduğu ve kapitalist ülkeler tarafından Türkiye'ye empoze edildiği şeklindeki değerlendirmeler yoğunluk kazanmıştır.

“İkinci dünya savaşını izleyen yıllarda yaklaşık on beş yılda ‘Büyük Bunalımın’ etkileri ile sarsılan emperyalist özerkler, bu yapısal bunalım dönemini aşmışlar ve ABD yararına oluşan yeni dengeler sonucu, anılan ülkenin dünya egemenliği ekonomik ve siyasal düzeylerde giderek artmıştır. ‘ABD, kapitalist kampın lideri olarak, kapitalizmin dünya hegemonyasını sürdürmek ve İngiltere ile Fransa’ dan boşalan yeri doldurmak için dünya sahnesine fırlamıştır.’

Emperyalist özerklerin bu yeni ve gelişkin temsilcisi, ilişki kurduğu ülkelerin izleyecekleri ekonomi siyasaları üzerinde denetim kazanmaya önem vermiş ve yaptığı yardımlarla oluşturduğu ittifaklarla bu istemini gerçekleştirme de büyük başarı kazanmıştır.” (Güven, 1982:78)

Bu çerçevede ABD'nin müttefik ülkelere başlattığı Marshall yardımlarından Türkiye'de yararlanmak istemiştir. 1947 yılında Türk yöneticileri makine ve teçhizat için yardıma ihtiyaç duydukları gerekçesiyle Türkiye'nin de Marshall Planına alınması ve bu plandan 615 milyon dolar yardım yapılması talebinde bulunulmuşlardır. 1948

yılının Temmuz ayında Türkiye, Marshall Planına alınmış ve A.B.D ile İktisadi İşbirliği Anlaşması imzalanmıştır. (Güven, 1982:78)

Ülkemizde 1950'den sonra dış ülkelerden hibe ve kredi şeklinde alınan (özellikle Amerikan) yardımlarının büyük bir kısmı ulaşım alanında karayolları yapımı için kullanılmıştır. 1950'den sonra demiryolu yapımı büyük ölçüde önemini yitirmiş, duraklama dönemine girmiştir. (Günçan, 1992:73)

“1950'den sonra ABD'nin büyük desteği ile Türkiye, ulaştırma sisteminde bir “zihniyet değişikliği”ne giderek, tarımsal üretimde uzmanlaşma ve tüketim mallarına dayalı sanayileşme ile karayollarına dayalı bir ulaştırma sistemine ağırlık verilmiştir. Aslında o yıllar Türkiye'nin önemli bir dönemecini vurgulamaktadır. Örneğin 1947 İktisadi Kalkınma Planı'nda, önceki yıllarda sanayinin gelişmesine önem verilirken, ülkenin kalkınması için tarımsal gelişmeye ağırlık verilmesi, diğer sektörlerdeki gelişmelerin de buna bağlı olarak belirlenmesi vurgulanmıştır.”
(Kaynak, 1985)

1.2.3. Planlı Dönem

1960 da 91 sayılı kararla kurulan DPT, ekonomideki planlamayı “tüm sektörleri kapsayan makro plan” niteliğinde olacaktır denilmekteydi. Ulaştırma sektöründe de bütün ulaşım sistemlerini kapsayacak şekilde planlar yapacaktı. Bu bağlamda, 1960 sonrası planlı kalkınma döneminde, toplumsal ve ekonomik gelişmenin gerektirdiği yolcu ve mal akışlarını gerçekleştirmek üzere ulaşırma alt sistemleri arasında koordinasyonun sağlanması hedeflenmiştir. Bu nedenle Birinci Kalkınma Planında o ana kadar dağınık ve düzensiz bir biçimde

yürütölmüş olan ulaştırma hizmetlerinin, ulaştırma ekonomisinin ilkelerine göre düzenleneceğı öngörölmüştür. Demiryollarında altyapı eksikliği, fiziksel ve geometrik standartların düşüklüğü gibi sorunlar devam etmiştir. Demiryollarının, özellikle sanayinin artan taşıma talebini karşılamasında, modernizasyon çalışmalarına ağırlık verilmesi planlarda öngörölmekle birlikte bunlar gerçekleştirilmemiştir. 1940 yılından önce yılda ortalama 200 km yeni demiryolu hattı yapılırken 1950-1980 yılları arasında yılda ortalama 30 km yeni hat yapılmıştır. (Gerçek, 1997:12)

Planlama yönünden ulaştırma sorunu değışik ulaştırma alt sistemleri arasında uyum sağlamak ve bunu toplumsal ve ekonomik gelişmenin gerektirdiğı düzeyde ve etkinlikte gerçekleştirmektir. Bununla birlikte, planlı dönemde ulaştırma sektörünün gelişimi, büyük oranda plan öncesi dönemin özelliklerini sürdürmüştür. Yık ve yolcu taşımacılığında karayolu giderek daha egemen bir konuma yükselmiş, deniz ve özellikle demiryolu taşımacılığı görelî payını koruyamamıştır. Gerçekte yaygın olmayan havayolu taşımacılığında plan hedefleri aşılmıştır.

Planlı dönemde devlet, karayolu sisteminin niteliğinin iyileştirilmesine önem vermiş ve sert yüzeyli yolların toplam içindeki payı artmıştır. Planlı dönemde karayollarına öncelik verilmesi temel politika olmuştur. Diğer ulaştırma sistemlerindeki gelişmeler çok sınırlı kalmıştır. Nitekim, demiryollarında yeni yol yapılması için bir politika izlenmemiştir. Bununla birlikte demiryollarının ve demiryolu araç ve gereçlerinin yenilenmesine çalışılmış, buharlı lokomotiflerin yerini giderek dizel ve elektrikli lokomotifler almıştır.

Deniz ticaret filosu, başlıca yük ve tanker gemisi alanlarında olmak üzere son on yılda yüzde yüz artış göstererek 1977' de yaklaşık 1700 bin Dwt' (*Dwt: Geminin yolcu dışında taşıdığı yük, kumanya, yakıt, su, safra, yağ, personel sayısından teşekkül eden toplam ağırlıktır (taşıma kapasitesi).*) a ulaşmıştır. (IVKP:416). Benzer bir gelişme uçak sayısında görülmektedir.

Karayollarındaki gelişmelere bağlı olarak, Planlı dönemde karayolu taşıtlarının sayısal artışı plan hedeflerinin üstünde çıkmıştır. En hızlı artış oranı binek otomobilinde görülmektedir. Üçüncü plan döneminde kamyon-kamyonet miktarının 141,7 binden 221,8 bine ulaşması öngörülmüş; gerçekleşme 302 bin olmuştur. Otobüs-minibüs sayısı 44 binden planlanan 67,6 bin yerine 80 bine yaklaşmıştır. Binek otomobil sayısı da yaklaşık 187,3 binden 556,9 bine ulaşmıştır. Bu büyümenin ana iki nedeni bulunmaktadır: birincisi diğer ulaşım sistemlerine nazaran karayolu ulaşımına verilen öncelik, ikincisi ise, "tüketim kalıplarının" hızla değişmesidir. Ancak bu gelişme karayollarının yetersizliği, trafik tıkanıklığı, yakıt ve yedek parça sağlanmasındaki güçlükler vb. sorunları da birlikte getirmiştir. Ulaştırma alt kesimleri içinde karayolunun dengesiz gelişmesi ülke içinde yolcu ve yük taşımacılığında karayollarının göreceli yerini giderek artırmıştır. (Kepenek, 1984:313-317)

1963 Sonrası (Planlı Dönemde) Yapılan Hatlar :

<u>Yapılan Hatlar</u>	<u>Uzunluğu</u>	<u>Başlama Ve Bitiş Tarihi</u>
VAN-KOTUR HATTI	118.700	1965-1971
GEBZE-ARİFİYE ÇİFT HATTI	78.660	1964-1975
KEBAN VARYANTI	47	1965-1973
EDİRNE-PEHLİVANKÖY HATTI	67.900	1966-1971

(Günçan,1992:79)

1.2.3.1. Kalkınma Planlarının Demiryolları İle İlgili Hükümleri ve Amaçları

Kalkınma planlarının ulaştırma sistemleriyle ilgili Akın İlkin'in bir değerlendirmesi şöyledir:

“Planlı dönemde ulaştırma kesimine ilişkin olarak ortaya konulan hedefler, ilkeler, önlemler ve uygulanan yatırım politikaları; ulaşım için yalnızca karayoluna ağırlık verilmiş, buna karşılık demiryolları, denizyolları ve havayolları ile ilgili taşıma kesimleri ile pek ilgilenilmemiştir. Ulaştırma alt kesimlerinde belirlenen hedefler de birbirinden bağımsız saptanmıştır. Ulaştırma politikasında ve uygulama araçlarında bir bütünlük bulunmamaktadır. Koordine edilmiş bir yatırım politikasının izlenmemesi nedeniyle ülkemiz taşıma modeli, karayollarında, demiryollarında ve havayollarında farklı taşıma sistemlerinin oluşmasına ve bu farklılığında gittikçe artmasına neden olmuştur. Yatırımlar vb. görevleri yerine getiren kamu kuruluşları kalkınma planlarının da desteklediği ve toplu taşımacılık ilkesine aykırı bir ulaştırma sisteminin ortaya çıkmasına yardımcı olmuşlardır. Demiryolları çağın gerisinde bırakılırken, karayollarında topluma maliyeti yüksek olan bir kapasite yaratılmıştır.” (İlkin, 1979:224-225)

Bu değerlendirmeye katılmamak mümkün değildir. Uygulamalara baktığımızda da bu değerlendirmeler ortaya çıkmaktadır.

Kalkınma planlarının demiryollarıyla ilgili ilkeleri;

- Demiryolu taşımalarını besleyici ve tamamlayıcı kısa mesafe taşıt örgütü kurmak,
- Demiryollarının düzenli ve ekonomiye daha çok katkıda bulunacak biçimde bir taşıma hizmeti yapmayı düzenlemek,
- Çağdaş gereksinmelere uygun ve gelişmeyi hızlandırıcı bir ulaşım düzeni kurmaktır.

Kalkınma planlarının demiryollarıyla ilgili hedefleri;

- Demiryollarının iktisadi olarak çalışabileceği ortamı hazırlamak, bu taşıtları, ekonomiye yük olmamaları için yalnız iktisadi olan hatlarda işletmek.
- Sanayileşmenin gerektirdiği taşıma hizmetlerinin karşılanması için demiryolu sisteminin ulaştırma içindeki ağırlığını artırmak.
- Demiryoluyla taşıma işlemlerini en uygun şekilde yapabilmek için yeni demiryolu bağlantıları yapmak.

Kalkınma planlarında demiryollarıyla ilgili önlemler;

- Demiryolu sistemi taşıma ekonomisi kurallarına uygun bir şekilde yürütülecektir.
- Demiryolunda yollar, yurdun ihtiyaçlarına uygun olarak ve yeni gelişmelerden yararlanılarak yapılacaktır.
- Demiryolu yapımında sadece yapım bakımından ekonomik olma özelliği göz önünde tutulmayacak işletmenin iktisadiliği de araştırılacaktır.
- Demiryolunda tekniğe uygun varyant düzeltmeleriyle standartlar yükseltilebilecektir.
- Karayolu, demiryolu, denizyolu ve hava ulaştırmacılığının daha dengeli ve birbirleriyle uyumlu biçimde gelişmesi gözetilecektir.
- Demiryolu işletmeciliğinin tam kapasite ile çalışması, giderek geliştirilmesi ve çağdaştırılması sağlanacaktır. Uluslararası taşımacılığın da bir ölçüde demiryoluna aktarılması sağlanacaktır. (Bağırkan,1979:320-322)

Tablo 1: 1963 yılından beri ülkemizde uygulanmakta olan kalkınma planlarındaki ulaşım sektörü yatırımlarının karayolu ve demiryolu payları (%)

	Genel yatırımlarda ulaşım %' si	Ulaştırma sektöründe Karayolu %' si	Ulaştırma sektöründe Demiryolu %' si
I.BYKP	13,7	71,3	17,5
II.BYKP	16,1	72,1	18,8
III.BYKP	14,5	52,1	13,9
IV.BYKP	16,3	60,7	10,6
V.BYKP	25,4	35,4	16,0
VI.BYKP	26,5	62,6	7,2
VII.BYKP	22,73	63,57	6,52
2000-2004 *	23,23	49,88	16,70

Kaynak. TCDD APK Dairesi Plan İzleme Şubesi & DPT Kamu Yatırımları Raporları (2000-2004)

(*) 2005 yılı verileri kesinleşmediğinden VIII.BYKP rakamları tespit edilemedi. (2000-2004) 4 yıllık ortalamalar alındı.

Planlı kalkınma döneminde toplumsal ve ekonomik gelişmenin gerektirdiği yolcu ve mal akışlarını gerçekleştirmek üzere, ulaşım alt sistemleri arasında koordinasyonun sağlanması hedeflenmiştir. Buna rağmen planlı dönemlerde ulaşım sektörünün gelişimi büyük oranda plan öncesi dönemin özelliklerini sürdürmüştür. Karayollarına yapılan yatırımlar bütün plan dönemlerinde en büyük ağırlığa sahip olmuştur. Beş yıllık kalkınma planlarında ulaşım sektörüne yaklaşık %20 oranında yatırım yapılması planlanmış; ancak ulaşım sektörüne ayrılan payın %70-75'i karayollarına verilerek sektörün kendi içindeki dengesi bozulmuştur.

Yukarıdaki Tablo 1' de görüldüğü gibi, planlı dönemlerde karayoluna verilen önem demiryollarından çok büyük bir farklılık göstermektedir. Karayollarına ağırlık verilmesi sonucunda, ulaşım sistemimizde demiryollarının yolcu taşımacılığındaki payı % 3'e, yük taşımacılığındaki payı ise % 7'ye kadar düşmüştür. Buna karşın karayollarında durum demiryollarının aksine yolcu taşımacılığındaki payı %95, yük taşımacılığında ise %93' tür. Bu sonuçlardan anlaşılacağı gibi karayolları planlı dönemler boyunca ulaşım sistemimizde tek sektör konumundadır.

Bir yandan yatırım ödeneklerinde daralma yaşanırken bir yandan da öncelikli projelerin saptanmasında ve kısıtlı yatırım ödeneklerinin kullanılmasında etkinlik sağlanamamış ve dolayısı ile kısıtlı kaynaklarla bile alt-yapıda sağlanabilecek düzenlemeler yapılamamıştır.

Tablo 2: Ulaştırma Sektöründe Alt Sistemler İtibariyle Planlanan Yatırımlar ve Gerçekleşmelerin Toplam İçerisindeki Payları

	I. BYKP		II. BYKP		III. BYKP		IV. BYKP		V. BYKP		VI. BYKP		VII. BYKP	
	Plan.	Gerçek.	Plan.	Gerçek.	Plan.	Gerçek.	Plan.	Gerçek.	Plan.	Gerçek.	Plan.	Gerçek.	Plan.	Gerçek.
Karayolu	71,2	71,2	72,7	72,7	52	74,6	60,7	74,6	49,2	43,3	78,9	82,7	71,00	66,00
Demiryolu	17,5	17,5	18,8	18,8	22,4	13,9	24,6	10,6	21,9	16	8,5	7,2	9,00	7,50
Diğer	11,3	11,3	8,5	8,5	25,6	11,4	14,7	14,8	28,9	40,7	12,6	10,1	20,00	26,50

Kaynak: (Başköy, 2001:231)

Kalkınma planlarında demiryoluna ayrılan paylar incelendiğinde ulaştırma politikalarının VI. BYKP bariz bir şekilde değiştiği görülmektedir.

Türkiye'de ulaştırma sektörünün kullandığı enerji, toplam enerjinin yaklaşık %20'sidir. Enerji tüketiminde demiryolları çok avantajlı olmasına karşın, siyasi bir tercih olarak karayolunun desteklenmesi 1950'li yıllardaki politika değişikliği ile bağlantılıdır. 2.Dünya Savaşı sonrası özellikle ABD'nin az gelişmiş ülkelerdeki pozisyonunu ekonomi bağlantısını ve buna bağlı olarak siyasi bağlantısını güçlendirme amacıyla ortaya attığı Marshall Yardımı Planı çerçevesinde, yeni demiryolu yapımı durmuş, teknolojisi (gelişmiş ülkeler elektrikli işletmeye geçtiği halde) yenilenmemiş, bunun yanı sıra, karayolu yapılarak kullanıcılara ücretsiz sunulmuştur. Başlı başına haksız rekabet unsuru olan karayolu yapımıyla beraber petrol ve türevlerinin yakıt olarak kullanılması yakıt açısından ülkeyi dışa bağımlı bir hale sokmuştur. 1950'lerdeki bu kırılmayı, 1980'li yıllarda da görmekteyiz. Bu kırılma ulaştırma politikalarındaki değişikliğin yanı sıra KİT'lerin statüsünün

değiştirilmesi ile de ayrı bir olumsuzluğa verilmiştir. Bu kırılmayı ulaştırma yatırımlarında alt sektör payları ile de izlemek mümkündür (Tablo 3).

Tablo 3: Ulaştırma Yatırımlarında Alt Sektör Payları

	KARAYOLU	HAVAYOLU	DEMİRYOLU	DENİZYOLU	BORU HATTI
1980	46,62	5,74	30,81	14,62	2,21
1981	60,32	8,61	18,46	11,06	1,55
1982	59,01	2,11	23,15	12,34	3,39
1983	54,02	8,15	21,82	14,61	1,41
1984	49,05	10,91	21,79	11,21	7,03
1985	38,11	21,66	17,77	12,12	10,35
1986	34,66	21,43	16,98	11,81	15,12
1987	54,89	9,69	12,16	8,44	14,81
1988	60,41	15,38	11,07	5,78	7,35
1989	72,42	4,11	12,75	4,57	6,14
1990	67,12	6,41	13,11	5,01	8,35
1991	73,61	6,84	9,31	4,17	6,07
1992	74,29	4,51	9,53	3,81	7,86
1993	77,68	8,94	6,98	2,77	3,62
1994	72,51	12,45	7,26	1,84	5,94
1995	68,64	10,24	9,92	2,77	8,42
1996	63,71	19,39	9,08	3,71	4,11
1997	72,18	12,41	8,01	3,81	3,69
1998	69,79	11,51	6,21	2,79	9,71
1999	57,75	13,21	6,11	3,51	19,41
2000	59,17	12,69	6,21	4,41	17,51
2001	46,32	16,44	8,68	4,08	24,47
2002	48,02	14,26	9,86	3,84	24,02
2003	51,48	11,79	15,46	3,57	17,70
2004	47,15	10,42	25,54	3,09	13,80

Kaynak: TCDD APK Dairesi Plan İzleme Şubesi &
DPT, 1996 -2004 Kamu Yatırımları Raporu

1.2.3.2. Ara Dönem (1960-1962)

Bu dönem Devlet Planlama Teşkilatı'nın (1960) kurulduğu, 1961 anayasasının uygulamaya konulduğu bir dönem olmasına rağmen, planlama açısından hiçbir alanda (demiryolları dahil) istenilen düzeyde bir çalışma yapılamamıştır. Uygulanan iktisat politikaları bakımından Kamu İktisadi Teşebbüslerinin işlevlerinde herhangi bir değişiklik olmamıştır. Devletin düşük fiyat politikası uygulaması bu kuruluşların sürekli zarar etmelerine neden olmuştur.

1.2.3.3. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Dönemi (BBYKP) (1963-1967)

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, 1963 yılından itibaren uygulanmaya konmuştur. (1963-1967) Bu plan döneminde yapılanlar:

- 1963' den sonra demiryollarında özellikle NİTELİK' e önem verilmiştir. Demiryollarının uzunluğu yerine, kaliteli, uzun ömürlü ve yüksek standartlı demiryolu yapılması ilkesi kabul edilmiştir.
- Bu dönemde yapılması planlanan demiryollarında eğimlerin %20' den az, kurp yarıçaplarının da 1000 metreden küçük yapılmaması, zorunlu hallerde 700 metreye kadar düşürülmesi için prensip kararı alınmıştır.
- Altyapıda, platform genişlikleri tek hatlarda 6.00 m., çift hatlarda 10.5 m. olması; balık sırtı olarak yapılması; enine meyilin 1/20 olması, balast kalınlığının iç rayda TRAVERS altında 30 cm. olması, hendeklerinde yamuk yapılması kararlaştırılmıştır.
- Üst yapıda, 49 kg/m.lik 18.00 m. Boyunca Ray ile (K) tipi irtibat malzemesi kullanılması sağlanamadığı takdirde 46.303 kg/m.lik ray (K) tipi irtibat malzemesi kullanılması ile 18.00 m.lik çerçevede 30 adet, 12 m.lik çerçevede 20 adet Travers kullanılması; makasların 1/9 meyilli ve 300 m. yarıçaplı kurplar ile yola döşenmesi, raylardan yapılması esası kabul edilmiştir." (Günçan, 1992:73)

Birinci beş yıllık kalkınma planında ulaştırma sektörü için konulan esaslar;

- Mevcut taşıma kapasitesinden tam olarak yararlanmak,
- Hizmetleri iyileştirmek maliyeti düşürmek,
- Alt sektörler arasındaki rekabetin haksız olmaktan çıkarmak,
- Ülke koşullarına uygun olarak ulaştırma sistemleri arasında işletme, alt yapı ve tarifelerde dengeyi yaratmak,
- Alt sektörler arasında ahenkli bir vergi politikasını tek elden yürütmek,
- Uzak taşımaları demiryolu ve denizyolu ile yapmak,
- Taşıma sistemleri arasında koordinasyonu sağlamak,
- Türk ticaret filosunu sağlamak. (BBYKP, s.384, v.d., nakleden, Ergün, 1985:84)

I.Beş Yıllık Kalkınma Planı'nın demiryollarıyla ilgili bölümleri;

Demiryolu taşıması uzun mesafede ve yüksek trafik yoğunluğunun bulunduğu hatlarda verimli olmaktadır. Uzun mesafelerde ve trafik yoğunluğu yüksek olan hatlarda daha çok demiryolu taşımasını teşvik edici şartlar hazırlanacaktır. Demiryolu işletmeciliğinde iktisadilik ve verimlilik artırıcı tedbirler alınacaktır.

Demiryolu yapımında sadece yapım bakımından ekonomik olma özelliği göz önünde tutulmayacak, işletmenin iktisadiliği de araştırılacaktır. (Demirsoy, 1993:11)

Ekonomik kalkınmanın temel hizmetlerinden biri olarak kabul edilen ve kaynaklardan tam olarak yararlanabilmesi için devletin, temel yatırımlarla geniş çapta ele alması gerektiği belirtilen ulaştırma sektörü, Birinci Plan döneminde; ulusal ekonomiye en uygun şekilde yürütülmesi, eldeki kapasiteden tam yararlanılması, hizmetlerin iyileştirilmesi, maliyetlerin düşürülmesi, yolcu ve yük trafiğinin karşılanmasında,

ulaştırma sistemleri arasında seçim yaparken ekonomik davranılması, ana ilkeleriyle yer almaktadır. (Seçkin, Pamuk, 1991:18)

Ulaştırma sistemlerinde temel sorun, alt sistemler arasında etkin bir uyum ve dengeli gelişmenin sağlanamamasıdır. Karayollarının aşırı ölçüde demiryolu ve denizyolu ulaşımı ile bağlantısız gelişimi, sonuçta dağınık, etkinlikten uzak bir ulaşım düzeni yaratmıştır. Özellikle petrol bunalımı sonucu karayolu taşımacılığında darboğazlar doğmuştur. Demiryolu ve denizyolu ulaşımına gerekli önceliğın verilmemesi sonucu, ulaşımında da dışa bağımlı bir yapı oluşmuştur.

Birinci kalkınma planı döneminde buharlı lokomotiflerden kömürle çalışanların sayısı Fuel-oil ile çalışan lokomotiflerden sayısından çok daha fazladır. Her iki lokomotif türü de buharlıdır. Bu tarihlerde dünyada buharlı lokomotifler nerdeyse tarihe karışuyordu, dolayısıyla dizelli lokomotiflere geçiş yapılması gerekiyordu. Birinci kalkınma planı döneminde demiryollarında en önemli değışme dizellilere geçiş olmuştur. Bu sebeple, dizel lokomotiflerin sayısında 1965 yılında çok büyük (% 600) bir artış oranı görölmüş ve sonraki yıllarda artış oranı olmamıştır. Elektrikli lokomotifler, elektrikli trenler ve motorlu trenlerin sayıları da sabit olarak kalmıştır. Aynı şekilde motorlu vagonlar ve römorklar ile yolcu vagonları ve yük vagonları da sabit sayıda görölmektedir. (Bağırkan, 1979:328)

1.2.3.4. İkinci Beş Yıllık Kalkınma Dönemi (IBYKP) (1968-1972)

Ulaştırma sektörü ile ilgili olarak İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planında belirlenen esaslar şu şekilde sayılabilir:

- Ulaştırma sektörünün değışen şartlara uyabilen dinamik bir yapıya kavuşturmak,

- Sistemler arasında koordinasyon sağlamak,
- Ulaştırma sektöründe, sistemi kullananlardan yapım, bakım ve onarım giderlerine katılmalarını sağlamak,
- Ulaştırma politikasının tek elden yürütülmesini sağlamak,
- Sistemlerin dengeli bir şekilde gelişmesini sağlamak,
- Karayolu taşımacılığı, özellikle yük taşımacılığını bir düzene sokmak ve taşıma talebinin denizyolu ve demiryolundan karayoluna kaymasını önlemek. (İBYKP, s.561, v.d. , nakleden , Ergün, 1985:84)

İBYKP'nın da BBYKP daki temel sorunlar devam etmiş, uygulanan politikalar değişmediğinden demiryolları da alternatif ulaşım sistemleri içinde hak ettiği yeri alamamıştır. Bu plan dönemi boyunca demiryolları sistemden kaynaklı olarak sürekli açık vermiş, bu açıkların nedeni şöyle açıklanmıştır;

“Birinci plan döneminde demiryollarında yenileme, onarım ve kaynak yapımı gibi işler yeni hat yapımı ile beraber yürütülmüştür. Ancak hatların büyük bir kısmının altyapısı eski, geometrik standartları yetersiz ve şehirlerarası bağlantıları uzundur. Vagon ve lokomotifler büyük ölçüde eskidir. Bunlar TCDD işletmesinin devamlı açık vermesinin yapısal nedenleri olmaktadır.” (Demirsoy,1993:12)

İkinci kalkınma planında ifade edildiği gibi özellikle demiryollarında yeni yatırım yapılmadığından ve trafiğin 1950’li yıllardan itibaren karayoluna kayma eğiliminde olmasından dolayı artık demiryolları kendi kaderine terk edilmiş bir durumdadır.

İkinci kalkınma planı döneminde birinci kalkınma dönemine oranla fuel-oil buharlı lokomotif kullanma oranlarında artmıştır. Bu nokta Demiryolu işletmesini giderek fuel-oil ile çalışan buharlı lokomotif

kullanmayı yeğlediği izlenimini vermektedir. Bununla birlikte dizel lokomotif sayısında 2.Plan Döneminde devamlı bir artma görülmektedir. Elektrikli lokomotifler ile elektrikli tren sayısında 1972 yılı hariç olmak üzere bir değişme görülmemiştir. Diğer taraftan motorlu trenler, motorlu vagonlar ve römorklar ile yolcu vagonları sayılarında 2.Plan Döneminde giderek bir azalma izlenmektedir. Buna karşın, yük vagonları kullanım oranlarında az da olsa bir artış görülmüştür. (Bağırkan , 1979:329)

1.2.3.5. Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Dönemi (ÜBYKP) (1973-1977)

Ulaştırma sektörü ile ilgili olarak Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planında ulaştırma sektöründe şu esaslar kabul edilmiştir:

- Ulaştırma sektörünün, plan stratejisinde amaçlanan sanayileşmenin gerektirdiği yönde ve biçimde gelişmesini sağlamak,
- Taşımada maliyetin düşürülmesi için gerekli önlemleri almak,
- Taşıma sistemleri arasında koordinasyonu sağlamak,
- Karayolu ulaştırmasının daha düzenli bir ortamda yapılmasını sağlamak ve Türkiye üzerinden transit taşımacılığını kontrol altına almak,
- Çağdaş ihtiyaçlara uygun ve kalkınmayı hızlandırıcı bir ulaşım sistemini kurmak,
- Demiryollarını düzenli ve ekonomiye daha çok katkıda bulunacak biçimde yeniden düzenlemek. (ÜBYKP, s.579 vd. nakleden Ergün, 1985:85)

“III.Plan döneminde de yolcu taşımada karayollarının taşıma payının hakimiyetinin süreceği ortaya konulmuştur. T trafiğin demiryollarında daha çok düştüğü ve karayolu trafiğinin artan oranlarda yükseldiği bir plan dönemidir. Karayolu taşımacılığı pazarlama fiyatının, demiryolu fiyatından daha yüksek olduğu araştırmalarla ortaya konulduğu halde, demiryolu için öngörülen

ilke ve önlemlerin yetersiz kaldığı açıktır. Planın hedefler kısmında ise, uzun dönemi hedefi olarak da yolcu taşımasında iç hatlarda karayollarının, dış hatlarda havayollarının ve yük taşımasında ise iç hatlarda karayolları, dış hatlarda denizyolları hakimiyetinin süreceğini öngörmesi, demiryollarının sistemden dışlandığı izlenimini vermektedir.” (Çelebi, 2003:60)

Üçüncü plan döneminde fuel-oil lokomotif kullanma oranlarında devamlı bir artış görülmektedir. Dizel ve elektrikli lokomotif kullanma oranlarında 2.Plan dönemine oranla artış görülmüştür. Elektrikli trenler, motorlu trenler ve motorlu vagonlar ve römorkların sayıları aynı kalmıştır. 3.Plan döneminde yolcu vagonlarının kullanım oranlarında 1.ve 2.Plan dönemlerinin tersine bir artma eğiliminin olduğu ortaya çıkmıştır. Yük vagonların sayılarında giderek artan bir kullanım temposu izlenmektedir. (Bağırkan, 1979:330)

1.2.3.6. Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Dönemi (DBYKP) (1979-1983)

Planda, ulaştırma sisteminin alt sistemleri arasında uyumlu bir dengenin sağlanması ile birlikte ilkeler ve politikalar bölümünde,

‘Ulaştırma sistemlerinde taşımanın gerçek maliyeti saptanacak, tarifeler gerek bu maliyetler, gerek alt sistemlerin karşılıklı ilişkileri ve etkileri göz önünde tutularak düzenlenecek ve izlenecek ulaştırma politikasının etkin bir yönlendirme aracı olarak kullanılacaktır.’ (DPT, Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı, (1979-1983), Ankara, 1979:417 nakleden Çelebi, 2003:61)

Planda, sanayinin yük taşımalarının demiryolu ve denizyolu ulaşımına kaydırılması, kitle taşımacılığına yönelmesi ve sektördeki dışa bağımlılığın en aza indirilmesi için gerekli önlemler alınacak,

demiryolu ve deniz ulaştırması ile boru hattı taşımalarına ve bu ulaşım biçimlerinin gerektirdiği alt yapıya öncelik verilecektir, denilmektedir. (Çelebi, 2003, s.61)

Bu plan döneminde demiryolları ile ilgili hedeflerde, demiryolu iç hat yolcu taşımasının yılda ortalama %14.3 oranında artarak dönem sonunda 1978'e göre iki katına çıkarılması, iç hat yük taşımasında ise yılda ortalama %20.1 artış olmasıydı. (Demirsoy, 1993:13)

1.2.3.7. Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Dönemi(BEBYKP) (1985-1989)

Bu plan döneminde, taşımalarda can ve mal güvenliğinin ve ulaşılabilirliğinin artması, taşıma talebinin karşılanması; taşıma maliyetlerinin, enerji tüketiminin ve tek enerji türüne bağımlılığın azaltılması; demiryolu, denizyolu ve boru hattı taşımacılığına ağırlık verilmesi ve daha verimli bir işletmecilik yapılması amaçlanmaktadır. Daha önceki plan hedefine uygun olarak, şehirlerarası yük taşımasında ağırlığın karayollarından, birim taşıma maliyeti daha düşük olan demiryolları, denizyolu ve boru hatlarına kaydırılması ve karayolu ulaştırmasında taşımaların lisans sistemine bağlanarak denetim altına alınması öngörülmektedir. (Seçkin, Pamuk, 1991:18)

Bu kalkınma planının ulaştırma sektörüne ilişkin hedeflerinden biri de demiryollarında nüfus başına düşen yolcu taşıma oranının korunmasıdır. Diğer bir hedef ise, şehirlerarası yük taşımacılığında %81 olan karayollarının payının 1989' a kadar %65.7' ye düşürülmesi, buna karşılık demiryollarının payının ise %18.3' e yükseltilmesi idi. (Demirsoy, 1993:13)

1.2.3.8. Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Dönemi (ABYKP) (1990-1994)

Ulaştırma hizmetlerinin sağlıklı bir yapıya kavuşturulması, sektörde verimliliğin artırılması, mevcut kapasitelerin etkin bir biçimde kullanımı ve altyapının güvenli ve ekonomik bir hizmeti eksiksiz olarak yerine getirmesi amacına ulaşmak için, taşıma modlarının, en uygun yerlerde ve işlemlerde kullanıldıkları etkin bir ulaşım ağı oluşturulacaktır. Tarzında bir amaç hedefleyen Altıncı BYKP’nda benimsenen temel ilkeler şunlardır.

- Yurtiçi yolcu taşımasında, birim taşıma maliyeti diğer alt sektörlerden düşük olan karayolu sisteminin % 95 pay ile ağırlığını sürdürmesinin beklendiği ulaştırma sektöründe, altyapı ve taşımacılık sistemlerinin dengeli bir şekilde temin edilecek ve yasal yükümlülükler altyapı yüklerine katılım gibi konularda alt sektörler arasında farklılık yaratmayacaktır.
- Karayolu ulaştırmasında taşımaların lisans sistemine bağlanarak denetim altına alınacağı, ilkesine yer verilirken; demiryollarında, kombine taşımacılık ve konteyner kullanımı gibi alanlarda hızlı ve güvenli bir taşımacılığa geçiş için gerekli düzenlemelerin yapılacağı, akaryakıt taşımalarının ise; karayolundan daha ekonomik ve güvenli olan boru hatlarına kaydırılmasının sağlanacağı hedeflenmektedir. (Seçkin, Pamuk, 1991:20)

VI.Beş Yıllık Planda demiryolu ile yurtiçi yük taşımalarının yıllık ortalama %8.9 artış ile 13.5 milyon ton/km’ ye ulaşması yurtiçi yolcu taşımalarının 1994 yılı sonunda 4.5 milyar yolcu/km olarak gerçekleşmesi ve yeterli sayı ve nitelikte yetişmiş kadroların istihdamının sağlanması hedeflenmektedir. (DPT, VI.Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ankara,1989:273 nakleden Demirsoy, 1993:13)

Tablo 4: Ulaştırma Ana Planı ve 6. Beş Yıllık Kalkınma Planı Hedefleri İle Gerçekleşme Karşılaştırması- Yurtiçi Yolcu Taşımaları

	yolcu x km (milyon)						yolcu x km (payı)			
	Gerçek 1980	UAP Hedef 1993	6. BYKP hedef 1993	Gerçek 1993	Gerçekleşme Oranı		Gerçek 1980	UAP Hedef 1993	6.BYKP hedef 1993	Gerçekleşme
					UAP	6.BYKP				
Denizyolu (2)	11.017	1.662	249	52	-	-	%1,2	%1,1	%0,2	%0,0
Demiryolu	3.549	6.235	4.365	4.030	%65	%92	%4,1	%4,0	%3,3	%3,0
Boruhattı	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Karayolu (1)	80.828	145.197	128.493	132.754	%91	%103	%94,2	%94,1	%95,5	%95,8
Havayolu (2)	395	1.265	1.363	1.721	%136	%126	%0,5	%0,8	%1,0	%1,2
Toplam	85.789	154.359	134.470	138.557	%90	%103	%100	%100	%100	%100

(DPT, VI.Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ankara,1989:273 nakleden Demirsoy, 1993:13)

(1) Sadece Devlet yollarındaki taşımalardır.

(2) Sadece kamu sektöründe yapılan taşımalardır ve UAP ve 1980 yılı gerçekleşmesi yurtiçi ve şehir hatları taşımaları toplamını, 6.BYKP ve 1993 gerçekleşmesi ise yurtiçi yolcu taşımalarını kapsamakta ve gerçekleşme oranlarını vermemek mümkün olmamaktadır.

Kaynak: Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komüsyonu Raporu, 1995.

Tablo 5:Ulaştırma Ana planı ve 6. Beş Yıllık Kalkınma Planı Hedefleri İle Gerçekleşme Karşılaştırması- Yurtiçi Yük Taşımaları

	yük x km (milyon)						yük x km (payı)			
	Gerçek 1980	UAP Hedef 1993	6.BYKP hedef 1993	Gerçek 1993	Gerçekleşme Oranı		Gerçek 1980	UAP Hedef 1993	6.BYKP hedef 1993	Gerçekleşme
					UAP	6.BYKP				
Denizyolu (2)	7.880	29.800	14.339	900	%3	%6	%15,0	%32,2	%12,6	%0,8
Demiryolu	5.167	25.436	12.397	8.118	%32	%65	%9,9	%27,5	%10,9	%7,7
Boruhattı	3.429	4.016	10.314	3.091	%77	%30	%6,6	%4,3	%9,1	%2,9
Doğalgaz (m3) (3)			5.083	4.952		%97			%4,5	%4,7
Karayolu (1)	35.861	33.400	71.470	88.948	266%	%125	68,5%	%36,0	%62,9	%83,9
Havayolu (2)	4	10	15	13	%130	%87	%0,0	%0,0	%0,0	%0,0
Toplam	52.341	92.662	113.618	106.022	%114	%93	%100	%100	%100	%100

(DPT, VI.Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ankara,1989:273 nakleden Demirsoy, 1993:13)

(1) Sadece Devlet yollarındaki taşımalardır.

(2) Sadece kamu sektöründe yapılan taşımalardır ve UAP ve 1980 yılı gerçekleşmesi yurtiçi ve şehir hatları taşımaları toplamını, 6.BYKP ve 1993 gerçekleşmesi ise yurtiçi yolcu taşımalarını kapsamakta ve gerçekleşme oranlarını vermemek mümkün olmamaktadır.

(3) BDT ile yapılan doğalgaz taşımalarıdır.

(4) 6.BYKP değerleri sadece kamu sektöründe yapılan kargo+posta+fazla bagaj taşımalarıdır.

Kaynak: Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komüsyonu Raporu, 1995.

1.2.3.9. Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Dönemi (YBYKP) (1996-2000)

Yedinci kalkınma planında özet olarak, ‘Demiryollarında artan taşıma talebinden gerekli payı alabilmek için taşıtıcıların taleplerini yakından izleyen ve Pazar koşullarındaki değişikliklere uyum sağlayabilen modern işletmecilik yöntemleri uygulanacaktır’ denilmektedir. (DPT, Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1995-1999), Ankara, 1995:146-148 nakleden Çelebi, 2003:63)

Yedinci kalkınma planında Demiryollarının ülke ulaştırma sistemine ve dolayısıyla ülke kalkınmasına gerekli desteği sağlayabilmesi için mutlaka köklü değişimlerin gerçekleşmesi gereği belirtilmiş ve demiryollarındaki temel sorun olarak özellikle karayolu taşımacılığında ortaya çıkan hızlı değişimin tüm ülke ulaştırmasındaki, demiryollarının “trafik kaybı -- ekonomik bunalım -- hizmet düzeyinde düşüş --trafik kaybı” kısır döngüsünden kaynaklandığı belirtilmiş bu bağlamdaki sorunlar şu şekilde sıralanmıştır;

- *Finansman sorunu, demiryolu ulaştırmasının temel sorunlarının başında gelmektedir. Demiryolu alt sektöründeki yatırımlara yeterli kaynak ayrılmamaktadır. Her ne kadar gelecek yıllardaki yatırım gereksinimi Ulaştırma Ana Planı çalışmaları sonucunda saptanacaksa da, 1983-1993 arasında UAP’nda öngörülen yatırımların büyük bölümünün politik tercihler sonucu kaynak ayrılmadığından gerçekleşmemiş olması bu konudaki örneklerden birini oluşturmaktadır. Sistemi işletmek için yeterli kaynağa sahip olmayan TCDD’nin sorunları yapılacak hizmetler arttıkça çoğalmış sistemdeki yatırım finansmanı ihtiyacı dış kredilerle karşılanmaya çalışılmış ve çarpık bir finansman yapısı ortaya çıkmıştır. Bu olumsuzluğun giderilmesi için işletmenin finansman gereksinimi sağlıklı kaynaklarla sağlanmalıdır.*

- *Hat diğ er sabit tesisler ve ç eken-ç ekilen araçlar olarak toplanabilecek demiryolu altyapısı nitelik ve nicelik olarak yetersiz teknolojileri eskidir. Bu nedenle ÷ lke gerç eklerine uygun altyapı standartları saptanarak bir plan ç erçevesinde uygulamaya konulmasına gerek bulunmaktadır.*
- *İş letme altyapıdaki duruma paralel olarak ç ok yetersiz kalmaktadır. Hatların büyük bir bölümü tek hatlı elektriklenmemiş ve sinyalizasyondan yoksun olduğ undan demiryolu ağ ının uygun bir program ile altyapı ve iş letmenin modernize edilmesi gereklidir. Yoğ un yolcu ve uzun mesafeli kitlesel taş ımalar beklenen eksenler üzerindeki mevcut hatların iyileştirilmesine öncelik ve önem verilmelidir. Bir baş ka anlatımla kitlesel taş ımalar ve yoğ un hatlar bazında tanımlanan ana taş ıma eksenlerinden oluş an bir ç ekirdek ağ üzerinde hız ve kapasiteleri arttırmak üzere hatların bakım, onarım, yenileme ve güzergah geometrik düzenlemelerinin yapılması için planlı bir ç alış ma hızla tamamlanmalıdır.*
- *Bir yandan mevcut hatlar iyileştirilirken diğ er yandan da Ankara-İstanbul hızlı demiryolu hattı gibi programlanmış önemli projelerin gerç ekleştirilmesiyle demiryolunun toplam taş ımalar içindeki payının arttırılması yönündeki ç alış malar bir plan ç erçevesinde kararlılıkla yürüt÷ lmelidir.*
- *Demiryolu alt sektöründe örgütlenme yapısı ve düzeyi çağ daş uygulamaların gerisinde kalmış olup, altsektörün geliştirilmesi için gerekli ivmeyi kazandırabilecek nitelikten yoksundur. Kadrolar ç ok genişlerken, yetkin ve nitelikli personel oluş umu sağ lanamamıştır. Bu sorunun ç özülebilmesi için yeniden yapılanmaya gidilmeli, önemli ölç üde eksikliği duyulan yeterli sayıda nitelikli personelin sağ lanması amacıyla gerekli önlemler alınmalıdır.*

- *Demiryolu alt sektöründeki bilgi akımı yetersizliği işletme yönetiminde etkinliğin sağlanmasını engellemektedir. Bu nedenle Yönetim Bilişim Sistemi kurulmalı ve tüm faaliyetler istenen düzeylerde izlenmelidir.*
- *Demiryolu taşımacılığı yeterince pazarlanamamaktadır. Pazar koşullarındaki değişikliklere hızla uyum sağlayabilen modern işletmecilik yöntemleri uygulanmalı ve bu yöntemler çerçevesinde gelirin artmasına olanak sağlayacak düzenlemeler yapılmalıdır.* “ (DPT, 1995:16)

Yedinci Kalkınma Planında ulaştırma sektörüne ayrılan toplam bütçeden ulaştırma sistemlerinde yatırım payları ve gerçekleşme oranları aşağıda verilmiştir.

Tablo 6: VII. BYKP’de Ulaştırma Sektöründe Alt Sistemler İtibariyle Planlanan Yatırımlar ve Gerçekleşmelerin Toplam İçerisindeki Payları

	PLANLANAN	GERÇEKLEŞEN
KARAYOLU	71	66
DEMİRYOLU	9	7,5
DİĞER	20	26,5
Kaynak: Başköy, 2001:231		

Buna göre tüm planlarda olduğu gibi VII.BYKP’nında da karayolları sektörün lokomotifleri olarak görülmüş ve toplam yatırımların %71’inin bu sektöre aktarılması öngörülmüşken bu dönem de yatırım payı %66 olarak gerçekleşmiştir. Oysaki demiryollarına ayrılan pay karayollarına ayrılan payın sadece % 10’ u kadardır. Bu dönem de gerçekleşen demiryolu yatırımları planda hedeflenen yatırımın gerisinde kalmış % 7,5’tur. Belki de bu tabloda tek sevindirici olan taraf, diğer olarak ifade edilen (havayolu, denizyolu, boru hattı) ulaşım sistemlerinin yatırım payları, planlanan yatırım hedefinden daha fazla gerçekleşmiş ve sektörde 1/4 oranında da olsa pay almış olmalarıdır.

1.2.3.10. Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Dönemi (SBYKP) (2001-2005)

Diğer kalkınma planlarında olduğu gibi, bu planda da demiryollarının geliştirilmesine önemli vurgular yapılmaktadır. Bu planın Resmi Gazetede yayımlanan metnine baktığımızda demiryolu ulaştırmasıyla ilgili kısımda, “Bu plan döneminde demiryolu ulaştırması ile ilgili amaç; demiryolu işletmeciliğinin modernleştirilerek rekabetçi bir yapıya kavuşturulması ve demiryolu taşımacılığının toplam taşımacılık içindeki payının artırılması temel amaçtır. Bu çerçevede, piyasa şartlarını ve dengelerini gözetken, etkin hizmeti esas alan ve müşteri odaklı bir işletmecilik anlayışına geçilmesi önem arz etmektedir. Bu amaç doğrultusunda, TCDD’ye mali ve idari özerklik sağlayan, kuruluşların asli faaliyet alanıyla ilgili çalışmalar yürütmesini esas alan ve özel sektör kuruluşlarının sektörde pay sahibi olmasını hedefleyen hukuki alt yapının oluşturulması sağlanacaktır. TCDD’nin iş birimi bazında yeniden organize edilerek kâr öncelikli bir işletmecilik anlayışına ulaştırılması ile etkin bir taşımacılık ve pazarlama uygulamasının başlatılması önem taşımaktadır” denilmektedir. (Resmi Gazete, 2004:219)

Bu plan döneminde DPT’nin yorumu ise şöyledir: “Bu plan döneminde demiryolu ulaştırmasındaki beklentiler; demiryollarında hızların 300km/saat’e çıkarılması planlanmıştır. Bu hızların uygulanabildiği yüksek hızlı demiryolları, 400-600 km. uzaklıklarda, kent merkezinden kent merkezine ulaşım süresi açısından aynı gün içinde başka bir kente gidip çalışma saatlerini orada geçirdikten sonra geri dönme olanağını vermesiyle, karayollarına hatta havayollarına net bir üstünlük sağlamaktadır. Yük taşımacılığı açısından 21. yüzyılda kombine taşımacılık ve bu bağlamda demiryolları etkin rol oynayacaktır. Özellikle limanların kara içindeki kesimlere bağlanmasında demiryollarının yer almasına özen gösterilecek, yurtiçi liman bağlantılarında %5 olan demiryolu payının artırılması üzerinde durulacaktır. Kentsel ulaşırma

sorununun çözümü için raylı sistemler en etkili ve olmazsa olmaz öğeler olma niteliğini sürdürecektir.“ (DPT, 2001:17)

Yine DPT raporlarına göre Bu plan döneminde demiryollarımızın sorunları şöyle sıralanmaktadır: Ulaştırma politikalarındaki yanlışlıklar, koordinasyonun sağlanmasında yönetsel boşluk, yönetim ve örgüt yapısındaki yetersizlikler, nitelikli insan gücü ve eğitim sorunları, finansman darboğazı, yatırım yetersizliği biçiminde özetlenmiştir. Demiryollarımızın sorunlarından özellikle birincisi ülke ulaştırma sistemi düzeyindedir. Bu düzeydeki sorunlar çözülmedikçe demiryolu sorununu gerçek çözüme ulaştırmak imkansızdır. Diğer sorunlar ise akılcı ulaştırma politikalarının oluşturduğu sağlıklı bir ortam içinde ‘yeniden yapılanma’ ile çözülebilir.

Yeniden yapılanma; ana planla öngörölmüş işlevleri, pazar gereklerini ve müşteri memnuniyetini gözeterek ve açıkça tanımlanmış performans hedeflerine erişmek üzere kuruma işletme düzeyinde, siyasal müdahalelere karşı korunmuş bir şekilde, yönetsel ve finanssal özerklik içinde ve fakat yönetimin her türlü sonuçlarından doğrudan sorumlu olarak etkin ve verimli bir işletmenin gereklerini yerine getirme olanağını sağlayan, etkin bir yönetim için altyapı ile işletmenin ayırımını öngören örgütsel bir yapılanma ve saydam bir yönetim biçimi olarak anlaşılmaktadır.

Yeniden yapılanmada Genel Müdür ve Yönetim Kurulu’nun başarı kriterlerinin dışında hiçbir gerekçe ile görevden alınamamaları suretiyle günlük müdahaleden korunması önem taşımaktadır.

Yeniden yapılanma hukuki çerçevesini belirleyen ‘Demiryolu Kanunu’ ile tamamlanmalıdır.

Demiryolu altyapısı ile işletmesinin birbirinden ayrılarak altyapının rehabilitasyonu çalışmalarının başarılabilmesi için bütçeden gerekli kaynakların yaratılması olanağını da sağlayabilecek biçimde DLH Genel Müdürlüğü' nün Demiryolu bölümü ile altyapı biriminin birleştirilerek yeni bir Genel Müdürlük oluşturulması uygun olacaktır.

Personel sorunu; gerekli nitelikli elemanların istihdamı ve ciddi bir eğitimden geçirilmesini de içerecek biçimde yeniden yapılanma bağlamında çözülmelidir.

Finansman darboğazının ortadan kaldırılması da yine yeniden yapılanma ile birlikte çözüme kavuşturulmalıdır.

Kısa dönemde amaç, varolmasına rağmen nitelikli faal personel eksikliği ve vagon yetersizliği vb. kısa sürede çözülebilecek sorunlarla cevap verilemeyen talebin ve harekete geçirilmesi beklenen potansiyel talebin karşılanması için varolan olanakların değerlendirilmesi ve bu amaçla gerekli önlemlerin alınmasıdır. Bu dönemde ayrıca uzun dönemli amaçların gerektirdiği yapısal dönüşümler ve hukuki düzenlemeler doğrultusunda hazırlık çalışmalarının yapılması gereklidir.

Bu plan döneminde demiryolu ulaştırmasındaki öneriler;

- Ülkemizde batı-doğu doğrultusunda bir demiryolu ana eksenini oluşturulması amacıyla öncelikle Ankara-İstanbul hızlı demiryolu ve Ankara-Sivas hızlı demiryolu hatlarının yapılması ve bu eksenin sürekliliği için Demiryolu Boğaz geçişinin gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

- Birçok uluslararası anlaşmanın tarafı olarak, özellikle de AB' ye adaylık statüsünün kazanılması nedeniyle; Avrupa-Asya bağlantısı transit geçişinde Türkiye'nin söz sahibi olabilmesi için en kısa zamanda gerçekleştirilmesi büyük önem taşımaktadır. Bu konuda yitirilecek zaman alternatif güzergahların benimsenmesi ve Türkiye'nin çok büyük potansiyele sahip Avrupa-Asya transit taşımacılığının dışında kalmasına yol açacaktır. Bu bağlamda; Türkiye ile Gürcistan demiryolu bağlantısını sağlayacak Kars-Tiflis bağlantısının yapılması, Rusya ve İran üzerinden geçen mevcut hatlara göre daha kısa olmanın ötesinde Azerbaycan ve Türkmenistan üzerinden Çin'e kadar ulaşacak en kısa alternatifi yaratacaktır. Bu amaçla Kapıkule-Gürcistan arasının bir koridor olarak algılanıp bu koridorla ilgili işletmeye ilişkin yatırım gerektiren tüm sorunların bütünlük içinde ele alınması, pazarlama konusuna önem verilmesi ve ulaştırma maliyetlerinin azaltılması için ara işlemlerin minimum düzeye indirilmesi sağlanmalıdır.
- Demiryolu ağırlıklı kombine taşımacılığın gelişimini sağlamak üzere yürütülmekte olan kara terminalleri çalışmaları bitirilmelidir. Liman hinterlandında yapılan taşımaların % 95' inin karayolu ile gerçekleştirildiği dikkate alınarak, bu taşımalarda demiryolu payının artırılması için gerekli önlemler alınmalı ve sistem tek elden organize edilmelidir. Kombine taşımacılıkta, özellikle konteyner taşımacılığında kara terminalleri yapımında ve işletmesinde özel girişimin katılımı sağlanmalıdır.
- AB adaylığımızın gerçekleşmesi nedeniyle AB koşullarına uyum konuları özenle ele alınmalı bu bağlamda yapılması gerekenler planlanmalı ve yaşama geçirilmelidir.

- Avrupa-Asya demiryolu bağlantısının Türkiye üzerinden geçişinin sağlanması konusunda uluslararası çabalar Ulaştırma ve Dışişleri Bakanlığı Koordinasyonu ile daha dikkat ve özenle sürdürülmelidir.
- Sürdürülebilir bir kalkınma stratejisi içinde sürdürülebilir ulaşım politikaları ve planlarının yaşama geçirilmesi için karar vericiler üzerinde kamuoyu baskısını sağlayacak toplumsal bilincin yerleştirilmesine çaba gösterilmelidir. (DPT, 2001:33-35)

Bu plan dönemine ilişkin YDK'nun değerlendirilmesine bakıldığında, "Sekizinci kalkınma planı ve bunun uygulamasını gösteren 2003 ve 2004 yılı programlarında; Demiryolu işletmeciliğinin modernleştirilerek rekabetçi bir yapıya kavuşturulması hedeflenmiştir. Bu plan döneminde ve güncelleştirilmesi Ulusal programdaki tedbirlerde dikkate alınarak, TCDD Genel Müdürlüğü'nün mevcut hantal yapısının modernleştirilerek rekabetçi bir yapıya kavuşturulması ve Avrupa Birliği ile eşleştirme sözleşmesi taslağı çalışmaları kapsamında bağlı ortaklıkların ana kuruluş bünyesine alınması hususunun da değerlendirilmesi gerekli görülmüştür" şeklindedir. (YDK, 2003:8)

BÖLÜM II. KURUMUN GÜNÜMÜZDEKİ DURUMU VE TÜRKİYE ULAŞIMINDAKİ YERİ

1.TCDD’NİN MEVCUT DURUMU

1.1.HUKUKİ YAPISI

Bu bölümde önce TCDD’nin kuruluş süreci, TCDD’ye Kamu İktisadi Kuruluşu hüviyetini kazandıran 233 sayılı KHK’nin amacı, kapsamı bu kararname ile TCDD’nin Ana Statüsündeki amaç ve faaliyet konularıyla, 2003 Ulusal Programında belirtilen TCDD’nin AB mevzuatına uyum sürecinde görev ve sorumlulukları Yeniden Yapılandırma çerçevesinde incelenecektir.

Cumhuriyet döneminden önce çeşitli yabancı şirketler tarafından inşa edilerek işletilen demiryollarının 4.000 km.lik kısmı Cumhuriyetin ilanı ile çizilen sınırlar içerisinde kalmıştır. 24.05.1924 tarihinde çıkarılan 506 Sayılı Kanun’la Osmanlıdan devralınan hatlar millileştirilmiş ve “Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyeti Umum iyesi” kurulmuş, daha sonra demiryollarının yapımı ve işletilmesinin bir arada yürütülmesi ve daha geniş çalışma imkanları verilmesini sağlamak amacıyla çıkarılan 31.05.1927 tarih ve 1402 Sayılı Kanun’ la “Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umum iyesi” adını almıştır. 1953 yılına kadar katma bütçeli bir devlet idaresi şeklinde yönetilen Kuruluş, 29.07.1953 tarihinden itibaren 6186 Sayılı Kanun’ la “Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi (TCDD)” adı altında Kamu İktisadi Devlet Teşekkülü olarak kurulmuş ve teşkilatlandırılmıştır. 6186 sayılı kanun

10.10.1983 tarih ve 119 sayılı KHK ile yürürlükten kaldırılarak, Kuruluşa 18.06.1984 tarihinde uygulamaya konulan 233 Sayılı KHK ile “Kamu İktisadi Kuruluşu” statüsü verilmiştir. Kuruluş’un faaliyet konuları, organları ve teşkilat yapısı, bağlı ortaklıkları ve iştirakleri ile bunların arasındaki ilişkileri 28.10.1984 tarih ve 18552 sayılı resmi gazetede yayınlanan ana statüsü ile düzenlenmiştir. (TCDD yıllıkları)

233 sayılı Kanun Hükmünde Kararname; Kamu İktisadi Teşebbüslerinin yeniden düzenlenmesi; 17/6/1982 tarihli ve 2680 sayılı kanunun verdiği yetkiye dayanılarak Bakanlar Kurulu’nca 8/6/1984 tarihinde kararlaştırılmıştır.

Kapsam ve amaç

Madde1-1.Bu kanun hükmündeki kararname, iktisadi devlet teşekkülleri ile kamu iktisadi kuruluşlarını ve bunların müesseselerini, bağlı ortaklıklarını ve iştiraklerini kapsar.

Bu Kanun Hükmünde Kararnamenin Amacı ;

- a) İktisadi devlet teşekkülleri ile kamu iktisadi kuruluşlarının ve bunların müesseselerin, bağlı ortaklıkların kurulmasını, iştiraklerinin teşkilini, özerk bir tarzda ve ekonominin kuralarına uygun olarak yönetilmelerini,
- b) Verimlilik ve karlılık ilkeleri doğrultusunda çalışarak sermaye birikimine yardım etmelerini
- c) Piyasa şartlarında özel sektör gibi kendi karar mekanizmaları oluşturarak çalışmalarını düzenlemektedir.

Tanım ve kısaltmalar

Madde2- 3.(24.11.1994 tarih ve 4046 sayılı kanunla değişiklik) Kamu İktisadi Kuruluşu “Kuruluş”; sermayesinin tamamı Devlete ait olup; tekel niteliğindeki mal ve hizmetleri kamu yararı gözeterek üretmek ve pazarlamak üzere kurulan ve gördüğü bu kamu hizmeti dolayısıyla ürettiği mal ve hizmetler imtiyaz sayılan kamu iktisadi teşebbüsüdür, şeklinde tanımlanmıştır. (KHK/23, 18.6.1984 Tarih ve 18435 Sayılı Resmi Gazete.)

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (TCDD) Ana Statüsü

Hukuki Bünye

Madde3-

1. Bu Ana statü ile teşkil olunan TCDD, Tüzel Kişiliğe sahip, faaliyetlerinde özerk ve sorumluluğu sermayesiyle sınırlı bir Kamu İktisadi Kuruluşu’ dur.
2. Kuruluş KHK, bu ana Statü hükümleri saklı kalmak üzere özel hukuk hükümlerine tabidir.
3. Kuruluş, Genel Muhasebe Kanunu ile Devlet İhale Kanunu Hükümlerine ve Sayıştay’ın denetimine tabi değildir.
4. Kuruluş’un merkezi Ankara’ dadır. Kuruluşun merkezi koordinasyon kurulu kararı ile değiştirilebilir.
5. Kuruluş’un sermayesi 500 milyar TL. olup, tamamı devlete aittir. Kuruluş’un sermayesi ile ilgili Bakanlığın teklifi üzerine Koordinasyon Kurulu Kararı ile değiştirilebilir.
6. Kuruluş’un ilgili olduğu Bakanlık Ulaştırma Bakanlığıdır.

Kuruluş'un ilgili olduğu Bakanlık, Başbakanlığın teklifi ve Cumhurbaşkanlığı'nın onayı ile değiştirilebilir.

233 ve 399 sayılı KHK hükümleri saklı kalmak üzere özel hukuk hükümlerine tabidir. 233 ve 72 Sayılı KHK.lere göre Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu'nun denetimine tabi olup, 3346 sayılı kanun gereği TBMM'nin denetim sistemi içinde yer almaktadır.

Kuruluş'un Amaç ve Faaliyet Konuları:

Madde 4- (değişik. YPK'nun 13.12.2004 tarih ve 2004/T-36 sayılı kararı ile 4.Maddesinin 1. fıkrası) Devletçe kendisine verilen demiryollarını, liman rıhtım ve iskeleleri işletmek, genişletmek ve yenilemek, bunları tamamlayıcı faaliyetlerde bulunmak, mülkiyeti kendisindeki taşınmazlarda yat limanları, ticaret, kongre, fuar, kültür, alışveriş merkezleri, hastane, otel, konut, ofis, park, spor amaçlı ve benzeri tesisler yaptırmak ve işletmek, işin niteliğine göre nakdi sermaye koymaksızın mülkiyet devri olmadan 99 yıla kadar taşınmazların tahsisi suretiyle iştiraklere katılmak; ayrıca; tekel kapsamına giren bu işleri ekonomik olması, gerekli görülmesi ve talep olması halinde, başkaları eliyle yaptırmak şeklinde değiştirilmiştir.

5335 Sayılı kanunla getirilen değişiklik;

MADDE 32. — T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü mülkiyetindeki işletmecilik fazlası taşınmazların satılarak veya devredilerek satış veya devir bedellerinin yeni demiryolu inşaatı ve mevcut demiryollarının bakım ve onarımı ile iyileştirilmesinde kullanılması kaydıyla, taşınmazların satış veya devrine T.C. Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü Yönetim Kurulu yetkilidir.

Özelleştirme Yüksek Kurulunca özelleştirme programına alınan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) İşletmesi Genel Müdürlüğü kullanımındaki liman sahaları içinde kalan Hazineye ait taşınmazlar, talep edilmesi halinde bedelsiz olarak TCDD Genel Müdürlüğüne devredilir.

Devri mümkün olmayan taşınmazlar ile liman sahasında kalan Devletin hüküm ve tasarrufu altındaki yerlerde TCDD Genel Müdürlüğü lehine bedelsiz olarak 49 yıllığına sınırlı ayni hak tesisine veya bedelsiz kullanma izni verilmesine Maliye Bakanlığı yetkilidir.

Liman sahasında kalan Hazinenin özel mülkiyetindeki taşınmazlar ile Devletin hüküm ve tasarrufu altındaki yerlerin kullanımına ilişkin olarak, TCDD Genel Müdürlüğü adına tahakkuk ve tebliğ edilen eciri misillerin (kira bedelleri) tahsilinden vazgeçilir. Daha önce tahsil edilmiş eciri misil bedelleri iade edilmez.

T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü, taşınmazların alımı, kamulaştırma, parselasyon, tevhid, ifraz, irtifak hakkı tesisi ve terkini işlemleri; katma değer vergisi hariç her türlü vergi, resim, harç, döner sermaye ve hizmet ücretlerinden muaftır.

Satışı ve değerlendirilmesi yapılacak taşınmazların, ilgili kuruluşların ve belediyelerin görüşlerini almak ve çevre imar bütünlüğünü bozmamak kaydıyla, her ölçekte imar planı ve parselasyon planı yapımı ve bunlara ilişkin onama işlemleri 3194 sayılı İmar Kanununun 9 uncu maddesine göre Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından askı sürelerine tâbi olmaksızın re'sen yapılır. İlgili kuruluş ve belediyeler görüşlerini onbeş gün içinde bildirmek zorundadır. TCDD Genel Müdürlüğü, taşınmazlarının satışı ve değerlendirilmesi uygun

görülen yerler için 4.1.2002 tarihli ve 4734 sayılı Kanuna tâbi olmaksızın, 28.7.1981 tarihli ve 2499 sayılı Kanuna tâbi ekspertiz şirketlerine rayiç bedel tespit ettirmeye, gerçek ve özel hukuk kişilerine her ölçekteki imar planlarını yaptırmaya, ilan, reklam, proje, kontrollük, danışmanlık veya pazarlama gibi konularda hizmet satın almaya ve bütün bu giderler için satılan ve değerlendirilen taşınmazların tahsil edilen bedellerinin % 2'sini geçmemek üzere bu bedellerden ödeme yapmaya yetkilidir.

1- Kanun, tüzük, yönetmelik, kalkınma planı ve yıllık programlar çerçevesinde müesseselerini, bağlı ortaklıklarını ve iştiraklerini yönlendirmek ve bunlar arasındaki koordinasyon ve işbirliğini sağlamak,

2- Kanun, tüzük ve bunların uygulanmasına ilişkin yönetmelikler ile kendisine verilen diğer görevleri yerine getirmek,

3- Tamamlayıcı işler olarak gerektiğinde ;

- a) (Değişik. YPK'nun 13.7.1988 tarih ve 88/25 sayılı kararı ile "a" bendi.), (Değişik. YPK'nun 5.6.1989 tarih ve 89/T.41 sayılı kararı ile "a" bendi) Demiryolu taşımacılığını tamamlayıcı nitelikteki, feribot ve tesisleri dahil, her türlü deniz ve kara taşıma işlerini yapmak ve Van gölü İşletmesini işletmek.
- b) Bakım, onarım ve yenileme için kurulan tesislerin fazla kapasitelerini değerlendirmek; çeken, çekilen araç ve gereçler ile benzerlerini yapmak veya yaptırmak.
- c) Görevlerinin gerektirdiği ambar, antrepo, depo, sundurma, silo, akaryakıt depoları ile benzeri tesisler ve umumi mağazalar kurup işletmek; yolcu ihtiyaçları için emanet odaları, otel, lokanta, gazino, büfe, büvet ve benzeri yerleri kurup işletmek ve işletmeciliğini vermek.

- d) Görevleri ile ilişkili olarak yurtiçinde ve dışında acentelikler ve temsilcilikler kurmak.
- e) Yabancı ülke demiryolları ile anlaşmalar yapmak ve demiryolu taşımacılığı ile ilgili olan uluslararası birliklere katılmak.
- f) Sigorta acenteliği yapmak, sigorta şirketlerine ortak olmak.
- g) Yurt içinde veya dışında yapılmakta veya yapılacak olan demiryolu ve tesisleri inşaatı işini yalnız başına veya ortaklık halinde birinci veya ikinci yüklenici olarak üstlenmek.
- h) Görev alanına giren konularla ilgili olarak bağlı ortaklıklar kurmak veya diğer iştiraklere katılmak.

4- (Değişik. YPK'nun 27.4.1992 tarih ve 92/T.29 sayılı kararı ile 5.fıkrası) Devletçe kendisine verilen liman, iskele ve rıhtımlarda tekel olarak;

- a) Yükleme, boşaltma, aktarma ve hamaliye işlerini yapmak ve bu işler için gerekli tesisleri kurup işletmek,
- b) Gemilere su vermek, yakıtlarını yüklemek, boşaltmak, aktarmak ve bu işler için gerekli tesisleri kurup işletmek,
- c) Deniz kıyısında veya geri sahalarda, antrepolar, ambarlar, sundurmalar, hangarlar, açık sahalarda, yolcu salonları kurup işletmek,
- d) Her cins yakıt ve akaryakıt depolama, yükleme, boşaltma, aktarma ve hamaliye işlerini yapmak ve bu işler için gerekli tesisleri kurup işletmek,
- e) Palamar şamandıraları kurup işletmek.
- f) Kılavuzluk, römorkörcülük ve palamar işlerini yapmak,
- g) Gazino, lokanta ve büfe emanet odası gibi yolcu ihtiyaçlarını karşılayacak tesisler ve servisler kurup işletmek.

(Değişik. YPK'nun 16.2.1995 tarih ve 95/T-12 sayılı kararı ile 2.fıkrası) Ayrıca, tekel kapsamına giren işler, ekonomik ve zaruri görülmesi halinde kısmen veya tamamen başkaları eliyle de yaptırılabilir.

5- Faaliyet konuları ile ilgili olarak Bakanlar Kurulu tarafından verilen görevleri yapmak,

6- (İlave.ElYKK'nun 2.12.1985 tarih ve 88/30 sayılı kararı ile 7. bendi.) İstihdam geliştirme çalışmaları kapsamında düzenlenen beceri kazandırma programlarının uygulanmasını sağlamak,

7- (İlave.ElYKK'nun 2.12.1985 tarih ve 88/30 sayılı kararı ile 8. bendi.) Kurulmuş ve kurulacak olan küçük ve orta büyüklükteki özel kuruluşlara idari ve teknik alanlarda rehberlik yapmak.

Kuruluş bu amaç ve faaliyetlerini doğrudan doğruya ve müessese, bağlı ortaklık, iştirak ve diğer birimleri eli ile yerine getirir, kuruluşun amaç ve faaliyet konuları koordinasyon kurulu kararı ile değiştirilebilir.

Kuruluş Organları

Madde5: Kuruluş'un organları; Yönetim Kurulu ve Genel Müdürlüktür. (Kaynak:TCDD, Ana statüsü)

2003 yılı sonu itibariyle sermayesi 4.000.000.000 YTL olup, tamamı devlete aittir. Mevcut kanun gereğince, TCDD yolcu ve yükün demiryolu ile taşınmasında tekel hakkına sahiptir. Özel sektörün banliyö ve şehirlerarası yolcu ve yük taşımacılığı için demiryolu işletmeciliği yapması sadece TCDD'nin imtiyaz vermesi ile mümkündür. TCDD İşletmesine bağlı 7 limandan 6 adedi özelleştirme programına alınmış. Mersin ve İskenderun limanlarının ihalesi yapılmış, diğerlerinin özelleştirme süreci devam etmekte olup, Haydarpaşa Limanı ise turizm alanı haline getirilmiştir. Limanların Özelleştirilmesi ile ilgili Özelleştirme

Yüksek Kurulu Kararı 6 Ocak 2005 tarih, 25692 sayılı Resmi Gazetede ilan edilen, 30.12.2004 tarih ve 2004/128 sayılı Özelleştirme Yüksek Kurulu Kararına göre;

- TCDD' ye ait Bandırma, İzmir, Samsun, Derince ve İskenderun limanlarının özelleştirme programına alınmasına,
- Söz konusu limanların 'İşletme Hakkı Verilmesi', 'Kiralama' ve/veya mülkiyetin devri dışındaki diğer yöntemlerle özelleştirilmelerine,
- Özelleştirme işlemlerinin 12 ay içerisinde gerçekleştirilmesine,
- Yukarıda belirtilen Limanların özelleştirme işlemleri tamamlayıncaya kadar TCDD'nin Yönetiminde kalmasına, özelleştirme sonrası bu limanları devralacak yatırımcıların bakım, onarım ve diğer yükümlülüklerine ilişkin denetim ve kontrollerinin TCDD tarafından yerine getirilmesine,
- Bu limanların özelleştirilmesi ile elde edilecek gelirlerin, Bakanlar Kurulu Kararı ile belirlenecek usul ve esaslar çerçevesinde TCDD Genel Müdürlüğü'ne devredilmesini teminin Hazineye aktarılmasına karar verilmiştir.

TCDD'nin Finansal yapısını düzeltmek, etkin bir ticari işletmecilik yapmasını sağlamak amacıyla Japon Hükümetinin Dünya Bankası yönetimine bıraktığı 1 milyon ABD dolar hibede sağlanan finansman ile TCDD'nin yeniden yapılanma çalışmaları 1995 yılında başlamıştır. TCDD yeniden yapılanması amacıyla Booz-Allen & Hamilton adlı firma; "1-Teşhis, 2-Tedavi-Yeniden yapılanma planı" şeklinde iki aşamadan oluşan proje hazırlamış ve 1996 yılında tamamlamıştır. Hazırlanan yeniden yapılanma projesinde yeniden yapılanan Avrupa Ülkeleri demiryolu işletmeleri örnek çalışmaları olarak başlatılmışsa da öncelikle bir demiryolu kanunu çıkarılmadığı için uygulamada görülen güçlükler üzerine 2000 yılında tekrar eski yapıya dönüldüğü görülmüştür.

Yine söz konusu firmanın yeniden yapılanma çalışmaları içinde uygulanması imkânsız olan önerileri de içerdüğinden yeniden yapılanma uygulanmasına geçilememiştir. Bu yeniden yapılanma projesinde demiryolları için ortaya çıkan sonuç; mevcut hatların yaklaşık ¾'ünü yeteri kadar kârlı olmadığı için kapatmayı geri kalan kısmının iyileştirerek işletilmesini öngörmekteydi. Demiryollarının çok fazla küçülmesini öngören böyle bir projenin uygulanması da son derece zordu.

Bakanlar Kurulu'nun 19.3.2001 gün ve 2129 sayılı kararı ile yürürlüğe konulan Avrupa Birliği Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programında TCDD'nin yeniden yapılandırılması ve Limanlarının otonom bir yapıya kavuşturulması öngörülmüştür.

Bakanlar Kurulunun 23.6.2003 tarih ve 2003/5930 sayılı kararı ile yürürlüğe konulan Türkiye Ulusal Programında; demiryolu taşımacılığı konusunda AB mevzuatının üstlenilmesi ve uygulanması kabul edilmiştir.

Türkiye-AB Mali İşbirliği kapsamında 10.03.2003 tarihinde başlatılan teknik destek çalışmaları çerçevesinde danışman firma uzmanlarınca yapılan değerlendirmede; Demiryolu Kanunu Taslağının AB müktesebatına uyumlu bulunmadığı, tek bir yasal düzenleme yerine demiryolu sektörünü düzenleyen genel bir kanun ile TCDD'nin rolünü tanımlayan ve TCDD'nin yeni bir yapı kurmasına imkan tanıyan TCDD'ye yönelik bir kanun olmak üzere, iki kanunun hazırlanmasının önerildiği ve bu amaçla Ulaştırma Bakanlığı' nın onayıyla 2003-2008 yıllarını kapsayan 8 ana görev içeren bir eylem planı hazırlanarak uygulamaya konulmuştur ve 1.8.2003 tarihinde onaylanmıştır. (YDK, 2003:7-16)

Eylem planında belirlenen 8 ana görev aşağıda belirtilmiştir.

- 1- Demiryolu sektörünün organizasyonu (eşleştirme-twinning projesi)
- 2- Mali yönetim bilgi sistemi (MYBS)
- 3- Yeni TCDD organizasyonu
- 4- Hükümetle olan ilişkiler
- 5- Altyapı müdürlüklerinin tesis edilmesi
- 6- Kurumların/Organların tesis edilmesi
- 7- Güvenlik sertifikasyonun kurulması
- 8- Kombine taşımacılık

Yukarıda belirtilen ilk dört görev için hazırlanan bu projelere AB kaynaklarından 4,3 milyon Euro finansman sağlanmıştır. Bu projeler aşağıda açıklanmıştır.

1- Demiryolu Sektörünün Organizasyonu (Eşleştirme-Twinning Projesi)

Bu proje, **91/440/ EEC sayılı Konsey Direktifin** 5., 6. ve 9. maddeleri, ülkemiz demiryolu sektörü için AB müktesebatına uyumlu yasal düzenlemelerin hazırlanmasını içermektedir. Proje kapsamında;

- Demiryolu sektörünü düzenleyen genel bir kanun ile TCDD kanunun taslaklarının hazırlanması ve ilgili yönetmeliklerin hazırlanması, gözden geçirilmesi ve/veya değiştirilmesi,
- AB müktesebatında öngörülen gerekli organların (düzenleyici organ, lisans veren organ, güvenlik sertifikası veren organ, altyapı yöneticisi, emniyet-güvenlik makamı, kaza araştırma-inceleme kurumu gibi) rolü, sorumlulukları ve yerinin belirlenmesi,
- Altyapı ücretlerinin belirlenme metodolojisini oluşturan yasal düzenlemelerin yapılması,

- Altyapı kapasitesinin tahsisi metodolojisini oluşturan yasal düzenlemelerin yapılması,
- Altyapı yöneticisi ile kapasite tahsisi talebinde bulunan işleticiler arasında, hak ve yükümlülükleri belirleyen sözleşmelerin hazırlanması,
- Demiryolu işletme lisansı alma konusunda ihale prosedürlerinin, kriterlerin ve özel şartların belirlenmesi,
- Tüketici haklarının korunması, ihtilafların çözümü mekanizmasının ve kapasite tahsisi ve altyapı ücretlendirme prosedürlerinin belirlenmesi yer almaktadır.

Ulaştırma Bakanlığı ve TCDD sorumluluğunda gerçekleştirilmekte olan Demiryolu Sektörünün Organizasyonu Projesinin ihalesi yapılmış ve İhaleyi kazanan Almanya ile hazırlanan sözleşme taslağı 14 Nisan 2004 tarihinde tamamlanarak Avrupa Komisyonu Türkiye Delegasyonuna (ECD) gönderilmiştir.

25 Ocak 2005 tarihi itibarıyla Eşleştirme Sözleşmesi bütün taraflarca imzalanmış ve 1 Şubat 2005 tarihinde Eşleştirme Projesi fiilen başlamıştır. 2 Mart 2005 tarihinde yapılan “Başlangıç Toplantısı” ile Proje kamuoyuna duyurulmuştur. “Demiryolu Çerçeve Kanunu” ve “TCDD Kanunu” nun ilk taslakları proje çalışma grupları tarafından hazırlanarak yerleşik Eşleştirme Danışmanına sunulmuştur. Danışmanın tavsiyeleri doğrultusunda gerekli değişiklikler yapılarak nihai taslakların hazırlanması 2005 Eylül ayı içerisinde tamamlanması hedeflenmektedir. Bu projenin 18 ay içerisinde sonuçlandırılması beklenmektedir. (Gürsel, TCDD)

TCDD'nin rolünü modernleştirilmiş bir bağlamda tanımlayan TCDD'nin yeni bir yapı kurmasına imkan tanıyan TCDD'ye yönelik bir kanunun hazırlanması Ulaştırma Bakanlığı'nın sorumluluğunda eşleştirme şeklinde gerçekleştirilmesini içermekte olup, proje tutarı 835.600 Euro' dur.

2- Mali Yönetim Bilgi Sistemi (MYBS)

TCDD'de iş birimlerinin ve alt birimler bazında gelir ve giderlerin tutulmasına imkan sağlayacak, mali performansın sağlanması ölçülmesi ve izlenmesini mümkün kılacak MYBS'nin teminini içermektedir. Bu sistem ayrıca; Kamu hizmeti Yükümlülüklerinin hesaplanmasında baz teşkil edilecektir. Proje tutarının 1.432.000 Euro AB kaynaklı ve 477.000 Euro ulusal kaynaklı olmak üzere toplam 1.909.000 Euro' dur. Projenin 2005 II. Çeyreğinde tamamlanması planlanmıştır.

91/440/EEC sayılı Direktifin 5. ve 6. maddeleri, diğer hususların yanısıra aşağıdaki hususları da içermektedir.

- Demiryolu işletmeleri, faaliyetlerinde Pazar koşullarına göre ayarlamalar yapabilir.
- Üye devletler, taşımacılık hizmetlerinin sunulması ile ilgili olan iş hesapları ile altyapı ile ilgili olan hesapların birbirinden ayrı olarak tutulmasını sağlayacaktır. Bu alanlardan herhangi birine ödenen yardımlar, diğerlerine aktarılmayacaktır. İki alana ait hesaplar, bu yasağı yansıtmak şekilde tutulacaktır.

Bu maddelere uyumun sağlanması ve TCDD'nin geliştirilerek modern ve ticari bir demiryolu haline getirilmesi için, TCDD'nin modern, güvenilir ve kapsamlı bir Yönetim Bilgi Sistemi (iş birimi ve alt sektör düzeyinde sunulacak olan gelir ve giderler) uygulaması gerekmektedir. Bu türden bir sistem ile ilgili olarak donanım ve yazılım, ihale usulleri, eğitim ve nihai uygulamanın belirlenmesi gerekmektedir. Görevin süresi 18 ay olarak kabul edilmektedir. Daha sonraki görevlerden bazıları için zemin hazırlaması nedeniyle bu görev, en yüksek önceliğe sahiptir. (2003-2005 Eylem Planı Taslağı)

3- Yeni TCDD Organizasyonu

91/440/EEC sayılı Direktifin 5. 6. ve 9. maddeleri, diğer hususların yanısıra aşağıdaki hususları da içermektedir.

- Demiryolu işletmeleri, aşağıdaki etkinliklerde serbest olacaktır:
 - Uluslararası grupların kurulması,
 - İç organizasyonun tesis edilmesi,
 - Tedarik ve pazarlama etkinliklerinin kontrol edilmesi ve bunların fiyatlarının belirlenmesi,
 - Personel, varlıklar ve kendi tedarik işleri konusunda kararların alınması,
 - Pazar payının, vs. genişletilmesi,
 - Demiryolu işi ile ilgili olarak yeni faaliyet alanlarının tesis edilmesi
- Üye devletler, altyapının ayrılmasının, ayrı bölümlerin oluşturulmasını yada altyapının ayrı bir kurum tarafından yönetilmesini gerektireceğini hükme bağlayabilirler.
- Üye devletler, mülkiyeti kamuya ait olan demiryolu işletmelerinin borçluluk oranının azaltılmasına ve bunların mali durumlarının iyileştirilmesine yardımcı olacak mekanizmalar kuracaktır.

Yeni organizasyon ile iş birimleri, alt sektör ve alan müdürlükleri tesis edilecektir ve uygulama, MIS sistemine ve iş birimi ve alt sektör müdürlerine yönelik yönetim eğitime dayalı olacaktır. Bu görevdeki önemli adımlar; bir yönlendirme grubunun kurulması, iş birimlerinin tesis edilmesi, kurum içi “sözleşmelerin ” tesis edilmesi ve personel fazlası ile ilgilenilmesi.

Kısaca bu proje; iş birimlerinin oluşturulması konusunda teknik destek ve iş birimi yöneticilerinin eğitim konusunu kapsamaktadır. Görevin süresi 2 yıl olarak kabul edilmektedir. (2003-2005 Eylem Planı Taslağı)

4- Hükümetle olan ilişkiler

Kamu hizmeti yükümlülüklerinin tanımlanması, kamu hizmeti sözleşmelerinin hazırlanması, genel mali işlerin (gelir, maliyet, sübvansiyon, nakit akışları) analizi gibi hususlarda teknik destek sağlanmasını içermektedir.

TCDD'nin reorganizasyonu ile hükümetle mali işler tek bir şartname ile hizmet alımı şeklinde gerçekleştirilecektir.

2003 Ulusal Programında belirtilen mevzuat uyumu ile ilgili çalışmalar başlamış ve devam etmektedir. Eşleştirme Projesi kapsamında aşağıdaki belirtilen direktifler çerçevesinde AB mevzuatına uyum sağlanması amaçlanmaktadır.

Avrupa Birliği Direktiflerine Göre Demiryolları

1- AB Mevzuatının Adı ve Numarası: Topluluk demiryollarının gelişmesi ile ilgili 29 Temmuz 1991 tarih ve **91/440/ECCC** sayılı **Konsey** direktifi

Karşılık Gelen Taslak Türk Mevzuatının Adı:

- **Demiryolu Kanunu tasarısı;**
 Bakanlar Kurulu Kararı (Beklenen Tarih): 2005, II.Çeyrek
 Meclis Kabulü (Beklenen Tarih): 2005, II.Çeyrek
 Yürürlüğe Giriş (Beklenen Tarih): 2005, III.Çeyrek
- **TCDD Kanunu tasarısı;**
 Bakanlar Kurulu Kararı (Beklenen Tarih): 2005, II.Çeyrek
 Meclis Kabulü (Beklenen Tarih): 2005, II.Çeyrek
 Yürürlüğe Giriş (Beklenen Tarih): 2005, III.Çeyrek

“Avrupa Birliği Bakanlar Konseyinin 29 Temmuz 1991 tarihli 91/440sayılı Direktifi de bütün diğer modern demiryolları işletmeciliğinde kabul edilen bu prensibin iç hukukları etkileyen emredici bir düzenleme ile de hüküm altına alındığı görülmektedir.

Bu direktife göre;

“Demiryolu ulaşımın, diğer ulaştırma modellerine kıyasla ucuz ve etkin hale getirilmesi için, demiryolu kuruluşlarının, ticari şekilde davranan ve Pazar koşullarına adapte olabilen, bağımsız işletmeciler statüsüne kavuşturulmasının üye devletlerce garanti edilmesi zorunludur.

Ulaşım hizmetleri verilmesi ile alt yapının işletilmesi arasında bir ayrım yapılacak olursa demiryolu sisteminin gelecekteki gelişmesi ve verimli işlemesi daha kolaylaştırılmış olacağından, bu durum göz önüne alınarak, bu iki faaliyetin ayrı ayrı yönetilmesi ve ayrı muhasebelerin bulunması zorunludur.

Yükseltilen konfor ve sağlanan hizmetler yönünden kullanıcılara sağlanan demiryolu hizmetleri yönetimine destek olmak üzere, üye devletlerin, demiryolu alt yapısının geliştirilmesinde genel sorumluluğu muhafaza etmeleri uygun bulunmuştur. Bu tür ödemelerin demiryolu kuruluşları arasında ayrım yapmama ilkesine uygun olarak işlemesi gerekmektedir.

....

Kombine taşımaları teşvik etmek amacıyla, uluslararası kombine eşya taşımaları ile uğraşan demiryolu kuruluşlarına, diğer üye devletlerin alt yapılarını kullanma hakkı verilmesi uygun bulunmaktadır.” (Avrupa Toplulukları Resmi Gazetesi, 15.03.2001, L 75/1-8)

Direktifin giriş kısmında kısaca belirtildiği gibi, Alt yapı hizmetleri ile işletmeciliğin birbirinden ayrılması ve buna bağlı olarak muhasebelerinin de ayrılması öngörülmüştür. Böylece rekabete açık bir demiryolu işletmeciliği kurulurken, alt yapı bu işletmeci kuruluşlara eşit ölçüde hizmet verecek şekilde devlette olacaktır. Ayrıca kombine taşımacılıkta olduğu gibi yük taşımalarında özel şirketlere tüm üye ülkeler alt yapısını kullandırmaya izin verecektir. Sadece şehir içi, banliyö veya bölgesel hizmetlerle sınırlı demiryolu kuruluşları bu direktifin kapsamı dışında tutulabilecektir.

Üye ülkeler, taşımacılık hizmetleri ile ilgili hesaplar ile demiryolu alt yapısının idaresi ile ilgili hesapları ayrı tutmak; bu iki faaliyet alanında birine yapılan yardımı diğerine aktarmamakla yükümlü tutulmuştur. Bu iki ayırım aynı teşebbüs içerisinde olabileceği gibi ayrı bir yapı bünyesinde de kurulabilecektir. (Akın, 2003:130)

Direktifin bu konudaki düzenlemesine göre;

Madde-6: Üye devletler , bir yandan demiryolu işletmecileri tarafından sunulan taşımacılık hizmetlerine ilişkin etkinliklerin, diğer yandan da, demiryolu alt-yapı yönetiminin ayrı birer kar ve zarar hesabının ve bilançosunun tutulması ve yayınlanmasının sağlanması için gerekli önlemleri alacaktır. Bu iki etkinlik alanı arasında, birisine

ödenen kamu fonlarının, bir diğerine aktarılmasına imkân verilmeyecektir.

Bu iki etkinlik alanı için tutulan muhasebe kayıtları, bu engeli yansıtıcı biçimde tutulacaktır.

- Üye devletler ayrıca bu ayrılığın aynı bir işletmenin bünyesinde ayrı ayrı bölümlerden oluşan bir örgütlenmeyi kapsamasını veya alt-yapının ayrı bir birim tarafından yönetilmesini öngörebilirler.
- Üye devletler, harç ve aidatların tahsilatını ve yatırım, bakım ve fon temini gibi demiryolu alt-yapısı yönetim sorumluluğunu, demiryolu işletmelerine veya bir diğer kuruluşa tahsis edebilirler.

Madde- 7:

- Üye devletler, gereken durumlarda Topluluğun genel gereksinmelerini de hesaba katarak, kendi ulusal demiryolu alt-yapılarının geliştirilmesi için gerekli olan önlemleri alacaklardır.
- Üye devletler, güvenlik standartları ve kurallarının belirlenmesini, katar ve demiryolu işletmelerinin bunlara göre ruhsatlandırılmalarını ve kazaların araştırma konusunu oluşturmalarını sağlayacaklardır.
- Üye ülkeler demiryolu alt yapısının idaresini ve özellikle yatırım, bakım ve bu idarenin teknik, ticari ve mali hususları için gereken sermayelendirme sorumluluğunu demiryolu teşebbüslerine veya herhangi bir diğer idareciye devredebilir.
- Üye ülkeler aynı zamanda Anlaşmanın 73., 87. ve 88. maddelerine istinaden, alt-yapı yöneticisine, görevlerin yerine getirilmesi, kapsamı ve mali gereksinimleri ile oranlı ve

özellikle yeni yatırımların yapılması için yeterli bir finansman tahsis edebilirler.

- Alt-yapı yöneticisi, yatırım ve finansal programları da içeren bir işletme planı hazırlayacaktır. Bu plan, bir yandan mali denge ve bu amaçların gerçekleştirilmesini sağlarken diğer yandan da alt-yapının optimal ve etkin bir biçimde kullanılmasını ve geliştirilmesini imkan verecektir.
- Kamu hizmeti görevleri namı altında, demiryolu ile yolcu taşımacılığı hizmetlerinin verilmesine ilişkin olan etkinlikler için ödenen meblağlar, ilgili muhasebe hesaplarında ayrı kalemler olarak gösterilecek ve diğer taşımacılık hizmetlerinin verilmesine ilişkin etkinliklere veya herhangi bir diğer işletme alanına nakledilmeyecektir.

Madde- 8:

- Alt yapı idaresi sorumlu olduğu demiryolu alt yapısının kullanımı için demiryolu teşebbüsleri ve bu alt yapıyı kullanan uluslararası grupların ödeyebileceği bir ücreti kesecektir. Üye ülkeler idareye danıştıktan sonra bu ücreti belirtmek için kurallar koyacaktır.
- Demiryolu teşebbüsleri arasında herhangi bir ayrımcılıktan kaçınılacak şekilde hesaplanması gereken kullanım ücreti özellikle kat edilen mesafeyi, tren teşkilatını ve hız, dingil basıncı ve alt yapı kullanımının süresi veya derecesi gibi faktörler hakkındaki özel şartları dikkate almalıdır.

Madde-10:

- *Uluslararası gruplara, kendilerini oluşturan demiryolu işletmelerinin yerleşik bulundukları Üye Devlet Ülkelerinde erişim ve transit hakları gibi, bu grupları oluşturan demiryolu işletmelerinin yerleşik bulundukları diğer Üye Devlet Ülkeleri arasında uluslararası hizmetler verilebilmesi için transit haklarına sahip olacaklardır.*
- *Uluslararası gruplar kombine yük taşımacılığı yapmak amacıyla ikinci madde kapsamındaki demiryolu kuruluşlarına diğer üye devletlerdeki alt yapıyı adil koşullarda kullanma hakkı verilecektir.*
- *İkinci maddenin kapsamı çerçevesindeki demiryolu işletmelerine eşit koşullar altında, uluslararası yük taşımacılığı hizmetlerini verebilmeleri amacıyla, Avrupa dahili demiryolu taşımacılığı ağı ve her hal-ü-karda 15 Mart 2008 tarihinden itibaren de bütünsel demiryolu ağına erişim hakkı sağlanacaktır.*
- *Uluslararası gruplar ve uluslararası kombine yük taşımacılığı yapan demiryolu kuruluşları seyrüsefer kontrolü ve bu maddenin (madde:10) ilk iki paragrafında belirtilen uluslararası taşımacılık hizmetlerine ilişkin güvenlik konularının düzenlenmesi amacıyla kullanılan alt yapının yönetimiyle gerekli idari, teknik ve mali anlaşmaları yapacaktır. Bu tür anlaşmaların amir hükümleri ayrımcı olmayacaktır.*
- *Tüm talep sahipleri veya konu ile ilgili kişiler, bir haksızlığa ve ayrımcılığa uğradıklarını veya başkaca bir biçimde mağdur edildiklerini düşündükleri takdirde, bu kuruluş, kendi inisiyatifi altında, en kısa zamanda ve en amaca elverişli önlemlerin alınmasını sağlayacak şekilde, bu pazarlar üzerindeki istenmeyen gelişmeleri düzeltici nitelikteki kararları alacaktır. Gerekli adli denetimin sağlanması ve ulusal düzenleyici*

kuruluşlar arasındaki gerekli işbirliğinin temini amacıyla, bu çerçeveye içerisinde, anılan Direktifin 30(6). Maddesinin ve 31. Maddesinin hükümleri uygulanacaktır.

- *Demiryolu işletmeleri eşit koşullar altında tüm ağ üzerinde etkinliklerini sürdürebilecekler yüklerin uluslararası taşımacılığına erişim ve geçitleri garanti altına alınacaktır.*

Bu temel özellikler etrafında direktifin diğer maddelerindeki hususlar şu şekilde sıralanabilir;

Madde-4:

- *Üye devletler, idare, yönetim ve idari denetim, maliye ve dahili muhasebe konularında, demiryolu işletmelerinin, hükümleri uyarınca, özellikle devletlerden ayrı bir malvarlığı, bir bütçe ve bir maliyeye sahip oldukları bağımsız birer statüleri olması için gereken önlemleri alacaklardır.*
- *Alt-yapı yöneticisi, bir yandan Üye Devletler tarafından düzenlenen özgül tarifelendirme ve tahsisat kurallarının çerçevesine riayet ederek, kendi idaresinden, yönetiminden ve iç denetiminden sorumlu olacaktır.*

Madde-5:

- *Demiryolu kuruluşları ticari şirketler için geçerli olan ilkelere uygun olarak yönetilecektir.*

(Avrupa Toplulukları Resmi Gazetesi, 15.03.2001, L 75/1-8)

2- AB Mevzuatının Adı ve Numarası: Demiryolu İşletmelerine Lisans verilmesine ilişkin 19 Haziran 1995 tarih ve **95/18/EC sayılı Konsey** direktifini değiştiren 26 Şubat 2001 tarih ve 2001/13/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi

Karşılık gelen taslak Türk Mevzuatının Adı:

- **Demiryolu Kanunu tasarısı;**
 Bakanlar Kurulu Kararı (Beklenen Tarih): 2005, II.Çeyrek
 Meclis Kabulü (Beklenen Tarih): 2005, II.Çeyrek
 Yürürlüğe Giriş (Beklenen Tarih): 2005, III.Çeyrek

Demiryolu İşletmelerine Lisans verilmesi konusundaki 18/95 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konseyi Direktifindeki hükümler şöyledir;

Madde-1:

- *Üye Devletin Toplulukta kurulu olan veya kurulacak demiryolu işletmelerine lisans vermek, yenilemek veya tadil etmek için gereken kriterlere ilişkindir.*
- *Üye devletler aşağıdaki durumlarda bu direktifin kapsamı dışında sayılabilir:*
 - a) yerel veya bölgesel bir demiryolu altyapısı üzerinde sadece yolcu taşıma hizmeti veren işletmeler,*
 - b) sadece kent ve banliyölere yolcu taşıma hizmeti veren demiryolu işletmeleri,*
 - c) 91/440/AT sayılı direktifin kapsamına girmeyen, faaliyetleri bölgesel yük taşıma hizmetinin ifası ile sınırlı demiryolu işletmeleri,*

d) sadece, altyapı sahibinin kendi yük taşıma işlemleri için kullanılmak üzere varolan, özel kişiliklerin mülkiyetindeki demiryolu altyapısı üzerindeki yük taşıma işlemleri yapan işletmeler,

- *İşleri sadece Manş Tüneli içinden karayolu araçlarına mekik servisi sağlamaktan ibaret olan işletmeler, bu direktifin kapsamı dışındadır.*

Güvenilir ve yeterli ölçüde hizmeti güvence altına almak için tüm demiryolu işletmelerinin müşterileri ve üçüncü kişileri korumak ve yüksek güvenlik standartlarına riayet ederek hizmet sunmak üzere, bu piyasada faaliyet gösterecek tüm demiryolu işletmelerine eşit, şeffaf ve ayrımcılık yapmadan davranılmasını sağlamak için bu direktif hazırlanmıştır. Dolayısıyla bu direktife uygun olarak belirtilen formaliteleri tamamlayan demiryolu kuruluşlarına işletmecilik lisansının sağlanmasında kolaylık gösterilmesi öngörülmektedir. İşletmecilik lisansı en fazla 5 yıllık bir süre için verilecektir. Lisan almak isteyen teşebbüsten, kişisel onur, mali ve mesleki kapasite ve kamu sorumluluğunu yerine getirme yükümlülüğü ile bu yükümlülüklerin yerine getirildiğine dair açık beyan ve herhangi bir kaza durumunda tüm yükümlülüklerini yerine getireceğinin beyan edilmesi istenebilmektedir. Demiryolu kuruluşları Avrupa Birliği mevzuatı ile ulusal mevzuatlara olduğu kadar gelecekte çıkarılacak direktif ve yönergelere de uymak zorundadır.

Uluslararası taşımacılık yapan demiryolu işletmeleri, faaliyet gösterdikleri üye devletlerde geçerli olan ilgili uluslararası demiryolu taşımalarına ilişkin anlaşma ve mevzuata da riayet edecektir. Konu ile ilgili gümrük ve vergi hükümlerine de uyacaklardır.

Direktifin öngördüğü şartları gerçekleştiren demiryolu kuruluşlarına en geç üç ay içerisinde lisansları verilecektir.

(Avrupa Toplulukları Resmi Gazetesi, 15.03.2001, L 75/26-28)

3- AB Mevzuatının Adı ve Numarası: Demiryolu alt yapı kapasitesinin ve demiryolu alt yapısı ve güvenlik sertifikasyonu için ücretlerin belirlenmesi ile ilgili 26 Şubat 2001 tarih ve 2001/14/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi

Karşılık gelen taslak Türk Mevzuatının Adı:

- **Demiryolu Kanunu tasarısı;**

Bakanlar Kurulu Kararı (Beklenen Tarih): 2005, II.Çeyrek

Meclis Kabulü (Beklenen Tarih): 2005, II.Çeyrek

Yürürlüğe Giriş (Beklenen Tarih): 2005, III.Çeyrek

Avrupa Parlamentosu ve Konseyinin, Demiryolu altyapısı kapasitesinin tahsisine ve demiryolu altyapısının ve güvenlik belgelendirmesinin kullanımı ile ilgili vergilerin tarh edilmesine ilişkin 26 Şubat 2001 tarihli 2001/14/AT sayılı direktifinin amacı, Topluluğun demiryolu sektörünün daha çok bütünleşmesi iç pazarın tamamlanması için ve sürdürülebilir hareketliliğin gerçekleştirilmesi doğrultusunda ilerleme sağlamak için temel bir öge olduğu, Topluluğun demiryollarının geliştirilmesine ilişkin 91/440/AET sayılı genel direktifin sınırlarını çizdiği ve toplulukta varolan veya kurulacak demiryolu kuruluşları ve uluslararası demiryolu gruplarının demiryolu altyapısının rekabetçi işletmelerle birleşik uygun kapasite tahsis planlarının daha dengeli bir ulaşım yaratacağı, demiryolu altyapısının optimum bir şekilde kullanımının teşvik edilmesi toplum için ulaştırma maliyetlerinde bir azalmaya yol açacağı, özellikle sınır ötesi olmak üzere bir verimli yük hizmetleri sektörünün Pazar açılmasına yönelik eylem gerektirdiği, bir

işletmecinin bir hizmet sunmasını sağlamak için temel olan ve minimum erişim ücretleri karşılığında sağlanması gereken altyapı hizmetinin unsurlarını tanımlamak gerektiği, gibi konuları kapsamaktadır. Bir demiryolu altyapısının doğal tekel olduğu bu nedenle, altyapı yöneticilerine maliyetleri azaltmaları ve alt yapılarını verimli bir şekilde yönetmelerini sağlamak için teşvikler sağlamak gerekli olduğundan bu direktife ihtiyaç duyulmuştur. Bu direktifte alt yapının tahsisinde kamu yararına sağlanan hizmetlere öncelik verileceğine değinilmiştir.

Vergilerin tesis edilmesi, saptanması ve tahsil edilmesi;

Üye devletler bu direktifte belirtilen yönetim bağımsızlığına bağlı kalarak bir tarh etme çerçevesi tesis edeceklerdir. Söz konusu yönetim bağımsızlığı koşuluna bağlı olarak, Üye Devletler aynı zamanda spesifik tarh etme kuralları saptayacak veya bu yetkileri altyapı yöneticisine vereceklerdir. Altyapının kullanımına ilişkin ücretlerin toplanması ve bu verginin tahsili altyapı yöneticisi tarafından gerçekleştirilecektir.

Altyapı maliyeti ve hesapları;

- *Üye devletler, normal çalışma koşulları altında ve makul bir süre boyunca, bir altyapı yöneticisinin hesaplarının en azından altyapı vergilerinden gelen geliri, diğer ticari faaliyetlerinden elde edilen fazlalarını ve Devlet fonundan fazlalarını, altyapı harcamalarıyla dengelemesini sağlamaya yönelik olarak, uygun olan yerlerde peşin ödemeler dahil olmak üzere gerekli koşulları belirtecektir.*
- *Aynı pazarda ve eşdeğer nitelikteki hizmetlerin ücretlerinin belirlenmesinde bir ayrımcılık yapılmaması,*
- *Üye devletlerin alt yapı kullanım ücretlerinin saptanmasında alt yapı yöneticisine danıştıktan sonra kullanım ücretinin tespit edilmesi,*

- *Altyapı yöneticilerine, güvenliğe ve altyapı hizmetinin kalitesini sürdürülmesi ve geliştirilmesine bağlı kalarak, altyapı sağlanma masraflarının ve erişim vergilerinin düzeylerinin azaltılması amacıyla teşvikler sağlanması,*
- *Alt yapı kullanım ücreti olarak tespit edilen miktarın; hizmetin niteliği, hizmet süresi, Pazar durumu ve alt yapının eskime ve aşınma türü ve tipine göre belirlenmesi,*
- *Ücretlerin alt yapı yöneticisine ödenmesi,*
- *Alt yapı yöneticisinin ücrete ilişkin bütün bilgileri vermesi ve ilgili alt yapının kalite ve kapasitesine ilişkin her türlü büyük değişiklikten yeterince erken ilgili kuruluşları bilgilendirmesi, Esasları kabul edilmiştir.*

(Avrupa Toplulukları Resmi Gazetesi, 15.03.2001, L 75/29-32)

Başvuruların reddi durumunda ret gerekçeleri derhal bildirilecektir. Talep, yetersiz kapasite nedeniyle reddedilmişse, ilgili güzergah için bir sonraki seyrüsefer düzenlemesi yapıldığında bu talep tekrar dikkate alınacaktır. Bu tür ve diğer idari düzenlemelerin tarihleri ilgili taraflara bildirilecektir.

Üye devletler ayrıca, ilgili güzergahlarda güvenli hizmet sağlaması için alt yapıdan yararlanacak demiryolu kuruluşunun güvenlik kurallarını belirleyen bir güvenlik sertifikası sağlayacaktır. Güvenlik sertifikası şartları, topluluk yasalarıyla uyumlu olmalıdır. Kuruluşlar arasında ayrımcılık yapmadan uygulanmalıdır. Bununla beraber, demiryolu hizmetlerine özgü teknik ve işletme şartları, personel ile çeken ve çekilen araçlarla kuruluşun iç teşkilatına yönelik iç güvenlik şartlarının ulusal mevzuatla da uyumlu olması gereklidir. Özellikle kuruluşlar, tren işletme ve refakatinde çalıştırdıkları personelin, alt yapı yöneticisinin uyguladığı

seyrüsefer kurallarıyla uyum sağlamak ve tren hareketi yararına kendisinden beklenen güvenlik şartlarına uygun olmak için gerekli eğitimi haiz olduğunu kanıtlamalıdır.

Alt yapı hizmeti veren alt yapı yöneticisi, işletici kuruluşlardan alt yapı kullanım başvurularında bir depozito veya benzeri güvence sağlanmasını isteyebilecektir. Eğer başvuran taraf kendisine tahsis edilen tren güzergahını kullanmazsa, depozitodan başvuruya ilişkin işlemlerin yerine getirilmesi maliyeti ve tahsis edilen alt yapı kapasitesinin kullanılmaması sonucu doğacak gelir kaybına karşılık belirli bir miktar tutar tenzil edilebilir. Diğer durumlarda güvence parası tamamen iade edilir.

Alt yapı kuruluşunun belirlediği ücretlere karşı itiraz yolu da düzenlenmiştir. Bu konuda ikili bir aşama söz konusudur. Öncelikle kuruluşların ücretlere itirazının değerlendirileceği bir itiraz bağımsız makamı daha sonra da bu bağımsız organın kararına karşı da yargı yolunun mevcut olduğu öngörülmüştür. Hat tahsisi ve ücret tespitine karşı bağımsız organ ilgili bilgilerin kendisine sunulmasından itibaren iki ay içinde karar verecektir.

Avrupa Birliğinin mevzuatı ışığında Uluslararası Demiryolları Birliği (UIC) kuruluşların alt yapıyı kullanmasını teminen karşılıklı akdedilecek sözleşmenin hükümlerinin yer aldığı örnek bir “Demiryollarında Alt Yapının Kullanımı Hakkında Sözleşme” hazırlamıştır. UIC hukuk grubunun Mayıs 2000 tarihinde hazırladığı bu örnek tasarı, kullanımın idari, teknik ve mali şartlarını düzenlemektedir. Bu amaçla ;

- kullanılacak alt yapı,
- kullanım haklarının alanı,
- alt yapı hizmetlerinin neler olduğu,
- taşıyıcının hizmetleri,
- kullanılacak personel,
- kullanılacak araçlar,
- mali şartları

içeren hükümlerin yer aldığı metin sunulmuştur.

UIC tarafından hazırlanan örnek sözleşmenin ağırlıklı kısmını sorumlulukların düzenlenmesi konusu oluşturmaktadır. Buna göre alt yapı kuruluşu, taşıyıcının veya yardımcılarının alt yapıyı kullanması sırasında nedeni alt yapıdan kaynaklanan cismani ve maddi zararlarda, CIV Tek tip Kuralları ve CIM Tek tip Kuralları gereğince taşımacının ödemesi gereken zarar ziyandan kaynaklanan parasal zararlardan sorumludur. Bu bakımdan alt yapıdan kaynaklanan zararlarda alt yapı kuruluşunun kusursuz sorumluluğu ilkesi kabul edilmiştir. Ancak, alt yapı kuruluşu, gerekli bütün özeni göstermesine rağmen kaçınamadığı ve sonuçlarını öngöremediği işletme dışındaki koşullar nedeniyle, zarar verici olayın zarar görenin kusurundan kaynaklanan durumlarda yada üçüncü şahsın davranışından kaynaklanmışsa sorumlu olmayacaktır.

Taşıyıcı kuruluş, alt yapının kullanılması sırasında, kullanılan taşıma araçlarının veya taşınan eşya yada şahısların alt yapıya zarar vermesi durumunda aynı şekilde sorumludur. Yani taşıyıcı işletmecisi kuruluş alt yapı kuruluşuna karşı kusursuz olarak sorumludur. Yine aynı sorumluluğu kaldıran sebeplerden de yararlanarak sorumluluktan kurtulabilmektedir.

Zarar ve ziyanın meydana gelmesinde alt yapı kuruluşu ile işletmecii kuruluşun birlikte sebep olması durumunda birbirlerine karşı kendisine bağlanan sebepler oranında sorumluluk söz konusudur.

Sorumluluğu miktar ile sınırlayan ulusal mevzuat uygulanmayacaktır. Bu sorumluluk ilkelerine uygun olarak taraflar arasındaki borç ilişkisine uygulanacak zamanaşımı süresi de üç yıl olarak kabul edilmiştir. (Akın, 2003:135-138)

4- AB Mevzuatının Adı ve Numarası: Demiryolu, karayolu ve iç su yolu taşımacılığında kamu hizmeti kavramının içerdiği yükümlülüklerle ilgili olarak Üye Devletlerin eylemlerine ilişkin 26 Haziran 1969 tarih ve 1191/69 Sayılı Konsey Tüzüğü'nü değiştiren 20 Haziran 1991 Tarih ve 1893/91 Sayılı Konsey Tüzüğü.

Karşılık Gelen Taslak Türk Mevzuatının Adı:

- **Demiryolu Kanunu tasarısı;**

Bakanlar Kurulu Kararı (Beklenen Tarih): 2005, II.Çeyrek

Meclis Kabulü (Beklenen Tarih): 2005, II.Çeyrek

Yürürlüğe Giriş (Beklenen Tarih): 2005, III.Çeyrek

Avrupa Birliği Konseyi,

- Kamu hizmeti yükümlülüklerinin sona erdirilmesi ilkesi sürdürülürken, taşımacılık hizmetlerindeki özel kamu çıkarları bu alanda kamu hizmeti anlayışını garanti edebileceğini dikkate alarak,
- Taşımacılık işletmelerinin ticari bağımsızlığı ilkesine uygun olarak taşımacılık hizmetlerinin sunulmasına ilişkin düzenlemelerin, Üye

devletlerin yetkili mercileri ve ilgili işletme arasında akdedilen bir sözleşme ile belirlenmesi gerektiğini dikkate alarak,

- Belirli hizmetlerin sağlanması amacıyla veya belirli yolcu sosyal kategorilerinin çıkarları doğrultusunda Üye devletlerin belirli kamu hizmeti yükümlülüklerini devam ettirme veya uygulama seçeneğini sürmesi gerektiğini dikkate alarak bu yönetmeliği kabul etmiştir.

Bu yönetmelik;

- Demiryolu, karayolu ve kıta içi denizyolu taşımacılığı alanında hizmet sunan taşımacılık işletmeleri için geçerli olacaktır.
- Üye devletlerin yetkili mercileri demiryolu, karayolu ve kıta içi denizyolu taşımacılığı için geçerli olan bu yönetmelikte tanımlandığı gibi bir kamu hizmeti anlayışının temelinde yatan tüm yükümlülükleri sona erdirecektir.
- Üye devletlerin yetkili makamlarının bir kamu hizmeti yükümlülüğünü tamamen yada kısmen sürdürmeye karar vermeleri ve bunun benzer koşulları karşılamamanın yanında yeterli ulaştırma hizmeti sağlayacak şekilde birden fazla yöntemle yapılabilmesi durumunda, yetkili makamlar Topluluk için en az maliyeti olan yolu seçeceklerdir.
- Ulaştırma hizmetlerinin yeterliliği; kamu çıkarı, diğer ulaştırma şebekelerine başvurma olasılığı ve bu tür şekillerin söz konusu ulaştırma ihtiyaçlarını karşılama yeteneği ve kullanıcılara sunulacak ulaştırma rayiçleri ve koşulları göz önünde bulundurulmak suretiyle değerlendirilecektir, benzeri hususları içermektedir.

(Avrupa Toplulukları Resmi Gazetesi, 29/06/1991, L 169 sayılı, sayfa 0001-0003)

5- AB Mevzuatının Adı ve Numarası: Demiryolu, karayolu ve iç su yolu taşımacılığında verilen devlet yardımlarına ilişkin 4 Haziran 1970 tarih ve 1107/70 Sayılı Konsey Tüzüğü.

Karşılık gelen taslak Türk Mevzuatının Adı:

- **Demiryolu Kanunu tasarısı;**
 Bakanlar Kurulu Kararı (Beklenen Tarih): 2005, II.Çeyrek
 Meclis Kabulü (Beklenen Tarih): 2005, II.Çeyrek
 Yürürlüğe Giriş (Beklenen Tarih): 2005, III.Çeyrek

Demiryolu, karayolu ve iç su yolu ile yapılan taşımayı etkileyen muayyen tasarruflar hakkındaki 13 Mayıs 1965 tarihli Konsey Kararını, Komisyon Önerisini, Avrupa Parlamentosu Görüşünü, Ekonomik ve Sosyal Komitenin görüşünü dikkate alarak; Ulaştırma sektöründeki rekabet şartlarını bozması muhtemel eşitsizliklerin giderilmesinin ortak ulaştırma politikasının temel hedefi olduğu düşüncesiyle bu yönetmeliği kabul etmiştir.

Bu Yönetmelik , yardımların spesifik olarak o sektör içerisindeki aktivitelere ilişkin olması koşulu ile demiryolu, karayolu ve iç su yolu taşımacılığı için verilen yardımlara uygulanacaktır.

Komisyon, taşımacılık için hibe edilmiş yardımların denetimine yardımcı olmak üzere, komisyona bağlı üye Devletlerce atanmış eksperlerden oluşan bir danışma komitesi bulunması gerekli görülmüştür.

Yardımların; ulaştırma sektörünün koordinasyonu ihtiyacını karşıladığı ve kamu hizmeti kavramından muayyen zorunlulukların terk edilmesi için ödemeleri temsil ettiği takdirde Antlaşmanın 77. Maddesine uyumlu olacağı belirtilerek, Komisyonun yapılacak ödemelerden nasıl bilgi alacağı açıklanmakta ve hibe yardımların tetkiki amacıyla Komisyona destek olacak bir danışman Komitenin kurulduğu ifade edilmektedir.

(4 Haziran 1970 tarih ve 1107/70 Sayılı Konsey Tüzüğü Mevzuat No: 57/1, OJL 156/8,28,6,1969:8)

6- AB Mevzuatının Adı ve Numarası: Demiryolu teşebbüslerinin hesaplarının düzeltilmesi için ortak kurallar ile ilgili 26 Haziran 1969 tarih ve 1192/69 Sayılı Konsey Tüzüğü.

Karşılık gelen taslak Türk Mevzuatının Adı:

- **MYBS;**

Bakanlar Kurulu Kararı (Beklenen Tarih): 2004, IV.Çeyrek

Yürürlüğe Giriş (Beklenen Tarih): 2004, IV.Çeyrek

18 ayda tamamlanması öngörülen bu proje kapsamında; demiryolu sektörünü düzenleyen çerçeve kanun, TCDD kanunu ile işletme lisanslarının ve güvenlik sertifikalarının verilmesi, altyapı tahsisi ve ücretlendirilmesi, yolcu hakları ve oluşturulması gerekli kurumlara (işletme lisansı ve emniyet sertifikası veren kurumlar, demiryolu üst kurulu, altyapı yöneticisi) dair mevzuatları içeren bir taslak paket hazırlanacaktır.

Ayrıca, 96/49/AT sayılı direktif ve bu direktifte değişiklik yapan direktiflere uyum kapsamında “demiryolu ile tehlikeli maddelerin taşınması” hakkında bir yönetmelik hazırlama çalışması başlatılmış ve devam etmektedir.

Bunlara ilaveten, Ulusal Programda yer alan, yönetmelik ile uyum sağlanması planlanmış AB Mevzuatı listesi aşağıdadır;

- Trans-Avrupa yüksek hız demiryolu sisteminde uyumluluğun sağlanması ile ilgili 23 Temmuz 1996 tarih ve 96/48/AT sayılı Konsey Direktifi.
- Trans-Avrupa konvansiyonel demiryolu hattında uyumluluğun sağlanması ile ilgili 19 Mart 2001 tarih ve 2001/16/AT sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi.
- Demiryolu ile tehlikeli maddelerin taşınması ile ilgili üye ülkelerin yasalarının uyumlaştırılması ile ilgili 23 Temmuz 1996 tarih ve 96/49/AT sayılı Konsey Direktifi.
- Trans-Avrupa yüksek hız demiryolu sisteminde kumanda, kontrol ve sinyalizasyon sistemi ile ilgili 28 Temmuz 1999 tarih ve 1999/569/AT sayılı Konsey Kararı. (Gürsel, TCDD)

1.2.YOL DURUMU

Yol durumu incelenirken ilk önce demiryollarının hat uzunluğu dikkate alınacak daha sonra demiryollarında iyi bir işletmecilik yapabilmek için yol için gerekli olan özellikler; güzergahın çift hatlı olması, kurp yarıçapı ve eğim, travers ve dingil basıncı gibi özellikler çerçevesinde mevcut yol durumu incelenecek ve yol yenileme faaliyetleri üzerinde durulacaktır.

1.2.1.Yol Uzunluğu Bakımından Demiryolları

2004 yılı sonu itibariyle tüm hatların uzunluğu 10.984 km'dir. Bu uzunluğun milyon nüfus başına düşen miktarı 154 km., bin kilometre kareye düşen ise yaklaşık 14 km.dir. (Tablo 7) Bu rakamlar gösteriyor ki Türkiye coğrafyası için yol uzunluğu bakımından demiryolları çok yetersiz olduğu görülmektedir.

Tablo 7: Demiryolu Şebekesi 2004 (Km)

	Elektriksiz	Elektrikli	Toplam
Ana hat	6.693	1.564	8.257
2., 3., 4. Ana hatlar	84	356	440
Toplam ana hat	6.777	1.920	8.697
Diğer yollar	1.902	385	2.287
TOPLAM	8.679	2.305	10.984

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı 2000-2004, Ankara, s.15.

TCDD İşletmesi; 8.697 km.si ana hat ve 2.287 km.si tali hat olmak üzere toplam 10.984 km.lik demiryolu hattında ulaştırma faaliyetlerini sürdürmektedir. Ana hatların %95' inde halen tek hat işletmeciliği yapılmaktadır. (Tek hatlar 8.257km, 2.,3.,4., ana hatlar 440km; toplam ana hat uzunluğu 8.697). Bu hatların 2.305 km.si elektrikli (elektrikli ana hat 1.920km, elektrikli tali hat 1.487; elektrikli hatların toplamı 2.305 km.dir) ve 2.665 km.si sinyalli (sinyalli ana hat 2.315, 2.,3.,4.sinyalli ana hatlar 350 km.dir) olup, toplam yol uzunluğu içerisinde elektrikli hatların oranı %21, sinyalli hatların oranı ise %24'tür. Avrupa ülkelerindeki demiryollarında tek hatlı yol kalmamıştır.

Demiryollarında yol bakım maliyetleri çok yüksek olup, bu maliyetler etkin değildir. Bölgelere dayalı organizasyon yapısı harcama önceliklerinin ticari olarak belirlenmesini negatif yönde etkilemekte ve aynı zamanda ekipmanların da verimsiz kullanılmasına yol açmaktadır. Ancak onbin km. demiryolu uzunluğuna sahip olan ülkemizde hat uzunluğunun yetersizliği demiryoluna olan talebi önemli ölçüde etkilemektedir. Hat uzunluğunun yetersiz oluşu bölgeler ve iller arasındaki bağlantıların kurulmasında en kısa ve direk bağlantı yerine dolambaçlı hatlar üzerinden sağlanmakta, yolu gereğinden fazla uzatmakta bu da demiryoluna olan talebi azaltmaktadır. Taşıma sisteminin rantabil olması iller arasındaki mesafenin en kısa şekilde sağlanmasını gerektirir. Oysaki mevcut şebeke yapısıyla demiryolları bu özelliğe sahip değildir. Ayrıca demiryollarına olan talep yetersizliğinin bir başka nedeni de; demiryollarının optimal bir güzergahta hizmet verememesidir. Demiryollarının geçmediği yerleşim yerlerinden daha uzak ulaşım için aktarmalar gerekmekte bu da ekstra aktarma zahmetini gerektirmektedir. Demiryolları kitle taşımacılığında tercih edilen bir ulaşım sistemidir. Dolayısıyla yük taşımacılığında büyük hacimli ve 200 km.den daha uzun taşımalar için, yolcu taşımalarında ise kitle taşımacılığında tercih edilmektedir.

Tablo 8: 1 milyon Nüfus ve 1000 Km² Başına Demiryolu Hat Uzunluğu(2003)

Ülkeler	Ülke Yüzölçümü (1.000) km ²	Nüfus (1.000.000)	Ana hat uzunluğu km	1milyon Nüfusa Düşen Demiryolu	1.000 km ² 'ye Düşen demiryolu
TÜRKİYE	779,5	71,2	8.697	122,1	11,2
İNGİLTERE	244,0	59,2	17.052	288,0	69,9
LÜKSEMBURG	2,6	0,5	275	550	105,8
YUNANİSTAN	132,0	11,0	2.414	219,4	18,3
İRLANDA	70,3	4,0	1.919	479,7	27,3
PORTEKİZ	92,1	10,4	2.818	270,9	30,6
ALMANYA	357,0	82,6	36.054	436,4	101,0
DANİMARKA	43,1	5,4	2.273	420,9	52,7
İTALYA	301,2	57,2	16.288	284,7	54,1
HOLLANDA	41,5	16,2	2.811	173,5	67,7
İSPANYA	504,8	41,3	14.387	348,3	28,5
BELÇİKA	30,5	10,4	3.521	338,5	115,4
FRANSA	547,0	59,8	29.269	489,4	53,5
İSVİÇRE	41,3	7,3	3.231	442,6	78,2
NORVEÇ	387,0	4,6	4.077	886,0	10,5
AVUSTURYA	83,9	8,2	5.661	690,3	67,5
İSVEÇ	450,0	9,0	9.882	1098,0	22,0
FİNLANDİYA	338,1	5,2	5.851	1125,1	17,3
ÇEK CUMH.	78,9	10,2	9.501	931,4	120,4
SLOVAKYA	49,0	5,4	3.657	677,2	74,6
MACARİSTAN	93,0	10,1	7.950	787,1	85,5
BULGARİSTAN	111,0	7,5	4.318	575,7	38,9
HIRVATİSTAN	57,0	4,3	2.726	633,9	47,8
ROMANYA	239	21,6	10.882	503,7	45,5

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı, Ankara, 2000-2004:113

Demiryolu hattımızın ne kadar yetersiz olduğu AB ülkeleriyle mukayese edilerek Tablo 8'de gösterilmiştir.

Tablo8'de görüldüğü gibi, hem milyon nüfus başına hem de 1000 km²'ye düşen demiryolu uzunluğu bakımından, Türkiye son sırada yer almaktadır. Demiryolu hat uzunluğu bakımından yetersiz oluşu demiryolunun en büyük problemidir. Avrupa ülkelerindeki demiryolu uzunlukları ortalaması milyon nüfus başına 527 km, bin kilometre karede ise 55 km.dir. Bu tablodan çıkarılacak sonuç; Türkiye'nin hat uzunluğu Avrupa ortalamasının nüfusa oranında ancak % 23'ü, bin kilometre kare genişlik oranında da % 20 ' sidir.

Demiryolu ağırları bölgeleri ve şehirleri en kısa mesafede birbirine bağlayan yollardır. Nitekim gelişmiş ülke demiryolları da bu özelliğe sahiptir. 1000 km²'ye düşen en optimal demiryolu hat uzunluğu 70-100 km. arasındadır. Yukarıdaki tabloda da görüldüğü gibi ülkemizde bu değer ancak 11 km.dir. Standardın ancak 1/10 kadardır. Çek Cumhuriyeti, Belçika Yunanistan, Almanya'da bu değer standardın çok üzerindedir. Dolayısıyla ülkemizdeki demiryolu hattının yetersizliği daha net bir şekilde görülmekte olup, bunun için ülkemizdeki demiryolu uzunluğunun kısa mesafede 50.000 km, uzun mesafede ise en az 100.000 km.ye ulaşmasıyla rantabilite sağlanabilecektir.

Tablo 9: Hat Uzunlukları (1970-2004)

YILLAR	Anahat	Mainline	D.Yollar	Sub.Line	G.Toplam	G.Total
	Elektrikli	Toplam		Toplam	Elektrikli	Toplam
<u>Year</u>	<u>Elect.</u>	<u>Total</u>	<u>Elect.</u>	<u>Total</u>	<u>Elect.</u>	<u>Total</u>
1970	(.)	7.985	(.)	(.)	(.)	7.985
1971	(.)	8.135	(.)	(.)	(.)	8.135
1972	216	8.252	56	1.578	272	9.830
1973	216	8.261	56	1.607	272	9.868
1974	216	8.261	56	1.627	272	9.888
1975	216	8.338	56	1.663	272	10.001
1976	216	8.338	56	1.707	272	10.045
1977	392	8.343	72	1.722	464	10.065
1978	392	8.343	72	1.723	464	10.066
1979	392	8.336	72	1.747	464	10.083
1980	392	8.397	72	1.747	464	10.144
1981	392	8.397	72	1.747	464	10.144
1982	392	8.360	77	1.808	469	10.168
1983	392	8.373	77	1.815	469	10.188
1984	479	8.400	85	1.863	564	10.263
1985	479	8.400	85	1.892	564	10.292
1986	479	8.401	88	1.927	567	10.328
1987	479	8.439	88	1.930	567	10.369
1988	479	8.430	88	1.931	567	10.361
1989	479	8.430	88	1.952	567	10.382
1990	603	8.429	118	1.960	721	10.389
1991	667	8.429	128	1.964	795	10.393
1992	905	8.430	128	1.983	1.033	10.413
1993	905	8.430	128	1.983	1.033	10.413
1994	939	8.452	154	1.934	1.093	10.386
1995	939	8.549	154	1.917	1.093	10.466
1996	1.524	8.607	300	1.901	1.824	10.508
1997	1.706	8.607	359	1.901	2.065	10.508
1998	1.706	8.607	359	1.901	2.065	10.508
1999	1.763	8.682	370	2.251	2.133	10.933
2000	1.752	8.671	370	2.251	2.122	10.922
2001	1.752	8.671	370	2.269	2.122	10.940
2002	1.752	8.671	370	2.277	2.122	10.948
2003	1.752	8.697	370	2.287	2.122	10.984
2004	1.920	8.697	385	2.287	2.305	10.984

Kaynak: <http://www.tcdd.gov.tr> & TCDD İstatistik Yıllığı, Ankara, 2000-2004:15.

1.2.2.Güzergahın Çift Hatlı Olmasının Önemi

2004 yılı itibariyle demiryollarının ana hat uzunluğu 8.697 km, tali hatlar 2.287 km. olup, toplam hat uzunluğu 10.984 km.dir. Şebekenin % 95'in de tek hat işletmeciliği yapılmakta olup, tek hatlı yol uzunluğu 8.257 km.dir. Çift yollu ana hat uzunluğu ise, yaklaşık % 4 olup, 403 km.dir.

Hat uzunluğu; Ana hat	8.697
Tali hatlar	<u>2.287</u>
Toplam	10.984 km.

Hatların özellikleri; Elektrikli hat	2.305 km. (%21)
Sinyalli hat	2.665 km. (%24)
Tek yollu ana hat	8.257 km. (%95)
Çift yollu ana hat	403 km. (% 4)
Üç yollu ana hatlar	28 km.(%03)
Dört yollu ana hatlar	9 km. (%01)

Çift ve daha fazla hatlı yol uzunluğu ise toplam ana hat uzunluğunun yaklaşık % 5'ü olup 440 km.dir. Avrupa ülkelerinde tek hatlı yol uzunluğu toplam yol uzunluğunun % 1'i iken bazı ülkelerde tek hatlı yol bile bulunmazken ülkemizdeki hem hat uzunluğunun yetersiz oluşu hem de mevcut hatların ancak % 5'inin Avrupa standartlarında olması demiryollarının ne kadar zor bir durumda işletme faaliyetlerini sürdürdüğünü göstermektedir.

Tek hatlı yolların varlığı tren sefer sayısını sınırlamakla birlikte gecikmelere ve de tren iptallerine neden olmakta bu da demiryollarına olan talebi etkilemektedir. Demiryollarındaki gecikmelerin ve iptallerin

yaklaşık yarısı işletme kusurlarından meydana gelmektedir. Nedeni ise, bir güzergahta trenlerden bir tanesinin gecikmesi diğer bütün trenlerin gecikmesinden dolayı birçok sefer iptal edilmektedir. Rotasyonlar demiryollarında hizmet kalitesini çok düşürdüğü için, toplam talebi önemli ölçüde ortadan kaldırmaktadır. Rotasyonların sebebi; kurp yarıçaplarının çok düşük ve çok sayıda kurp bulunması, yolun tek hatlı olması, diğer trenlerin gecikmesi, cer , tesisler ve trafik hizmetleri başta olmak üzere çeşitli işletme sorunları ve bunların giderilmesinde geçen sürelerden kaynaklanmakta olup, aşağıda 2000 ve 2004 yılları arasında tren gecikme süreleri gösterilmiştir.

Tablo 10: Rotasyon (gün)

	2000	2001	2002	2003	2004
Üçüncü şahıs vagonları dahil	10,92	10,77	10,68	*15,36	*12,94

* UIC standartlarına göre hesaplanmış.

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı, Ankara, 2000-2004:32.

Yıllar itibariyle de baktığımızda gecikme sürelerinde artışlar gözlenmektedir. Bu da yük vagonlarından verimli yararlanma yapılamadığını göstermektedir. Rotasyonlar (yük vagonlarının artarda iki yüklenmesi arasında geçen süreyi gün olarak ifade etmekte ve yük vagonlarından yararlanma sıklığının bir ölçüsü olarak alınmaktadır.) 2000 yılından 2003 yılına kadar 10,6-10,9 arasında değişmekte iken 2003 yılında bir önceki yıla göre % 44 artışla 15,4 olarak gerçekleşmiş, 2004 yılında gecikmeler geçen yıla göre % 16 oranında azalmış 12,9 olarak gerçekleşmiştir.

Tek hatlı yolların varlığı nedeniyle tren sefer sayısının artırılmaması yolcuların bekleme sürelerini iki katına çıkarmaktadır. Dolayısıyla bu da demiryollarıyla seyahat etme talebini de düşürmektedir.

“İngiltere’ de bu konuda yapılan anket çalışmasında; yolcuların % 46’ sının gidecekleri yere son bir saat içinde karar verdikleri , % 29’ unun daha önce gitmeye karar verdikleri saatten bir yada iki saat sonra ancak istasyona varabildikleri, % 17’ sinin gitmeyi daha önce planladıkları yerlere gidecekleri saati bilmeksizin işlerini bitirip istasyona varabildikleri saatte seyahat ettikleri, yolcuların ancak % 8’inin daha önce kararlaştırdıkları saate uyduklarını ortaya koymuştur. ” (Bilgin, 1996:104-107)

Bilgin (1996)’nin de vardığı sonuçtan anlaşılacağı gibi, insanlar tren sefer tarifelerine göre hareket etmemektedirler. Tren saatleri insanların hareketlerini belirleyici bir unsur değil, yaşamlarını daha özgür ve rasyonel hale getirmelidir. Dolayısıyla ülkemizde demiryollarının mevcut durumuyla alternatif ulaşım sistemleriyle rekabet edebilmesi mümkün değildir. Rotasyonların önlenmesi için yapılacaklar arasında en önemli etken olan hatların çift hatlı sisteme dönüştürülmesinin yanında, virajların yada kurpların en aza indirilmesi veya kurp yarıçaplarının yükseltilmesi, gerekli eleman ve araçların temini ve gecikmelere sebebiyet veren kişinin sorumlu tutulması gösterilebilir.

1.2.3.Demiryollarında Kurp Yarıçapı ve Eğiminin Önemi

Aşağıda şematize ederek incelemeye çalıştığımız araçların fiziki ayırımında tahrikleri yönünden akaryakıt ve elektrikli olmak üzere 2 grupta toplandıkları, fonksiyonel ayırımında ise; eğimler ve 1000 km den fazla yolcu taşıyan araçlar ile, 250 den az yolcu taşıyabilen araçlar şeklinde gruplandırılmıştır. Trenler 2000 yolcu kapasiteli hem elektrikle hem de yakıtla işleyen vasıtalarlardır. Fakat elektrikli veya yakıt tahrikli oluşları, bunların işletilmesi, tesislerinin kurulması, tamir, bakım ve onarımı, imali, alt ve üst yapıları, uzaktan yakından birçok ünitelerle

alakadar oluşları, ülke teknolojisi ve endüstrisi, döviz, teknik personel, siyasi ilişkiler vs. sebeplerle içli dışlı bir doku halindedir.(Erol,1981:29-31)

Tablo 11: Kara Ulaşımında Kullanılan Araçların Belli Başlı Özellikleri ;

Araç türleri	otobüs;	Elektrikli tren	tramvay;	Metro;	Funiculaire sistemler *	Trolleybüs	Tren
1-Araçların en belli başlı fiziki ayırımı;	Lastik tekerlekli ve yakıtla işler.	demir tekerlekli, elektrik tahriklidir.	demir tekerlekli, elektrik tahriklidir	lastik tekerlekli, ray üzerinde, elektrikle çalışır.	lastik tekerlekli beton rayda elektrikle çalışır.	lastik tekerlekli, elektrik tahriklidir.	demir tekerlekli, yakıtla çalışır.
2-Araçların en belli başlı fonksiyonel ayırımı;	ortalama 80 yolcu taşır, yüksek eğimlerde kullanılır.	ortalama 2000 yolcu taşır, alçak eğimlerde kullanılır.	ortalama 250 yolcu taşır, orta eğimlerde kullanılır.	ortalama 1000 yolcu taşır, alçak eğimlerde kullanılır.	ortalama 180 yolcu taşır, çok yüksek eğimlerde kullanılır.	ortalama 80 yolcu taşır, yüksek eğimlerde kullanılır.	ortalama 2000 yolcu taşır, alçak eğimlerde kullanılır.

Kaynak: Erol, 1981:29-31

* Funiculaire sistemler; engebeli arazilerde, dağlarda kablo yardımıyla çekilen raylı sistemlerdir.

Demiryolları hem taşıdığı yolcu kapasitesi açısından hem de yarattığı katma değer bakımından ülke ekonomisinde çok önemli bir konumdadır. Bu nedenle demiryolu taşımacılığında maliyetleri etkileyen faktörlerin başında eğim gelmektedir. Tablo:12 gösterildiği gibi düşük eğimli yollarda raylı taşıma sistemleri kullanılmaktadır. Dünyada demiryollarında maksimum eğim binde 10 ve altındadır. Türkiye'deki demiryollarında ise yolun % 25'nin eğimi binde 10'nun üzerinde seyretmektedir. Başka bir ifadeyle demiryollarının % 25'i eğimin yüksekliğinde standart dışıdır. 2004 yılı itibariyle, eğimi binde 10'un üzerinde olan yol uzunluğu 2.176 km.dir.

Eğimin yüksekliği, demiryollarında maliyetlerin artmasına neden olmakta, yüksek eğim nedeniyle katarların çekilmesi için ranfor gerekmede, trenlerin seyir hızları düşmekte, eğimin normalleştiği

alanlarda angaryadan ranfor çekilmekte, toplam yük ağırlığı eğimden dolayı sınırlandırılmakta, böylece çok büyük enerji kaybı ortaya çıkmaktadır. Altyapı yetersizliğinden dolayı trenler eğimi tırmanırken kazandığı potansiyel enerjiyi, eğimi inerken kinetik enerjiye dönüştürememektedir. Eğimi inerken gerek kurp yarıçaplarının düşüklüğü, gerekse dingil basıncın yetersizliği sebebiyle hızını mümkün mertebe düşürmek zorunda kalmaktadır.

Tablo 12 : Eğimlere Göre Hatların Durumu (2003-2004)

eğim	2003 yılı		2004 yılı	
	Yol uzunluğu	Tüm içinde %	Yol uzunluğu	Tüm içinde %
0	1.656	19,0	1.656	19,0
1,0-5,0	3.119	35,9	3.119	35,9
5,1-10,0	1.746	20,1	1.746	20,1
10,1-15,0	1.346	15,5	1.346	15,5
15,1-20,0	603	6,9	603	6,9
20,1- +	224	2,6	224	2,6
TOPLAM	8.697	100,0	8.697	100,0

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllıkları, Ankara, 2003-2004:17.

Tablo 12’de görüldüğü gibi 2003 ve 2004 yılları itibariyle TCDD’ de yol eğimlerinde bir değişiklik olmamıştır. Özellikle 15 yıllık bir analizde %015 ve üzerindeki yol eğiminde herhangi bir değişiklik görülmemektedir. 2004 itibariyle binde 10’ un üzerindeki eğim 2.173 km ile yolun % 25’ini oluşturmakta, eğim bakımından yolların % 25’i standart dışı olduğu görülmektedir.

Demiryollarında ray ve tekerleklerin optimal ekonomik ömürlerini sürdürebilmeleri ve trenlerin gerekli hızda seyrüsefer etmeleri kurp yarıçapının kesinlikle belli bir standartta olmaları gerekmektedir. Dünya standartlarında kurp yarıçapı 2500-3000 metre arasında iken, Devlet Demiryollarında ise toplam yol uzunluğunun % 18,2'sinde kurp yarıçapı 200-500 metre arasında 6.124 adet kurp bulunmaktadır. 2500 metrenin altında, standart dışı kurp yarıçapı toplam demiryolu uzunluğunun % 34,1'ini oluşturmaktadır.

Kurp yarıçapının düşük olması bir çok olumsuzluğu ortaya çıkarmaktadır

- 1- En önemli olumsuzluklardan biri trenlerin önemli ölçüde hızlarını düşürmelerine neden olmasıdır. Ülkemizde demiryollarındaki kurp yarıçapının düşük olduğu yolun % 34,1'inde trenler hızlarını önemli ölçüde düşürmek zorunda kalmaktadırlar. Kurp yarı çapının çok düşük olduğu yerlerde tren hızı 20 km/saat olarak gerçekleşmesi sonucun da gidilebilecek mesafenin daha uzun zaman alması demiryollarına olan talebi düşürmektedir. Ayrıca aynı nedenlerden dolayı trenler kinetik enerjiden yararlanamadıklarından ve önemli ölçüde enerji kaybına yol açmakta bunun sonucunda da işletme maliyetleri artmaktadır.

Tablo 13 : Kurp Yarıçaplarına Göre Hatların Durumu (2004)

Kurp yarıçapı grupları (m)	adet	Uzunluk (km)	Tüm içinde %
200-500	6.124	1.579	18,2
501-1000	2.933	1.023	11,8
1001-1500	455	177	2,0
1501-2000	440	186	2,1
2000 m.den büyük	323	114	1,3
Düz yol	0	5.618	64,6
TOPLAM	10.275	8.697	100,0

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı, Ankara, 2000-2004:17.

Tablo 13’ de görüldüğü üzere demiryollarındaki toplam ana hattı oluşturan 8.697 kilometrelik demiryolu uzunluğunun, %18,2’sini oluşturan 1.579 kilometrelik kısmı yarıçapı 200-500 metre olan standart dışı kurplardan oluşmaktadır. Yukarıda saydığımız olumsuzluklara neden olan standart dışı nitelik taşıyan ve kurp grupları arasında en fazla paya sahip olan 200-500 metre grubu kurpların iyileştirilmesi ve giderek bu kurpların ortadan kaldırılması demiryollarındaki işletmeciliğin daha ekonomik olması için gereklidir.

2- “Kurp yarıçapının düşük oluşunun yol açtığı bir başka olumsuz durum, sürtünmeyi artırdığı için hem çeken ve çekilen araçların hem de rayların yıpranmalarına neden olmaktadır. Bundan dolayı meydana gelen yıpranmaların maliyeti demiryollarını sürekli zarara sokmaktadır. Çeken ve çekilen araçlardaki bodenlerin sık sık değiştirilmesini gerektirmektedir. Bunu önlemek içinde bazı kurplarda gres yağı sürülmekte yada bazı lokomotiflere boden yağlayıcılar konulmakta, ray aralığının genişletilmesine çalışılmakta, ağır yük trenlerin bu hatlarda fazla seyrini önlemeye dikkat edilmekte v.s. fakat bu tedbirlerin hiçbirisi düşük kurp yarıçapını ekonomik kılmıyor. “ (Bilgin, 1996:108)

“Normalde rayların ekonomik ömrü 20 yılı bulurken, kurp yarıçapının düşük olduğu yolun % 34,1’inde ortalama 3 yılda bir değiştirilmektedir. Gerek rayların sık sık değiştirilmesi, gerekse tekerlek bodenlerinin değiştirilmesi demir yollarına ek maliyet getirmektedir. Başka bir ifadeyle, demiryollarında en önemli gider kalemini oluşturan bakım maliyetleri hızla artmaktadır.” (Girginer, 1997:69)

3- Kurp yarıçapının düşük oluşunun yol açtığı bir başka olumsuz durum ise, Kurp yarıçapının düşüklüğünün bu hatlarda trenlerin sık sık devrilmesine neden olmasıdır. Bunun önüne geçmek için de bu hatlardaki vagonların ağırlıkları artırılmaktadır. Vagonların ağırlıklarının artırılması ya ağır vagon üretilmekle yada boş vagon gönderilirken gereksiz yere yükler yükletilmekle yapılmaktadır. Dolayısıyla vagonlara gereksiz yere yük yükletilmesi sonucunda çeken aracın daha fazla bir güç kullanmasını gerektirmekte bu da daha fazla yakıt tüketimine neden olmaktadır. Bütün bu olumsuzluklar Demiryollarının hem ekonomik hem rasyonel işletmecilik yapamadığını göstermektedir.

Demiryolu hatlarının standart dışı olan kurp yarıçapları, eğim, dingil basıncına uygunluk ve rayların yaşları aşağıda gösterilmiştir.

Mevcut Hatların; (2004 Yılı)

- % 34.2’si standart dışı kurp yarıçapına, (karp yarıçapı< 2000 m)
- % 25’i standart dışı eğime, (eğim > %0 10)
- % 2.4’ü standart dışı dingil basıncına, (dingil basıncı< 20 ton)
- % 38.1’i standart dışı ray yaşına, (ray yaşı > 25) sahiptir.

1.2.4.Demiryollarında Travers ve Dingil Basıncında Durum

Demiryollarında çelik, ahşap ve beton olmak üzere hala üç tip travers kullanılmaktadır. Rayların altına döşenen traverslerin sağlamlığı, ray kırılmasını önlemekte ve ray ömürlerini uzatmaktadır. En sağlam ve en çok tercih edilen travers beton traverstir. Tercih edilme nedenleri; beton traversin çelik ve ahşaba göre; hem rayların korunması bakımından daha dayanıklı ve sağlam hem de daha ucuz olmalarıdır. 2004 itibariyle travers tiplerine göre dağılım oranı ; % 64,8 beton travers, ahşap travers % 22,4 ve çelik travers % 12,8 civarındadır.

Dingil basıncı rayların dayanabileceği yükü ifade etmekte olup, lokomotiflerde çekim gücü ile orantılıdır. Lokomotifin çekim gücünü yükselttiğinizde dingil basıncını artırmamız gerekmektedir. Eğer hatlar dingil basıncına uygun değilse lokomotifin çekim gücü yükseltilememektedir.

Tablo 14 : Dingil Basıncına Göre Hatların Durumu (2004)

Dingil Basıncı grupları (ton)	Uzunluk (km)	Tüm içinde %
13-13,5	151	1,7
15-15,5	61	0,7
20	7.950	91,4
22,5	535	6,2
TOPLAM	8.697	100,0

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı, Ankara, 2000-2004:17.

Standart dingil basıncı; 100-150 km/saat hızlarda 20 tondur. Hızlı trenlerde ise bu değer 25 tona çıkmaktadır. Demiryollarında dingil basıncı bakımından yolun % 2,7'si standart dışı, yani 18,5 tonun altında bir dingil basıncına sahiptir. Bu yolların uzunluğu 2004 itibariyle 212 km.dir. Demiryollarının 20 ton dingil basıncının altında olan hatlarda ana hat lokomotifleri kullanılmamakla birlikte bu yollarda ağır yük taşınması yapılamamakta ve tren hızları artırılmamaktadır. Bu hatlarda raylarda sık sık kırılmalar görülmektedir. Dolayısıyla seyir hızı düşürüldüğünden demiryollarında önemli gecikmeler yaşanmakta ve tren seferlerinde iptallere neden olmaktadır.

“Mevcut demiryolu hatlarında çok sayıda ve düşük yarıçaplı kurpları bulunan işletmelerde tren hızlarının ekonomik bir biçimde artırılmasında uyarlılık, yolcu konforu ve seyir emniyeti açısından sakıncaları görülmeyen ve trenlerin seyirinde mantıklı bir zaman kazancı getirebilen, eğilebilir sandıkları olan, bojileri radyal olarak yönlendirilebilen, dingile binen askıda olmayan kütleleri azaltan özel arabaların kullanılması uygun bir çözüm şekli olmaktadır. “
(Tümay, 1991:116)

1.2.5.Yol Yenileme Faaliyetleri

“Yolun yenilenmesi, ekonomik ömrünü doldurmuş olan rayların değiştirilmesi, balast temizleme yada eleme işlemi, rayların kaynak yapılması gibi işlemleri kapsamaktadır. Ekonomik ömrünü doldurmuş rayların değiştirilmesi konusunda kurum hala çok gerilerdedir. Batı ülkelerinde rayların ekonomik ömrü, rayın dingil basıncı, rayın kg/metre ağırlığı, çeliğin cinsi, mantarı sertleştirmiş olup olmaması gibi faktörlerin yanında, rayın üzerinden geçen milyon ham ton ağırlığa göre belirlenmektedir. Ancak Batı ülkelerindeki kabul edilen önemli bir standart da rayların ekonomik ömrü 20 yıl olarak kabul edilmektedir. Türkiye için 25 yıl standardı esas alınmaktadır.” (Akın, 2003:23)

Aşağıdaki Tablo 15’de görüldüğü üzere; rayların % 40,7’ü 21 yaşın üzerinde bulunmaktadır. Demiryollarında rayların % 25,7’si 30 yaşın üzerinde olup, ekonomik ömrünü doldurduğundan standart dışı kabul edilmektedir. Bu durumda demiryollarının zaman kaybetmeden % 40,7’sini derhal yenilemesi gerekmektedir. Demiryolu şebekesinin eskiliği, iyi bir demiryolu işletmeciliği yapılmasına imkan vermemektedir.

Tablo 15 : Rayların Yaşlarına Göre Hatların Durumu (2004)

Yaş grupları	Uzunluk (km)	Tüm içinde %
0-10	2.198	25,3
11-20	2.963	34,1
21-30	1.301	15,0
30 - +	2.235	25,7
TOPLAM	8.697	100,0

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı, Ankara, 2000-2004:18.

Demiryollarında yol yenileme kapasitesi yıllık 400 km.dir. Aşağıdaki Tablo 16’da 2000-2004 yılları arasında demiryollarındaki gerçekleşen yatırımlar gösterilmektedir. Buna göre; 2004 yılında 400 adet yük vagonu imalatı gerçekleşirken, 2003 yılında 85 adet yük vagonu imal edilmiştir. 2004 yılında yolcu vagonu imalatı 42 adettir. Yine 2003 yılında 6 adet dizel elektrikli lokomotif imal edilmiş iken 2004 yılında % 100 artışla 12 adet üretilmiştir. Altyapı ile ilgili olarak da 2004 yılında 101 km. yol yenilemesi, 8000 adet ray kaynağı ve 476 adet makas yenilemesi yapılmıştır.

Tablo 16 : Yatırımlardaki Fiziki Gerçekleşmeler

	2000	2001	2002	2003	2004
Yol yenilemeleri (km)	229	152	38	55	101
Mevcut yolun takviyesi (km)	54	5	7	13	21
Ray kaynağı (1000 ad.)	8	0	8	4	8
Makas yenilemeleri (adet)	164	-	38	260	476
Dizel manevra lok. (adet)	5	8	5	-	-
Yolcu vagonları (adet)	-	10	24	9	42
Yük vagonları (adet)	50	100	2	87	400
DE ana hat lok. (adet)	-	-	-	6	12

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı, Ankara, 2000-2004:93.

Demiryollarında yol bakım ve onarımında kullanılan, yol ve iş makinelerinin 2004 itibariyle toplamı 683 adettir. Bunlardan 102' si bakım ve yenileme makinesi iken, yardımcı makine sayısı 581'dir. Bu makinelerin kapasiteleri çok yüksek olduğu halde, finansman, yedek parça, malzeme sıkıntısı ve iyi bir planlama yapılmamasından dolayı tam kapasitede çalıştırılamamaktadır. Demiryolları 7 Bölge de; 37 yol şube şefliği , 142 yol kısım şefliği, 497 takım (mekanize + vagonetle) şefliği, 15 tarım kısım şefliği, 7 yol atelye müdürlüğü, 39 atelye bölge kısım şefliği ile hizmetlerini sürdürmektedir. Demiryollarının ihtiyacı olan malzemenin temininde ve yol hizmetleri için gerekli olan bakımın sağlanması yol atölyelerince gerçekleştirilmesi gerekirken, yol atölyeleri, demiryollarının ihtiyaç duyduğu malzeme ve yedek parçayı üretebilecek teknoloji ve kapasite bakımından çok geridir. Nedeni ise yıllardan beri demiryollarında yeterli düzeyde altyapı yatırımlarının yapılmayışından kaynaklanmaktadır.

“Yol bakım ve onarımı ile ilgili makine parkı büyüklüğü, yol bakım çalışmalarının tamamını makineleştirmeye yetmemektedir. Buna karşılık makineli bakım sistemi veya mekanize sistem sadece yolun % 25’ ine yayılmıştır. Geri kalan yolun % 75’ i yol ekiplerinde istihdam edilen bakım personeline elle yapılmaktadır. Özellikle balast temizleme, ray değiştirme, travers yenileme ve drenaj gibi bakımlarda mekanize ekip kurulması bir zaruret arz etmektedir. Yol bakım ve onarımının mekanize ekibe geçirilmesiyle önemli ölçüde işgücü tasarrufu ve maliyetlerde azalma sağlanacaktır.” (Bilgin, 1996:124)

Balast temizleme yada eleme işlemi yolun balast kısmının drenaj ve elastikiyetinin eski duruma getirilmesidir. Yeterli derecede balast temizleme çalışması yapılmadığı zaman, traverslerde kaymalara, ray kırılmalarına neden olmaktadır.

Yol yenileme faaliyetlerinin en önemlilerinden biri de ray bağlantı yerlerinin kaynak yapılmasıdır. Eğer yolun ray bağlantıları kaynaksız ise bu yolun kalitesini düşürmekte, seyahat esnasında yolcuları rahatsız edecek derecede tekerlek vuruşlarından kaynaklı tren gürültüsüne, darbe vuruşlarına sık sık ray kırılmalarına, traverslerin, cebire bulonlarının ve cebirelerin kırılmalarına neden olmaktadır. Ray bağlantılarının kötü olmasından dolayı ray yenileme maliyeti çok yüksektir. Demiryolu şebekesinin yol yenilemelerinde yıllık ihtiyaç duyduğu ray miktarı 100.000 tondur. Demiryollarının ihtiyaç duyduğu rayları üretebilecek kapasitede yerli üretim yapılmadığından dışardan ithal etmektedir. Ancak yol yenileme projelerini düzenli bir şekilde yürütebilmek için yerli ray üretimi gereklidir. Bu nedenle TCDD’nin Karabük Demir Çelik Fabrikası ile yaptığı işbirliği sonucu ilk defa 36 metrelik ray yerli olarak üretildi. Karabük Demir ve Çelik Fabrikaları Türkiye’de ray imalatı yapan tek kuruluştur.

“Kuruluşun ray kaynak ihtiyacını karşılayan Karabük Demir Çelik Sanayi ve Ticaret A.Ş. (KARDEMİR A.Ş.) ile 25.03.2002 tarihinde ray alımı için sözleşme imzalanmıştır.

2004 yılında 13.05.2004 tarihli sözleşme ile 4.500, 01.07.2004 tarihli sözleşme ile 4.000, 08.10.2004 tarihli sözleşme ile de 3.500 ton ray alımı konusunda ray KARDEMİR A.Ş. ile anlaşma sağlanmıştır. Anlaşma koşullarına göre raylar teslim alınmıştır. 2002 ve 2004 yıllarında teslim alınan raylar, Balıkesir-Bandırma ve Mersin-Yenice hatlarının yenilenmesinde kullanılmıştır.” (YDK, 2003:76)

Dünyada demiryolları zaman içerisinde yol yapım, bakım ve onarım alanında büyük gelişmeler sağlamıştır. Dünya demiryollarında özellikle yol teknolojisinde sağlanan gelişmelere büyük önem verilmekte, en ekonomik çözümler üzerinde büyük çaba sarf edilmektedir. Bu çabalar sonucunda mevcut hatlarda yapılacak iyileştirmeler, yaklaşık olarak % 50 mertebesinde işletme giderinde bir tasarruf sağlamaya yöneliktir.

1.3.ÇEKEN ÇEKİLEN ARAÇLAR

1.3.1.Lokomotifler ve diziler

Demiryollarında Çeken çekilen araçlar bölümler itibariyle;

1.Çeken Araçlar

- I- Dizel Lokomotifler,
- II- Elektrikli Lokomotifler,
- III-Motorlu ve Elektrikli Trenler, Ray Otobüsleri, Metro ve Hafif Raylı Sistem Araçları ve kendinden tahrikli Demiryolu Hizmet Araçları

2.Çekilen Araçlar

- I- Yolcu Vagonları, Metro ve Hafif Raylı Sistem Araçları
- II-Yük Vagonları

Çeken araçlar grubunda yer alan lokomotifler dizelli ve elektrikli olmak üzere iki sisteme ayrılmaktalar. Bu ayrımın nedeni; elektrikli lokomotiflerin elektrifikasyonun olduğu yollarda, dizelli lokomotiflerin ise elektrifike edilmeyen yollarda çalışıyor olmalarıdır. Bir dizelli makinenin randımanı % 35 iken, Bir elektrikli makine randımanı % 65'tir. Elektrikli cer sistemi en ekonomik sistemdir. Türkiye' deki elektrikli lokomotif sayısı 73 adet olup, TCDD'deki toplam lokomotif sayısının % 1'ini ancak oluşturmaktadır. Bu da demiryollarının mali yapısındaki bozukluğun nedenlerinden biri olan pahalı bir demiryolu işletmeciliği yapılmakta olduğu gerçeğini haklı çıkarmaktadır.

Türkiye' de çeken-çekilen araçların üretimine ve bu faaliyet kolundaki kuruluşların zaman içindeki gelişimlerine baktığımızda; demiryollarında buharlı lokomotiflerin kullanımı çok uzun yıllar devam etmiş ve 1934 yılında Motorlu yolcu trenleri sefere konulmuş, aynı yıl 34 yolcu kapasiteli 60 km/saat hızla giden 6 adet ray otobüsü sefere başlamıştır. Ankara Demiryolu Fabrikası 29.10.1944 tarihinde Ankara Motor Atölyesi olarak otoray, motorlu drezin, deniz motorları, sabit ve seyyar elektrojen grupları, Erzurum transit otobüsleri ve otomobil tamiri için kurulmuştur. Bu durum ihtiyaca göre zamanla değişmiştir. Türkiye'de ilk yük vagonu imalatı TÜDEMSAŞ'ta 1953 yılında, ilk yolcu vagonu imali de TÜVASAŞ'ta 1961 yılında gerçekleştirilmiştir. 10.12.1955 tarihinde Sirkeci-Halkalı banliyösünde İlk elektrikli tren hizmete girmiş bunu 29.5.1969 yılında Haydarpaşa-Gebze elektrikli banliyö treni takip etmiştir. ELMS (*ELMS; Eskişehir Lokomotif ve Motor Sanayii*) Müessesesinde (TÜLOMSAŞ) ilk manevra lokomotifi 1968 yılında üretilmiş ve yine 21.6.1971 tarihinde İlk dizelli lokomotif imal edilmiş ve aynı yıl 5 adet üretilmiştir. 27.10.1972 tarihinde de Sincan-Kayaş arasında elektrikli banliyö trenleri çalıştırılmaya başlanmıştır. İlk elektrikli TOSHIBA lokomotifi 3.5.1988 tarihinde yine TÜLOMSAŞ'ta imal edilerek hizmete verilmiştir.

“Cer çekim faaliyetlerinde; tren çekimi, ranfor (bir trenin çekilmesi esnasında ilave makineyle destek çekim gücü), tek seyir (bir makinenin tren çekimi yapılmaksızın görev yerine gitmesi veya görevden dönmesi) ve manevra (tren dizileme çalışmaları) için geçen süre toplamı “faal saatlerin etkin toplamı”, buna sıcak bekleme (makinenin cer faaliyetleri için hazırlanması ve görev için çalışır durumda tutulması) süresinin ilavesi de “faal saatler toplamı” olarak adlandırılmaktadır. Faal olmayan saatler ise; soğuk bekleme (makinenin çalışmaz durumda veya yedekte bekletilmesi) ve tamirde bulunma (tamir edilmekte olması) süresini kapsamaktadır.” (YDK, 2003, s.110)

Buna göre çeken araçların 2003 ve 2004 itibariyle faaliyet durumları aşağıdaki Tablo 17’ de gösterilmiştir.

Tablo 17 : Çeken Araçların Faaliyet Durumları

Çeken Araçlar (lokomotif ve diziler)	2003			2004		
	Toplam (adet)	Faal (adet)	Faal oranı (%)	Toplam (adet)	Faal (adet)	Faal oranı (%)
Buharlı loko	50	8	16	50	-	-
Elektrikli loko	74	56	76	73	53	73
Toplam dizel loko	544	427	155	525	430	81
-dizel ana hat loko	470	371	79	457	380	83
-dizel manevra loko	74	56	76	68	50	74
Elektrikli dizi	88	74	84	87	73	84
Dizelli dizi	49	31	63	49	32	65

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı, Ankara, 2000-2004:24.

2004 yılında elektrikli dizi toplamı 87 adettir. Bir önceki yıla göre 1 adet azalmış, dizelli dizi toplamı 49 olup bir önceki yıla aynıdır. Elektrikli lokoların sayısı 73 olup bir önceki yılda 74 adettir. Dizelli lokomotiflerin toplam sayısı 525 adettir. Bir önceki yıla göre 19 adet azalmıştır. Faal durumlarında ise; 2003 yılında toplam 50 adet buharlı lokomotiften 8 adedi faal durumdayken, 2004 yılında 50 adet buharlı lokomotiflerden hiçbirisi faal durumda değildir. Elektrikli lokomotiflerin faal durumları bir önceki yıla göre 3 adet azalmış, elektrikli diziler de ise 1 adet azalma görülürken, toplam dizelli lokomotiflerin faal sayısı 3 adet artmışken, dizelli dizilerde 1 adet artış görülmektedir. 2004 yılında buharlı lokomotiflerin hiçbirisi faal durumda değilken, elektrikli lokomotiflerde faal oranı %73, toplam dizelli lokomotiflerde %81 olan faal oranı, elektrikli dizilerde % 84 ve son olarak da dizelli dizilerde %65 olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 18 : Lokomotiflerin Gücü (2004)

Lokomotif tipleri		Servise giriş	adet	Beherin gücü (BG)
Dizelli Ana hat lokomotifleri	DE 21500	1965	7	2000
	DE 24000	1970	272	1900
	DE 18000	1970	1	1500
	DE 18100	1978	16	1500
	DE 22000	1985	86	2000
	DE 11000	1985	63	1065
	DE 33000	2003	12	3300
	Toplam		457	
Dizel manevra Lokomotifleri	DH 33100	1953	7	360-450
	DH 6500	1960	5	650
	DH 3600 (ELMS)*	1968	12	360-450

	DH 7000	1994	18	700
	DH 9500	2000	26	950
	Toplam		68	
Dizelli dizi	DH 5500	1961	8	4x145
	DH 5600	1990	11	2x225
	DH 5700	1993	30	2x280
	Toplam		49	
Elektrikli lokomotifler	E 40000	1971	6	4000
	E 43000	1987	45	4325
	E 52500	1998	22	5172
	Toplam		73	
Elektrikli dizi	E 8000	1955	18	1380
	E 14000	1979	69	1400
	Toplam		87	

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı, Ankara, 2000-2004:25.

** ELMS ; Eskişehir Lokomotif ve Motor Sanayii Müessesesi*

Mevcut araç parkı; 457 adet ana hat dizeli lokomotif, 68 adet manevra lokoları, 73 adet elektrikli lokomotif, 87 adet elektrikli dizi, 49 adet dizelli dizi, 41.435 yolcu kapasiteli 993 adet yolcu vagonu ve 625.697 ton kapasiteli 16.004 adet yük vagonundan oluşmaktadır. Lokomotiflerin faal olarak kullanma süreleri çok düşük olmakla birlikte toplam kullanılabildikleri sürenin % 40'ını ya bakımda ya da depolarda bakım beklemede geçirmektedirler. Kullanılabildikleri sürenin ancak ortalama % 30'unda faal durumda olup, bu süreninde % 20'sinde tren çekmede ya da destek olmada bulunmaktadırlar. Söz konusu araçların gayri faal durumları uluslararası standartların üzerindedir. Bunun en

önemli nedeni (başta tekerlek takımı temini olmak üzere) dışa bağımlı yedek parça teminindeki güçlüklerdir. Bu sorunun çözülmesi demiryolu yan sanayinin geliştirilmesine bağlı bulunmaktadır. Yurtiçinde çeken ve çekilen araç üretimi ve ağır bakımları sadece TÜLOMSAŞ, TÜVASAŞ ve TÜDEMSAŞ'ta yapılmaktadır. Ayrıca, çeken-çekilen araçlarda teknoloji yenilemesi mali darboğaz nedeniyle gerçekleştirilememektedir.

2004 yılı sonu itibariyle dizelli ana hat lokomotiflerin sayısı 457 olup, 7 değişik türde dizel elektrik (DE) tipi lokomotif mevcuttur. Servise girişleri 1965 ile 2003 yılları arasında değişmektedir. % 63' ü 30 yaşın üzerindeki lokomotiflerden oluşmaktadır. Dizel manevra lokomotiflerin sayısı 68'dir. Dizelli manevra lokomotifler 5 tip olup, servise girişleri 1953-2000 yılları arasında değişmektedir. Dizel manevra lokomotiflerin % 41'i 30 yaşın üzerindedir. Dizelli dizi sayısı 49 adet olup % 16'sı 30 yaşın üzerindedir. Elektrikli lokomotif sayısı 73 olup, %12'si 30 yaşın üzerinde iken, elektrikli dizi sayısı ise 87dir. Bunların % 22 si 30 yaş üzerindedir.

“Çeken araçların sayıları son 5 yıl itibariyle kıyaslandığında ciddi bir artış olmadığı hatta bazı araç miktarında azalmalar meydana geldiği görülmektedir. Bu araçlarla ilgili bir başka husus da bakım ve yakıt masrafları açısından daha ekonomik olan elektrikli araçların toplam çeken araç miktarının ancak % 20'si düzeyinde olmasıdır. Bu durum işletme masraflarını önemli ölçüde artırmaktadır.” (YDK, 2003:108)

Çeken araçlar içerisinde yer alan lokomotiflerin %54'ü 25 yaşın üzerinde olup, ekonomik ömürlerini tamamlamışlardır. Bu nedenle motor arızaları normalin çok üzerine çıkmakta ve bakım-onarım giderleri çok artmaktadır. Bu tabloyu gelişmiş ülkelerin çeken araçları ile karşılaştırdığımızda lokomotif yaşı, teknoloji ve bakım- onarım konusunda

nasıl bir dezavantaja sahip olduğumuz görülmektedir.

“Demiryolu işletmeciliğinde cer gücünün düşüklüğünün başlıca sebepleri;

- 1) Çeken ve çekilen araçların önemli bir kısmı ekonomik ömrünü dolmuş kadar yaşlı olmaları,*
 - 2) Bakımda geçen sürelerin çok uzun olması*
 - 3) Bakımdan sonra sık sık arıza vermeleri*
 - 4) Bakımda gerekli yedek malzeme eksikliği*
 - 5) Sık sık bakıma girme durumunda kalmaları*
- Ortalama 300 km.de bir bakıma alınıyorlar-*
- 6) Yollardaki düşük kurp çapından dolayı tekerleklerde meydana gelen yüksek aşınmalar, sık sık tekerlek bobinlerinin değiştirilmesine yol açmakta bu da faal olma sürelerini azaltmaktadır, şeklinde sayılabilir.*

Ekonomik ömrünü doldurmuş olan lokomotiflerin % 65'inin çekici güçleri çok zayıflamış ve hızları da çok düşmüştür. AB ülkelerinde 1000 ham tonun üzerinde yükü tek lokomotif saatte 100 km.nin üzerinde çekerken, TCDD'de lokomotiflerin çok büyük bir kısmı saatte 80 km.nin üzerine çıkmazken, 900 ham tonun üzerinde bir tren çekebilecek lokomotifte yoktur. Bu sebeple çoğu zaman yükü fazla olan trenleri çekebilmek için, bir trende birden fazla lokomotif kullanmak gerekmektedir. Buda yakıt maliyetini ikiye katlamakta ve trenin ağırlığını artırmaktadır. (Akın, 2003:29)

Çeken-çekilen demiryolu araçları imalat sektöründeki rekabet tüm dünyada hızla artmaktadır. Dünya ölçeğinde faaliyet gösteren firmalar daha az enerji tüketen, yüksek kalite, güvenilirlik, konfor ve hafif konstrüksiyona sahip araçlar üretmek için sürekli olarak araştırma – geliştirme faaliyetlerine yatırım yapmaktadırlar. Yoğun rekabet sonucu

finans ve mühendislik güçlerini birleştirmek amacıyla ortaya çıkan şirket evlilikleri sonucu sektörde faaliyet gösteren imalatçı sayısı tek rakamlı büyüklüklere düşmüştür. Pazardaki farklı taleplere yanıt verebilecek teknolojilere sahip araçları geliştirmek ve dünya fiyatları ile yarışabilmek için optimal ölçekte kaliteli ve düşük maliyetli üretim gerçekleştirmek, araç imalatçılarının sektörde kalabilmesi için uyması zorunda oldukları en önemli şarttır. Bunların yanı sıra uygun satış kredilerinin sağlanması ve en önemlisi bilinçli pazarlama tekniklerinin uygulanması rekabet gücünü artıracak önemli etkenlerdir. (DPT, 2000:16)

1.3.2.Yolcu ve Yük Vagonları

Çekilen araçlar yolcu ve yük vagonu olmak üzere iki grupta izlenmektedir. 2004 yılı itibariyle mevcut yolcu ve yük vagonlarının durumları aşağıdaki tabloda verilmiştir.

Tablo 19: Yük ve Yolcu Vagonlarının Durumu

Çeken araçlar		2004	
(Yolcu vagonu)		Toplam yolcu vagonu	Faal
	Banliyö tipi ; 191		
	Ana hat yolcu		
Yolcu vagonu	-pulman ; 349	993	718
	-kompart ; 183		
	-kuşetli ; 116		
	-yataklı ; 91		
	-yemekli ; 63		
Diziler	Elektrikli dizi ; 261	325	
	Dizelli dizi ; 64		
Genel toplam		1.318	

	Çeken araçlar (yük vagonu)	2004		
		mevcut	faal	kapasite
Yük vagonu	Kapalı vagon	4.458	4.003	130.986
	Açık vagonlar	7.377	5.963	341.102
	Platform vagonlar	3.705	2.161	130.012
	Sarnıçlı vagonlar	464	246	23.597
	3.şahıs vagonları	868	860	47.035
	İdari vagonlar	2.023		

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı, Ankara, 2000-2004:28-31.

2004 yılı itibariyle 16.004 adet yük vagonumuz mevcutken, faal olanların sayısı 12.373' tür. 2000 yılıyla kıyaslayacak olursak 16.828 mevcuduna karşılık faal durumdaki yük vagonlarının sayısı 15.749 adettir. Bu sonuca göre; 4 yılda yük vagonlarının mevcut sayısında 854 adet azalma gerçekleşirken, faal olanların durumundaki 3.376 adet azalma hayli dikkat çekicidir. Bu azalma özellikle 2.726 adetle 2003-2004 yılları arasında görülmektedir. Yolcu vagonlarındaki durum ise pek farklı değildir. 2000 yılında 1.038 adet ana hat yolcu vagonu mevcutken, 2004 yılında 993' e düşmüştür. 30 yaşın üzerindeki yolcu vagonlarının oranı %30 iken, yük vagonlarında bu oran yaklaşık % 17'dir ve yük vagonlarının yaklaşık % 77' si faal durumdadır geriye kalan %23 kısım tamirlik durumda beklemektedir. 1000 km hat uzunluğu başına düşen yolcu vagonu sayısı 165 adet iken, AB ortalaması 519 adettir. Yük vagonu sayısı ise ; 100 km hat uzunluğu başına düşen yük vagonu sayısı 2.153 adet iken AB ortalaması 2905 adettir.

Demiryolları yük ve yolcu faaliyetlerini; 7 bölgede toplam 7 dizel loko bakım atölyesi, 18 depo müdürlüğü, 16 depo şefliği, 17 vagon bakım onarım atölye müdürlüğü, 36 vagon servis şefliği ve sadece

1.Bölgede mevcut olan elektrikli tren loko bakım Atölye Müdürlüğüyle sürdürmektedir.

“Çeken araçlarda, faal oranlarının düşük olması ve güvenilirlik ile ilgili problemlerin yaşanmasının en büyük nedeni yedek parça eksikliğidir. Kurum, mali zorluklar nedeniyle gerektiği kadar yedek parça muhafaza edememekte, ihtiyaç duyduğu yedek parçayı da zamanında bulamamaktadır. Böylece çeken araç filosuna zamanında önleyici bakım yapılamamakta ve filonun durumu gittikçe kötüleşmektedir. Çeken araç filosunun ekipmanının 7 bölgeye dağılmış olması yine çeken ve çekilen araçların 7 bölgeye bölünmesi filonun düşük düzeyde ütilizasyonuna sebep olmakta, sevk ve idare edilmesi zorlaşmaktadır.” (Bilgin, 1996:141)

Tablo 20’e göre; 1983-2003 döneminde ulaşım sisteminde taşınan yolcu sayısında ve demiryolu taşımacılığındaki yolcu-km.de dalgalanmalar olmuştur. Bu dönemdeki Ulaşım sisteminde taşınan yolcu sayısındaki %96’ lık artışa karşın, demiryollarının ulaşım sistemindeki payı 1983 yılında % 3,5’ tir. Bu oran 2003 yılında %2,7’ ye düşmüştür. Bu ilginç tabloyu değerlendirecek olursak 1983 yılında tüm ulaşım sistemimizdeki toplam yolcu sayısı 87.548 kişidir. Demiryollarına olan talep bu yılda % 3,5 ile sınırlı kalmış, yani 3.064 kişi demiryollarını tercih etmiştir. Yıllar itibariyle demiryollarının toplam ulaşımdan aldığı pay azalarak artmış bu da demiryollarının en önemli hizmetlerinden biri olan yolcu taşımacılığının nedenli sınırlı olduğunu ve zarar eden kuruluşun en önemli gelir kaynağının giderek ne kadar küçüldüğünü ortaya koymaktadır.

Aslında Tablo:20 çok ilginç bir durumu ortaya koymaktadır. 1983’ ten 2003’e kadar demiryollarında kilometre başına düşen yolcu sayısı artmakta iken ulaşım sisteminde demiryollarının payı azalmaktadır. Demiryollarında kilometre başına düşen yolcu sayısında yıllar itibariyle

büyük farklılık gözlenmekle birlikte 1983 yılında 3.024 iken, 2004'te 4.583'tür. Yıllık yüzde değişim oranlarına baktığımızda ulaşım sistemimizde son 21 yılda yolcu sayısında yaklaşık 2 katı kadar bir artış görülmektedir. Demiryollarında ise son 21 yılda yolcu sayısında % 0,8 oranında bir azalma söz konusudur. 2000 yılında toplam ulaşım sistemindeki yolcu sayısı 193.506 kişi iken, demiryollarını tercih eden yolcu sayısı %2,2'dir. Türkiye'de yolcu trafiğinde 21 yılda görülen olumlu değişiklik nüfus artış oranına yakinken ulaştırma sistemleri arasında dağılım oranında demiryollarının aleyhine bir durum gözlenmektedir. Özellikle örnek alınan yıllarda ulaştırma sistemleri için bir mukayese yaptığımızda 1983 yılında toplam yolcu sayısı 87.548'dir karayollarıyla seyahat eden yolcu sayısı toplam yolcu sayısının % 96'sı kadar olup, kişi sayısı 83.690'dir.

Demiryollarının payı bu yılda yukarıda ifade edildiği gibi % 3,5 , denizyollarının payı %0,01 yani 121 kişi iken, havayolu taşımacılığın payı % 0,8 ile sınırlı kalmıştır. Örnek verilen 1983 yılından 2004 yılına kadar ulaştırma sistemleri arasında dağılım oranında önemli bir değişiklik olmamıştır. Karayollarının payı 21 yılda yaklaşık % 96 olmuştur. Denizyolu trafiğinde binde birlik pay son yıllarda onbinde bir olarak gerçekleşmiş, havayolu ulaşımında 21 yılda yolcu sayısında dört katı kadar bir artış görülürken toplam ulaşımdan aldığı pay binde sekizden yaklaşık yüzde ikiye yükselmiştir. Demiryollarında yolcu sayısındaki baz alınan yıla (1983 yılı) göre artış bazı yıllarda % 6-7 iken, son beş yılda % 40 civarındadır.

Tablo 20: Türkiye’ de Yıllar İtibarıyla Toplam Ulaşım Sisteminde ve Demiryollarında Yolcu Taşımaları (Milyon)

Yolcu taşımaları							
Yıllar	Toplam Ulaşım sisteminde yolcu taşımacılığı (yolcu km)	Endeks	Yıllık değişim %	Demiryolu Yolcu Taşımacılığı (Yolcu km)	Endeks	Yıllık Değişim %	Ulaşım sist. demiryolu payı %
1983	87.548	100	-	3.024	100	-	3,5
1984	92.012	105	5	3.489	115	15	3,8
1985	95.971	110	10	3.555	118	18	3,7
1986	101.781	116	16	3.248	107	7	3,2
1987	116.479	133	33	3.343	111	11	2,9
1988	128.215	146	46	3.802	126	26	3,0
1989	135.932	155	55	3.681	122	22	2,7
1990	139.805	160	60	3.479	115	15	2,5
1991	135.166	154	54	3.200	106	6	2,4
1992	146.824	168	68	3.456	114	14	2,4
1993	151.905	174	74	4.102	136	36	2,7
1994	146.999	168	68	3.941	130	30	2,7
1995	161.629	185	85	3.700	122	22	2,3
1996	160.863	184	84	3.215	106	6	2,0
1997	169.697	194	94	3.462	114	14	2,2
1998	173.927	199	99	3.662	121	21	2,3
1999	182.882	209	109	4.263	141	41	2,3
2000	193.506	221	121	4.240	140	40	2,2
2001	175.314	200	100	4.213	139	39	2,4
2002	169.993	194	94	3.939	130	30	2,3
2003	171.668	196	96	4.583	152	52	2,7

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı, Ankara, 2000-2004:108

Tablo 21: Türkiye’ de Yıllar İtibarıyla Toplam Ulaşım Sisteminde ve Demiryollarında Yük Taşımaları (Milyon)

Yük Taşımaları							
Yıllar	Toplam Ulaşım sisteminde yük taşımacılığı (ton km)	Endeks	Yıllık değişim %	Demiryolu Yük Taşımacılığı (Ton km)	Endeks	Yıllık Değişme %	Ulaşım sist. demiryolu payı %
1983	85.263	100	-	5.491	100	-	6,4
1984	100.489	118	18	6.908	126	26	6,9
1985	105.421	124	24	6.755	123	23	6,4
1986	108.685	127	27	6.645	121	21	6,1
1987	130.984	154	54	6.661	121	21	5,1
1988	159.194	187	87	7.419	135	35	4,7
1989	164.398	193	93	6.518	119	19	4,0
1990	127.821	150	50	6.937	126	26	5,4
1991	75.246	88	-12	7.345	134	34	9,8
1992	80.257	94	-6	7.682	140	40	9,6
1993	110.104	129	29	8.104	148	48	7,4
1994	107.076	126	26	8.020	146	46	7,5
1995	124.519	146	46	8.278	151	51	6,6
1996	136.685	160	60	8.675	158	58	6,3
1997	154.990	182	82	9.323	170	70	6,0
1998	183.324	215	115	7.966	145	45	4,3
1999	211.013	247	147	7.944	145	45	3,8
2000	220.617	259	159	9.423	172	72	4,3
2001	200.921	236	136	7.146	130	30	3,6
2002	188.271	221	121	6.613	120	20	3,5
2003	176.364	207	107	7.855	143	43	4,5

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı, Ankara, 2000-2004:108

“Demiryoluna yönelik yük taşıma talebi, GSMH ile ulaştırma sektörü arasındaki ilişkiden hareketle hesaplanmaktadır. Bunun için mal grubunun ilgili olduğu sektörün sektör bazındaki büyüme oranı esas alınır ve bunun yüzde 60’ ı ulaşım sektöründe büyüme hızı olarak kabul edilir. Demiryolu ile yük taşımaları genel olarak, yaklaşık yüzde 64’ü sanayi, yüzde 22’ si hizmet ve yüzde 14’ü tarım sektörü mallarını kapsar. Tarım ve sanayi için ulaşım sektörüne etkisi yüzde 60, hizmet sektörü için yüzde 55 alınır.”
(DPT, 2000:19)

Tablo 21'e göre; 1983-2003 döneminde toplam ulaşım sisteminde taşınan yük miktarında yüzde 107'lik bir artış görülürken, demiryollarının ulaşım sisteminde toplam yük taşımadaki payı yaklaşık yüzde 2 oranında azalmıştır. Demiryollarının yük taşımacılığında ulaşım sistemindeki payı 1983 yılında % 6,4' tür. Bu oran 2003 yılında %4,5' tur. 1983 yılında tüm ulaşım sistemimizdeki toplam yük taşıma miktarı 85.263 ton-km' dir. Demiryollarıyla taşınan yük miktarı 5.491 ton-km' yle sınırlı kalmıştır. Yıllar itibariyle demiryollarının toplam ulaşımındaki yük taşımacılığındaki aldığı pay yolcu taşımacılığındaki durumundan pek farklı değildir. Demiryolları yıllar itibariyle en önemli hizmetlerinden olan hem yük hem de yolcu taşımacılığındaki payı karayollarıyla mukayese edilemeyecek bir şekilde azalmıştır. Söz konusu yük taşımacılığında karayollarının son yıllardaki payı %80 seviyelerindeyken demiryollarının payı % 4 tür. Yük taşımada ulaşım sistemimizde son 21 yılda (1983 yılı baz alındığında) 2 kat artış yaşanırken , demiryollarıyla taşınan yük miktarı yüzde kırk artmasına rağmen toplam ulaşımındaki payı yukarıda değindiğimiz gibi yüzde iki azalmıştır. 2000 yılında toplam ulaşım sisteminde yük taşıma miktarı 220.617 ton-km iken, demiryollarıyla taşınan yük miktarı toplam taşınan yük miktarının %4,3' dür. 1983 yılından 2004 yılına kadar yük taşımada ulaştırma sistemleri arasında dağılım oranında karayolları lehine bir değişiklik olmuştur. Karayollarının payı 1980' li yıllarda % 40 iken, 2003 yılına gelindiğinde % 86,3 olarak gerçekleşmiş, son 21 yıldaki artış oranı iki kattan da fazladır. Yük taşımacılığının Denizyolu trafiğinde 1983 yılında % 3,4 olan payı yıllar itibariyle düşme eğilimi göstermiş Özellikle doksanlı yılların ikinci yarısında bindeyle hatta onbindeyle ifade edilecek seviyelere kadar düşmüş olan payı 2003'te %3,1 olmuştur. Havayolu ulaşımında yük taşımacılığının payı denizyollarından pek farklı olmamakla birlikte son 21 yıl boyunca %1'lik seviyelerdedir. Toplam ulaşım sisteminde yük taşıma miktarında baz alınan yıla (1983 yılı) göre yıllık değişim oranına baktığımızda bazı yıllarda % 6-12 oranında azalma görülürken , son yıllardaki artış yüzde yüzden fazladır.

Demiryollarında ise yük taşıma miktarında son yirmi yılda yaklaşık iki kat artış görülmesine rağmen, ulaşım sistemimizdeki payı alternatif ulaşım sistemleriyle rekabet edemeyecek ölçüde azalmaktadır.

1.4.PERSONEL DURUMU VE ORGANİZASYON YAPISI

1.4.1.Personel Durumu

Kamu İktisadi Teşekkülleri'nde (KİT) personel rejimi Bakanlar Kurulu Kararnamesiyle düzenlenmiştir. 22.1.1990 gün 399 sayılı KHK ile KİT Personeli Rejiminin nasıl olacağı belirtilmiştir.

399 Sayılı KHK ile, KİT' lerde hizmetlerin;

1- memurlar

2-sözleşmeli personel,

3-işçiler, eliyle gördürülmesi hüküm altına alınmıştır. Söz konusu kararnamede, personel ihtiyacının belirlenmesi, personelin atanma ve işe alınması, görev yetki ve sorumlulukları, yükümlülükleri mali ve sosyal hakları belirlenmiştir. Burada, KİT'lerin genel idare esaslarına göre yürütmekle görevli oldukları hizmetlerin gerektirdiği asli ve sürekli görevlerin, işçi statüsünde olmayan memur ve sözleşmeli personel eliyle gördürülmesi esas alınmıştır.

TCDD İşletmesi 1988 yılında 52.848 adet personel ile faaliyetlerini sürdürürken, 2004 yılı sonu itibarıyla 38.710'na kadar gerilemiştir. Son 16 yılda personel sayısında 14.138 azalmış, bunun nedeni de özellikle önceki yıllarda personel istihdamında politik uygulamalardan kaynaklanmaktadır. Kayıtlarda demiryolları kuruluşu bir hizmet ve iş alanı olarak değil, bir istihdam merkezi olarak görülmüştür. Bu sebeple aşırı istihdam altında ezilen demiryolları, hizmetlerin ve yatırımların

gereği, hizmetlerin ve teknolojinin ihtiyaçlarına göre değil, politik beklentilerle istihdam artışıları sağlanmıştır. Özellikle faal personelde büyük bir eksiklik görülürken, genel idari hizmetler kadrosunda ve daire başkanlığı sayısında büyük bir aşırılık göze çarpmaktadır.

2004 sonu itibariyle (Bölgeler, Limanlar, Grup ve Teşkillerde) 968 kişi 657'li, 17.610 sözleşmeli olmak üzere toplam 18.578 memur; 13.111 daimi işçi, 2.695 geçici işçi olmak üzere toplam 15.806 işçi çalışmaktadır. Bölgeler, limanlar, grup ve teşekküllerde çalışan toplam personel sayısı 34.384'tür.

Bağlı Ortaklıklarda 236, 657'li; 823 sözleşmeli olmak üzere toplam 1.059 memur, 2.822 daimi işçi, 445 geçici işçi olmak üzere toplam 3.267 işçi çalışmaktadır. Bağlı ortaklıklarda çalışan toplam personel sayısı 4.326' dır.

“Kuruluşta, alışan memur ve sözleşmeli personel özlük hakları yönünden, 657 sayılı Devlet Memurları Kanununa, 3771 sayılı kanuna ve 399 sayılı KHK' ye tabidirler. İşçilerle ilgili işlemlerde ise, 1475 sayılı iş kanunu, 506 sayılı SSK Kanunu, 2821 sayılı Sendikalar Kanunu, 2822 sayılı Toplu iş Sözleşmesi Kanunu, 854 sayılı Deniz İş Kanunu uygulanmaktadır.” (YDK, 1993:2)

Tablo 22 : Personel Durumu (1923-2004)

Yıllar	Sözleşmeli	Memur	İşçi	Toplam	bir önceki yıla göre değişim
1980	-	28.387	34.480	62.867	-5.186
1981	-	27.375	36.046	63.421	554
1982	-	27.527	40.755	68.282	4.861
1983	-	28.091	39.965	68.056	-226
1984	-	27.943	37.021	64.964	-3.092
1985	170	27.122	38.860	66.152	1.188
1986	811	26.346	38.770	65.927	-225
1987	7.018	21.056	35.752	63.826	-2.101
1988	10.403	17.200	34.185	61.788	-2.038
1989	18.520	9.687	31.116	59.323	-2.465
1990	19.388	9.365	28.499	57.252	-2.071
1991	24.123	4.236	27.952	56.311	-941
1992	24.135	2.872	26.297	53.304	-3.007
1993	23.448	3.040	28.735	55.223	1.919
1994	22.412	2.699	26.924	52.035	-3.188
1995	21.394	2.721	26.454	50.569	-1.466
1996	21.492	1.784	25.767	46.043	-4.526
1997	21.039	1.521	25.736	48.296	2.253
1998	21.612	1.465	24.551	47.628	-668
1999	22.997	1.431	23.738	48.166	538
2000	22.524	1.453	23.235	47.212	-954
2001	22.088	1.442	21.645	45.175	-2.037
2002	21.291	1.395	19.292	41.978	-3.197
2003	20.068	1.308	17.647	39.023	-2.955
2004	18.433	1.204	19.073	38.710	-313

Kaynak: <http://www.tcdd.gov.tr> &
TCDD İstatistik Yıllığı, Ankara, 2000-2004:35.

Tablo 22’de 1980 yılından 2004 yılına kadar personelin istihdam durumu gösterilmektedir. Buna göre 2000 de toplam personel sayısı 47.212 iken, 2004’ te 38.710’ dur. Yaklaşık % 18 oranında personel istihdamında azalmaya gidilmiştir. 2000 yılından 2004’ e kadar memur sayısında yaklaşık %17 oranında bir azalma görülürken, sözleşmeli personel sayısında bu oran % 18’dir. 2000 yılında istihdam edilen memur ve sözleşmeli personelin toplam personel sayısına oranı yaklaşık %50 oranında iken, 2004 yılında da bu oran aynen korunmuştur. Yine aynı yıllar arasında yapılan mukayese sonucu daimi işçi sayısında yaklaşık % 25 oranında azalma görülürken, geçici işçi sayısında %60

oranında bir artış görülmektedir. Toplam personel sayısı içinde işçi (daimi+geçici) oranı söz konusu yıllar itibariyle %49 olup , oransal bir değişiklik yoktur. Toplam personel sayısında yıllar itibariyle en büyük azalma 2000-2001-2002 de olup, yaklaşık %7 oranındadır.

Genel Müdürlük ve teşkilllerinde istihdam edilen personel sayısı 2000 yılında 10.478 iken, 2004' te 8.031' e düşmüştür. Bu değişiklik yıllar itibariyle yaklaşık % 5 oranındadır.

Bölgeler itibariyle bakıldığında Tablo: 23' de personel sayısının en fazla olduğu yer 2.Bölgedir. Bölgelerde en fazla istihdam edilen personel, sözleşmeli personel olup, toplam personel sayısının yaklaşık % 57'si kadardır.

Bağlı ortaklıklarda en fazla istihdam edilen personel, daimi işçi statüsünde olup, toplam personel içerisindeki payı yaklaşık % 65' tir. 31.12.2004 itibariyle sadece TÜDEMSAŞ' ta geçici işçi statüsünde çalışan personel bulunmaktadır. Bağlı ortaklıklarda sözleşmeli memur sayısı 657' li memur sayısının yaklaşık 3,5 katı kadardır. Söz konusu yıllar itibariyle bağlı ortaklıktaki personel sayısındaki değişiklik yaklaşık olarak % 27 azalmış, en büyük değişiklik %50 ile geçici işçi sayısında görülürken (TÜLOMSAŞ-Eskişehir fabrikasında 2001 yılında 431 geçici işçinin işine son verilmiş) , sözleşmeli personel sayısı %25 azalmıştır.

Tablo 23 : Personel Dağılımı (2003-2004)

personel dağılımı		2003					2004					2004-2003 Genel Toplam. arasında. fark
		Memur	Sözl.	Daimi İşçi	Geç. İşçi	Genel toplam	Memur	Sözl.	Daimi İşçi	Geç. İşçi	Genel toplam	
Genel Müdürlük ve Teşkilleri		522	3.417	4.664	281	8.884	455	2.698	4.544	334	8.031	-853
Bölgeler	1.Bölge	95	2.903	1.870	-	4.868	85	2.753	1.841	116	4.795	-73
	2.Bölge	107	3.065	1.845	80	5.097	99	2.983	1.820	383	5.285	188
	3.Bölge	85	1.874	954	28	2.941	81	1.754	919	384	3.138	197
	4.Bölge	73	2.300	1.361	144	3.878	71	2.140	1.283	536	4.030	152
	5.Bölge	62	2.283	920	198	3.463	60	2.169	897	570	3.696	233
	6.Bölge	79	2.214	1.200	-	3.493	76	2.062	1.188	-	3.326	-167
	7.Bölge	45	1.136	641	80	1.902	41	1.051	619	372	2.083	181
	Bölgelerdeki Toplam	546	15.775	8.791	530	25.642	513	14.912	8.567	2.361	26.353	711
Genel Müdürlük + Bölgeler		1.068	19.192	13.455	811	34.526	968	17.610	13.111	2.695	34.384	-142
Bağlı Ortaklıklar	TÜLOMSAŞ (Eskişehir)	99	315	1.148	-	1.562	94	295	1.104	-	1.493	-69
	TÜDEMSAŞ (Sivas)	67	262	1.074	445	1.848	68	237	1.012	445	1.762	-86
	TÜVASAŞ (Adapazarı)	74	299	714	-	1.087	74	291	706	-	1.071	-16
	Toplam Bağlı Ortaklıklar	240	876	2.936	445	4.497	236	823	2.822	445	4.326	-171
GENEL TOPLAM		1.308	20.068	16.391	1.256	39.023	1.204	18.433	15.933	3.140	38.710	-313

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı, Ankara, 2000-2004:35.

Personel eğitim programları;

2000 yılında toplam 369 kurs açılmış, kursa katılan personel sayısı 17.778' dir. 2004 yılında düzenlenen kurs sayısı 341 iken, katılım 9.943 kişiyle sınırlı kalmıştır. Bu tabloda bize göstermektedir ki, açılan kurs sayısı % 0,7 azalmışken (hemen hemen hiç değişiklik olmamışken), bu kurslara katılımlarda %44 oranında bir düşme görülmektedir.

Kursa katılımlarda bu derece azalma görülmesinin nedeni verilen eğitimin kalitesindeki değişiklikten mi, yoksa katılımcıların ilgisizliğinden mi ileri geldiği araştırılması gereken bir konudur.

Söz konusu yıllar itibariyle hem personel sayısında azalmalar görülürken hem de demiryollarının ihtiyaç duyduğu kalifiyeli personel sayısı (belki de kıyaslanamayacak ölçüde) azalmaktadır.

“Personel yokluğu nedeniyle yapılan tren iptalleri, geçen yıla göre %31 artış ile, 2003 yılında 1.640 adet seviyesinde gerçekleşmiştir. Bu durum faal personel (makinist, makinist yardımcısı, tren şefi, kondüktör, gardofren/ makasçı) açığının giderilmesinin önemini ortaya koymaktadır. Kuruluşun mevcut taşıma tren programına göre gerekli olan makinist ve yardımcı makinist sayısı 1.730 olup, halen 1.336 makinist ve yardımcı makinist mevcut bulunmaktadır. Bu açığın bir bölümü mevcut personel fazla mesai yaptırılarak sağlanmaktadır. Kuruluşa uzun yıllardan beri açıktan personel alınamadığı gibi emeklilik, istifa, ölüm vb. nedenlerle mevcut personel sayısı da azalmaktadır.” (YDK, 2003:IX)

Norm Kadro çalışmaları 30.9.2003 tarihinde tamamlamış ve bu rapordan çıkan sonuç; TCDD Genel Müdürlüğünün mevcut yapısının acil olarak yeniden yapılanmayı gerektirdiği, Kuruluş örgütsel olarak devasa bir kurum haline dönüştüğü, hantal bir yapıya büründüğü, merkezi bir yapı durumunda olduğu, birçok konuda yetkilerin yerel birimlere bırakılması zaman ve kaynak israfını önleyeceği, genelde personel eksikliği yanında nitelikli personel yetersizliği olduğu, personelin birimler ve bölgelerarası dağılımında orantısızlık mevcut olduğu, merkez ve taşra birimlerinde iş yükü, iş dağılımı görev tanımı bilmeden büyük bir iç içelik ve karmaşa yaşandığı ifade edilmiştir.

Norm kadro kılavuzunda; merkez teşkilatı için 1051, taşra teşkilatı için 41.934 olmak üzere 42.985 norm kadro öngörülmüştür.

Norm kadro çalışmaları sonucunda, iş benzerlikleri yönünden;

- yol, inşaat ve taşınmaz mallar dairelerinin,
- sağlık, personel ve idari işler ile eğitim ve öğretim dairelerinin,
- APK ve dış ilişkiler dairelerinin,
- Ticaret ve hareket dairelerinin

Birleştirilmelerinde yarar görüldüğü belirtilmiştir. Bu öneriye rağmen Kuruluş 5-6 yıl önce kapattığı Fabrikalar Dairesi Başkanlığı ile Pazarlama Dairesi Başkanlığının 2003 sonu ve 2004 yılı başında tekrar kurarak Daire Başkanlığı sayısı 19 adede çıkarılmıştır. (YDK, 2003:31)

1.4.2.Organizasyon Yapısı

1- Teşkilat Yapısı;

Kuruluşun organları, 233 sayılı KHK ile Yönetim Kurulu ve Genel Müdürlük olarak belirlenmiştir. TCDD'nin hükümet düzeyindeki gözetimi, koordinasyonu ve ilişkileri Ulaştırma Bakanlığı'nca yürütülmektedir. TCDD yönetim kurulu tarafından yönetilmekte olup 6 üyeden oluşan Başkanı Genel Müdür olmak üzere, başkan ve beş üyeden meydana gelen Yönetim Kurulu ile Genel Müdür ve beş Genel Müdür Yardımcısından kurulu yürütme organı TCDD'nin yüksek kademedeki sevk ve idare teşkilatını oluşturmaktadır.

Merkezi Ankara' da bulunan kuruluşun amacına ve hizmet esasına göre merkez ve ülke düzeyinde yaygın taşra teşkilatı bulunmaktadır. TCDD'nin merkez teşkilatı, Yönetim Kurulu, Genel Müdür, beş Genel Müdür Yardımcısı, Teftiş Kurulu Başkanlığı, Hukuk Müşavirliği, 18 adet

Daire Başkanlığı, 30 müşavir, 23 proje müdürü, 5 baş uzman, 235 adet şube müdürlüğü şeklinde teşkilatlanmıştır. Teftiş Kurulu Başkanlığı, Hukuk Müşavirliği, Savunma Sekreterliği, Basın Yayın ve Halkla İlişkiler Müşavirliği, Yönetim Kurulu Müdürlüğü ile Koruma Güvenlik Müdürü Genel Müdür Yardımcısına bağlıdır.

Merkezde bulunan 18 İhtisas Dairelerinin görevleri şu şekildedir:

- 1- Yol Dairesi Başkanlığı; Mevcut şebekedeki bulunan tüm yol ile ilgili alt ve üst yapıdan sorumlu birim.
- 2- Cer Dairesi Başkanlığı; Kuruluştaki tüm lokomotif ve vagonlardan sorumlu birim.
- 3- Ticaret Dairesi Başkanlığı; Yolcu taşımalarından sorumlu birim.
- 4- Mali İşler Dairesi Başkanlığı; Kuruluştaki mali işlerinden sorumlu birim.
- 5- Hareket Dairesi Başkanlığı; Yük taşımalarından sorumlu birim.
- 6- Sağlık Dairesi Başkanlığı; Sağlık işleriyle ilgili birim.
- 7- Dış İlişkiler Dairesi Başkanlığı; Kuruluşun uluslararası ilişkilerinden sorumlu birim.
- 8- Personel ve İdari İşler Dairesi Başkanlığı; Kuruluşun personeli ile ilgili birim.
- 9- Malzeme Dairesi Başkanlığı; Kuruluşun birimlerinin ihtiyacı olan malzemelerin temininden sorumlu birim.
- 10-Limanlar Dairesi Başkanlığı; Bağlı bulunan limanlardan sorumlu birim.
- 11-İnşaat Dairesi Başkanlığı; Kuruluşun inşaat işleriyle ilgili birim.
- 12-APK Dairesi Başkanlığı; Kuruluşun AR-GE' den sorumlu birimi.
- 13-Eğitim ve Öğretim Dairesi Başkanlığı; Kuruluş içi eğitimden sorumlu birim.
- 14-Fabrikalar Dairesi Başkanlığı; Kuruluşumuza bağlı fabrikalarımızdan sorumlu birim.
- 15-Tesisler Dairesi Başkanlığı; Kuruluşun elektrifikasyon, sinyalizasyon ve trafikten sorumlu birimi.

16-Taşınmaz Mallar Dairesi Başkanlığı; Kuruluştaki bulunan taşınmazlardan sorumlu birim.

17-Bilgi İşlem Dairesi Başkanlığı; Kuruluşun bilgi işlem açısından sorumlu birim.

18-Pazarlama Dairesi Başkanlığı; Kuruluşun pazarlama faaliyetlerinden sorumlu birimi.

Ayrıca;

Hukuk Müşavirliği,

Basın Yayın Halkla İlişkiler Müşavirliği,

Teftiş Kurulu Başkanlığı,

Yönetim Kurulu Müdürlüğü,

Savunma Sekreterliği

Koruma Güvenlik Amirliği

Enformasyon Müdürlüğü birimlerinde hizmet vermektedir.

Kuruluşun taşra teşkilatı ise 7 merkezde Bölge Müdürlükleri;

1. Bölge Müdürlüğü; Haydarpaşa
2. Bölge Müdürlüğü; Ankara
3. Bölge Müdürlüğü; Alsancak
4. Bölge Müdürlüğü; Sivas
5. Bölge Müdürlüğü; Malatya
6. Bölge Müdürlüğü; Adana
7. Bölge Müdürlüğü; Afyon

ve Müdürlüklere bağlı alt birimlerden oluşmakta olup,

Ayrıca, Limanlar Dairesi Başkanlığı'na bağlı 7 adet Liman İşletme Müdürlüğü;

1. Haydarpaşa Liman İşletme Müdürlüğü,
2. İzmir Liman İşletme Müdürlüğü,
3. Mersin Liman İşletme Müdürlüğü,

4. İskenderun Liman İşletme Müdürlüğü,
5. Samsun Liman İşletme Müdürlüğü,
6. Bandırma Liman İşletme Müdürlüğü,
7. Derince Liman İşletme Müdürlüğü,

ile Van gölü Feribot İşletme Müdürlüğü, Kuruluşun taşra teşkilatını teşkil etmektedir. Bunların dışında, kuruluşun bünyesinde Ray Kaynak ve Yol makineleri onarım Fabrikası, Çankırı Makas Fabrikası, Afyon ve Sivas Beton Travers Fabrikaları, Sağlık Eğitim Tesisleri ile yardımcı tesisler, üretim ve bakım birimleri yer almaktadır.

TCDD'nin demiryolu endüstrisinde faaliyet göstermekte olan üç bağlı ortaklığı vardır. Bağlı ortaklıklar TCDD'nin tekelci haklarını paylaşır ve Türkiye Cumhuriyeti Devleti'ne kendi alanlarındaki hizmetleri sağlamakla sorumlu tek şirketlerdir. Bunlar aşağıdadır:

- TÜLOMSAŞ, (Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi, Eskişehir) Lisanslı lokomotif üretimi yapmaktadır. Üretim ve onarımını yaptığı lokomotifler E-DE Anahat Bojili yük vagonu, çeşitli tipte dizel motor, cer motoru, atternör, köprü, çeşitli döküm işleri.
- TÜVASAŞ, (Türkiye Vagon Sanayi, Adapazarı) Yolcu vagon üretimi yapmaktadır. Üretim ve onarımını yaptığı işler, yolcu vagonu, ray otobüsü, elektrikli dizi, kent içi raylı taşıt aracı.
- TÜDEMSAŞ, (Türkiye Demiryolu makineleri Sanayi, Sivas) Yük vagonlarının üretimi yapılmaktadır. Yaptığı işler, Bojili yük vagonu, çeşitli döküm işleri, yük vagonu onarımı.

Teşekkülde cari dönemde fiili 198 adet Şube Müdürlüğü ve 204 Müdür Yardımcılığı kadrosunun birimlere göre dağılımı incelendiğinde; Yol, Cer, Mali İşler, Hareket, Sağlık, Dış İlişkiler, Personel ve İdari İşler,

Malzeme, İnşaat, APK, Eğitim, Tesisler, Taşınmaz Mallar Daire Başkanlıklarında her 2 ila 4 kişiye 1 adet şube müdürü, her 2 ila 3 kişiye 1 adet müdür yardımcısı düşmektedir. Birimlerin şube müdür yardımcısı toplamı çalışan memur ile mukayese edildiğinde; örneğin Mali İşler Daire Başkanlığı'nda 26 adet personele karşılık 26 adet şube müdürü ve şube müdür yardımcısı, APK Dairesi Başkanlığında, 31 adet personele karşılık 31 adet şube müdürü ve müdür yardımcısı, Personel ve idari işler başkanlığında 84 personele karşılık 51 adet şube müdürü ve şube müdür yardımcısı görev yapmaktadır. Bu duruma göre de, bir yöneticiye 1 memur veya 2 memur düşmektedir.

TCDD Yönetim Kurulunun 26.8.2003 tarih ve 20/226 sayılı kararı ile TCDD' ye ait Ankara, İzmir, Eskişehir ve İstanbul'daki 4 adet hastane 10 yıl süre ile SSK Genel Müdürlüğüne kiraya verilmiştir. Ayrıca bu hastanelerde çalışan 473 adet personelin nakilleri adı geçen Kuruluşa yapılmıştır. (YDK, 2003:13)

2- Karar organı;

233 sayılı Kamu İktisadi Teşebbüsleri Hakkında KHK ve TCDD Ana Statüsünün 5. maddesine göre yönetim kurulu Kuruluşun en yüksek seviyede yetkili ve sorumlu karar organıdır.

Kuruluşun Yönetim Kurulu Genel Müdürün Başkanlığında, Ulaştırma Bakanlığı tarafından atanan iki üye, Ulaştırma Bakanlığı'nın tavsiyesi üzerine TCDD Genel Müdür Yardımcılarından seçilen iki üye ve Hazine Müsteşarlığı tarafından atanan bir üye olmak üzere toplam altı kişiden oluşmaktadır.

3- Yürütme organı;

TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğünün yetkili ve sorumlu yürütme organı Genel Müdürlüktür. Genel Müdürlük, Genel Müdür ile beş genel müdür yardımcısı ve alt birimlerden oluşmaktadır. 399 sayılı KHK.nin 5. maddesine göre genel müdür ve yardımcıları, ilgili bakanın teklifi üzerine ortak kararla atanmaktadır. Genel Müdür Yardımcılarından ikisi, 233 sayılı KHK' ye göre ilgili Bakanın teklifi üzerine kuruluş yönetim kurulu üyeliklerine atanmaktadırlar.

4- Servisler;

a) Danışma Servisleri;

2003 yılı sonu itibariyle Teşekkül ve Bağlı Ortaklıklarda proje müdürü, başuzman ve müşavir olarak istihdam edilen personelin dağılımı aşağıdaki gibidir.

<u>Teşekkül</u>	<u>Proje Müdürü</u>	<u>Baş Uzman</u>	<u>Müşavir</u>	<u>Toplam</u>
Merkez	15	5	26	46
Taşra	-	15	-	15
Toplam	15	20	26	61
<u>Bağlı ortaklıklar</u>				
Tüdemsaş		12	3	15
Tüvasaş		6	5	11
Tülomsaş		9	6	15
Toplam		27	14	41
Genel toplam	15	47	40	102

Teşekkül ve bağlı ortaklıklarda önemli miktarda yetişmiş personel sıkıntısı çekilirken, merkez ve taşra teşkilatında değişik aktif görevlerde çalışmış ve yönetim kadrolarında görev almış personelin; proje müdürü, başuzman ve müşavir kadrolarına atanması Kuruluşun nitelikli işgücünden yeterince yararlanamadığını göstermektedir.

b)Hukuk Müşavirliği;

TCDD Hukuk Müşavirliği Yönetmeliğine göre faaliyetini sürdürmekte olan Hukuk Müşavirliği; TCDD' nin hukuki konulardaki danışmanlığının yapılması, hak ve menfaatlerinin korunması amacıyla mahkemelerde kuruluşun temsil edilmesi, dava açılması, izlenmesi ve sonuçlandırılması, yürütülen tüm hukuki faaliyetlerin düzenlenmesi, koordinasyonu ve izlenmesi ile yükümlüdür.

c) Teftiş Kurulu;

TCDD Genel Müdürlük çalışma döneminde düzenlenen inceleme ve soruşturma raporlarının sonucunda 28 uyarma, 13 kınama, 20 aylıktan kesme, 8 kademe ilerlemesinin durdurulması, 5 memuriyetten çıkarma, 3 adette yasal kovuşturma sistemi ile C. Savcılığına suç duyurusu yapılmıştır.

d) Araştırma, Planlama ve Koordinasyon Dairesi Başkanlığı;

TCDD Genel Müdürlüğü APK Dairesi Başkanlığı'nın görevleri; esas itibariyle TCDD'nin uzun dönemdeki makro hedeflerinin ve stratejilerinin oluşturulmasında yönlendirici olmak, yıllık ve vadeli plan ve programlarını hazırlamak, yatırımların plan ve programdaki hedeflere göre yürütülmesini izlemek, işletme faaliyetlerinin ve darboğazlarının etkin bir şekilde izlenmesini sağlamak, DPT ve Hazine ile ilişkilerin koordinasyonunu gerçekleştirmek, dış proje kredi temini ve bilgi ağının geliştirilmesi ile ilgili çalışmalarda bulunmak, organizasyon şemasını ve kuruluş içi bilgi ağının geliştirilmesiyle ilgili çalışmalarda bulunmaktır.

APK Dairesi Başkanlığında faaliyet döneminde 1 başkan, 3 başkan yardımcısı, 16 şube müdürü, 15 şube müdür yardımcısı olmak üzere 35 yönetici ve 31 adet diğer unvanlı personel görev yapmıştır. Bu haliyle bir yöneticiye bir memur dahi düşmemektedir.

e) Bilgi İşlem Dairesi Başkanlığı;

Bilgi İşlem Dairesi Başkanlığı' nın görevleri esas itibariyle; TCDD Genel Müdürlüğü tarafından belirlenen konularda bilgi işlem projeleri geliştirmek üzere sistem analizleri yapmak, programlamak, biten bilgi işlem projelerinin uygulanmasını, uygulamalarda çabuk, etkin, verimli ve gelişen teknolojiye göre yeni bilgisayar ihtiyacını sağlamak olarak belirlenmiştir.

Bilgi İşlem Dairesi Başkanlığı yönetim kademesi, merkezde bir başkan, 2 başkan yardımcısı, 10 şube müdürlüğünden, taşrada 7 adet Bölge Müdürlüğünde bilgi işlem servis müdürlüklerinden oluşmaktadır.

f) Basın Yayın Halkla İlişkiler Müşavirliği;

Birim daha önceleri, Dış İlişkiler ve İdari İşler Dairesi Başkanlığı bünyesinde Basın Yayın ve Halkla İlişkiler Müdürlüğü adı altında hizmet vermekte iken, önce Genel Müdürlük Makamına bağlı müstakil müdürlük, 15.3.1993 tarihinden itibaren de Basın-Yayın Halkla İlişkiler Müşavirliği olarak statüsü belirlenmiştir.

Birimin kuruluş amacı; TCDD İşletmesinin sosyal, kültürel, fiziki ve iktisadi durumu ile ilgili faaliyetleri hakkında kamuoyunu aydınlatıcı, yönlendirici bilgi ve belgeleri kamuoyunun yanı sıra yöneticilere sunmak, TCDD İşletmesinin halkla, basın, TRT ve özel televizyonlarla ilişkilerini

düzenlemek yürütmek ve koordinasyonu sağlamak sanat galerileri ve müzeler açmak suretiyle de kültür sanat alanında etkinliklerde bulunmaktadır.

Basın-Yayın Ve Halkla İlişkiler Müşavirliğinde; 1 Basın-Yayın Ve Halkla İlişkiler Müşaviri, 4 Şube Müdürü, 8 Şube Müdür Yardımcısı, 3 Uzman, 5 Büro Şefi, 1 Başrepartitör, 6 Memur, 1 Dağıtıcı, 1 Odacı olmak üzere toplam 30 kişi görev yapmaktadır. Bu mevcuttan 1 adet şube müdürü Türk Ulaşım Sendikasında, 1 adet Şube Müdür Yardımcısı Ulaştırma Bakanlığında, 1 Uzman unvanlı personelin Başbakanlık GAP İdaresi Başkanlığında olmak kaydıyla 3 personel kuruluş dışında çalışmaktadır. Müşavirlikte çalışan 30 personelden 17 adedi yönetici, 13 adedi diğer personeldir. Müşavirlikte her 4 kişiden birisi şube müdürü, her iki kişiden birisi şube müdür yardımcısıdır. Diğer bir ifade ile müşavirlikte bir yöneticiye bir memur dahi düşmemektedir.

Müşavirlik personelinin eğitim durumu ise, 21 Yüksek okul, 7 lise, 2 ortaokul mezunu olmak üzere oldukça yüksektir.

1.5.İŞLETME FAALİYETLERİ

1.5.1.Yol Hizmetleri ve Yol Hizmetlerine Bağlı Fabrikalar

Mevcut demiryollarının, alt üst yapısının bakım ve onarımı, iyileştirilme çalışmalarının yapılması tevsii ve yenilenmesi, TCDD taşınmazlarının korunması; bu çalışmalarının yapılmasını sağlayan makine, teçhizat ve fabrikaların işletilmeleri, bakım onarım ve idameleri ile hizmetin gerektirdiği Kuruluş içi ve dışı koordinasyonlarının sağlanması yol hizmetleri kapsamında yer almaktadır.

TCDD tarafından işletilen demiryollarının ve demiryolu tesislerinin her an güvenlik içinde işletmeye açık bulundurulması, günün ve geleceğin ihtiyaç ve şartlarına göre geliştirilmesi ve yenilenmesi; mevcut demiryollarının bakım ve yenilenmeleri, standardının yükseltilmesi için yol geometrisinde iyileştirme çalışmalarının yapılması, kurp tashihleri ile varyantların projelendirilmesi ve bir program dahilinde imalatının gerçekleştirilmesi, bağlı fabrikalarının etkin, verimli ve ekonomik olarak çalıştırılması ile tüm bu hizmetlerin düzenlenmesi, yönetilmesi, koordinasyonu ve denetiminin yapılması Yol Dairesi Başkanlığı'nın görevleri arasındadır. (YDK, 2003:91)

Demiryolları 2004 yılı itibariyle Yol Dairesi Başkanlığına bağlı olarak yedi bölgede bulunan yol müdürlükleri, 16 adet yol atölye müdürlüğü 37 adet yol şube şeflikleri, 39 adet atölye bölge kısım şefliği, 146 adet yol kısım şeflikleriyle yol hizmetlerini sürdürmektedir. Yol Dairesi Başkanlığı'na bağlı olarak faaliyet gösteren fabrikalara ait bilgiler aşağıda verilmiştir;

➤ **Sivas Beton Travers Fabrikası;** 1979 yılında kurulan fabrika 13.255 m² kapalı olmak üzere toplam 172.233 m²'lik alanda faaliyetlerini sürdürmektedir. Yıllık 450.000 adet travers kapasitesine sahip olan fabrika 2004 yılı sonu itibariyle 106.587 adet travers üretimi gerçekleştirmiştir. 2004 yılında 6 memur, 33 sözleşmeli, 366 daimi işçi olmak üzere toplam 405 personel ile çalışmış ve 2003 yılının 439 personeline göre % 8 oranında personel sayısı azalmıştır. 2004 yılında personel başına üretim verimliliği 263 adet olmuştur. (TCDD İstatistik Yıllığı 2004)

➤ **Afyon Beton Fabrikası;** 1962 yılında kurulan fabrika 14.132 m² kapalı olmak üzere toplam 98.160 m²'lik alanda faaliyetlerini sürdürmektedir. Yıllık 200.000 adet travers kapasitesine sahip olan

fabrika da 2004 yılı sonu itibariyle 114.879 adet travers üretimi gerçekleşmiştir. 2004 yılında 6 memur, 12 sözleşmeli, 210 daimi işçi olmak üzere toplam 228 personel ile çalışmış ve 2003 yılının 246 personeline göre Sivas Beton Travers Fabrikasında olduğu gibi yaklaşık % 8 oranında personel sayısı azalmıştır. 2004 yılında personel başına üretim verimliliği 504 adet olmuştur. (TCDD İstatistik Yıllığı 2004)

➤ **Behiçbey Ray Kaynak ve Yol makineleri Onarım Fabrikası;** 1969 yılında kurulan fabrika 10.000 m² kapalı olmak üzere toplam 60.000 m²'lik alanda faaliyetlerini sürdürmektedir. Yıllık 20.000 adet uzun ray kaynağı kapasitesine sahip olan fabrika da 2004 yılı sonu itibariyle 9.051 adet ray kaynağı yapımı gerçekleşmiştir. 2004 yılında 11 memur, 28 sözleşmeli, 76 daimi işçi olmak üzere toplam 105 personel ile çalışmış ve 2003 yılının 117 personeline göre yaklaşık % 11 oranında personel sayısı azalmıştır. 2004 yılında personel başına üretim verimliliği 86 ' dır. (TCDD İstatistik Yıllığı 2004)

➤ **Çankırı Makas Fabrikası;** 1992 yılında kurulan fabrika 29.000 m² kapalı olmak üzere toplam 95.000 m²'lik alanda faaliyetlerini sürdürmektedir. Hızlı tren işletmesini sağlamaya elverişli makas üretilmesi amaçlanan fabrikada basit, İngiliz ve çapraz takım olmak üzere üç çeşit makasa üretilmektedir. Tek vardiya sisteminde Yıllık 250 adet basit makas üretme kapasitesine sahip olan fabrika da 2004 yılı sonu itibariyle 223 adet makas yapımı gerçekleşmiştir. 3 memur, 12 sözleşmeli, 110 daimi işçi olmak üzere toplam 125 personel ile faaliyetini sürdürmektedir. (TCDD İstatistik Yıllığı 2004)

1.5.2.Cer Hizmetleri

TCDD'nin kısa, orta ve uzun vadeli taşıma programlarına uygun olarak tren çekim gücünü planlanması, çeken ve çekilen araçların işletme performansının en üst düzeyde kalmasını sağlayacak şekilde bakım, onarım ve servis hizmetleri işlerinin yapılması ve koordine edilmesi, çeken araçları kullanan personelin sağlanması ve yetiştirilmesi ve çekim hizmetlerinin yapılması; TCDD'nin çeken ve çekilen araç parkının modernize edilmesi için etüt araştırma ve diğer faaliyetlerin yürütülmesi cer hizmetleri olarak sıralanmaktadır.

Cer hizmetleri merkezdeki Cer Dairesi'nin koordinatörlüğünde bölgelerdeki cer müdürlüklerince yürütülmektedir.

Cer hizmetleri çeken araçlar ve çekilen araçlar olmak üzere iki kısımda incelenmektedir. Cer gücünü oluşturan araçlar ana hat dizel lokomotifleri, ana hat elektrikli lokomotifler, elektrikli ve dizelli diziler, dizel manevra lokomotifleri ve buharlı lokomotiflerdir.

2004 yılı itibariyle Cer faaliyetlerinin yürütüldüğü çeken ve çekilen araçların durumuna bakacak olursak; mevcuttaki 457 adet ana hat dizelli lokomotiften 380 adedi faal durumdadır. 73 adet elektrikli lokomotifin 53'ü faaldir. 68 adet manevra lokomotifinden faal durumdakilerin sayısı 50'dir. Dizilerdeki durum ise; 49 adet dizelli dizinin 32'si, 87 elektrikli dizinin ise 73'ü faal durumdadır. Çeken çekilen araçların 2004 yılındaki faaliyet durumlarına genel olarak baktığımızda 2003 yılında bu araçların ortalama % 76'sı faal durumda iken, 2004 yılında bu oranda bir değişiklik olmamıştır. Çeken ve çekilen araçların faal durumlarını etkileyen en önemli unsur bu araçların bakım hizmetleridir. Araçların bakımı, bakımın niteliğine göre en küçük birim

olan sundurmalardan başlamak üzere en ağır bakımın yapıldığı fabrikalara kadar yayılmakta, TCDD'nin bağlı ortaklığı olan birimlerde ise araç üretimine kadar uzanan en yetkili bakım ve onarımlar buralarda yapılmaktadır. (TCDD İstatistik Yıllıkları)

1.5.3.Hareket Hizmetleri

TCDD yolcu ve yük taşıma hizmetlerini en verimli ve ekonomik şekilde planlanması, yürütülmesi, mevcut taşıma kapasitesinin en iyi şekilde planlanması, değerlendirilmesi, tren trafiğinin muntazam ve emniyetli akışının sağlanması ile bu konulara ilişkin tüm faaliyetlerin düzenlenmesi, yönetimi, denetimi ve koordinasyonu hareket işleri kapsamında yer almaktadır. (YDK, 1993:77)

TCDD'nin "Yeniden yapılanma çalışmaları" kapsamında, 2001 yılından itibaren yük ve yolcu taşıma hizmetleri ayrıştırılarak; yük taşıma hizmetleri Hareket Dairesi Başkanlığı, yolcu taşıma hizmetleri ise Ticaret Dairesi Başkanlığı görev ve sorumluluğuna verilmiştir.

TCDD hareket hizmetleri merkezi Ankara' da bulunan Genel müdürlük bünyesindeki hareket dairesi başkanlığı ve buraya bağlı olarak 7 bölgedeki hareket müdürlükleri tarafından yürütülmektedir.

Bu hareket hizmetleri içerisinde trenlerin kalkış varış zamanı ve istasyonlarını gösteren tarife ve taşımalarda daha düzenli ve ekonomik yapılması maksadıyla her yıl yeniden gözden geçirerek düzenleme, trenlerin azami ve ticari hızlarını itin ererlere göre tespiti, rotasyon sürelerinin kısa tutulması, ütilizasyon oranlarının (vagon kapasitelerinden yararlanma oranı) yüksek olması, personel çalıştırılmasında kazalara sebebiyet ve ekonomik verimlilik açısından düzenli organizasyon da bulunmaktadır. (Özdemir, 1995:109)

Hareket işlerini hizmet üretimi ve işletme ile doğrudan ve dolaylı ilgili servisleri ile yürütmekle görevli Hareket Dairesi'nin , Ticaret ve Cer Daireleri ile koordineli bir çalışma içinde olması gerekmektedir. Bu sağlandığı sürece istenilen ve beklenen hizmet hedefine ulaşılacaktır.

1.5.4.Tesisler Hizmetleri

TCDD'nin tüm haberleşme, sinyalizasyon ve elektrifikasyon tesislerinin hizmette tutulması, bakım ve onarımlarının yapılması, yenilenmesi ve bu alandaki ihtiyaçların planlanması ile yeni projelere ilişkin faaliyetlerin düzenlenmesi tesis hizmetleri kapsamında yer almaktadır. Tesis hizmetleri ve bu hizmetlerin sağlanmasına yardımcı olan tesisler, demiryolunu bütünleyen unsurlardır. Yol emniyetini sağlayan elemanlar, haberleşme sistemi, demiryolu trafiğini düzenleyen sinyal tesisleri ve cer enerji hattı bu kapsamda yer almaktadır. TCDD'nin en önemli ve ağırlıklı yatırımları bu konular üzerinde yoğunlaşmıştır. Sinyal sisteminin yönetilmesinde bilgisayar desteği kullanıldığından dolayısıyla bakım ihtiyacı hem tesis cihazlarında hem de yazılım/programında gereklidir. Özellikle sinyal tesislerinde yağışlı havalarda görülen arızaların giderilmesi için izoleli travers çalışmaları tüm sinyalli hatlarda yapılmalıdır. (YDK, 1993:74-76)

2004 yılı itibariyle merkezi Ankara'da bulunan Tesisler Dairesi Başkanlığına bağlı 7 bölgede Tesisler Müdürlükleri ve bunlara bağlı sinyalizasyon, elektrifikasyon ve telekomünikasyon birimleriyle faaliyetine devam etmektedir. Bunlardan 89 adet telefon santrali, 15.924 adet abone, 8 adet teleks merkezi, 29 kişilik dispeçerle (sevk eder) hizmet vermektedir. (TCDD İstatistik Yıllığı 2004)

1.5.5.Liman Hizmetleri

Tarihsel olarak ticari hayatın gelişmesinde limanların çok büyük rolü olmuştur. Limanlar; gemi ve çeşitli deniz araçlarının barındıkları, bakım ve ikmallerinin yapıldığı, yüklerini yükleyip boşalttıkları, yolcularını indirip bindirdikleri, bu maksatla gerekli teçhizat ve tesisata sahip, denizin olumsuz tesirlerinden korunmuş ve gerekli gümrük birimleri olan yerlerdir. (Uyar, 1997:234)

Limanlar üç temel özelliğinden dolayı ekonomik hayatın köşe taşı olmuşturlardır;

- Deniz hattı ile kara hattının kesişim bölgesinde bulunmaları, (bu kesişim bölgelerinde; mal ve/veya insanların su yolu taşıtlarından geniş çaplı akışı, kara taşıtlarının yardımı ile daha ufak çaplı akışlara bölünüp karaya dağılmakta ve bunun tam tersi denize dağılımda da gerçekleşmektedir)
- İki zaman sisteminin bulunduğu bir transfer noktası olma özelliğini göstermeleri. (Bir gemi günde 24 saat, haftada 7 gün çalışmakta ancak gemiye hizmet verecek liman ise genellikle günde 8 saat, haftada 5 gün çalışmaktadır.)
- Ekonomik ve ticari sistemlerdeki değişikliklerin yer aldığı noktalar olmalarıdır.

Deniz yolu ulaşım faaliyetlerinde limanların rolü;

- Yük elleçleme; liman ile gemi arasındaki mal hareketlerinin tümüne denir ve yükleme-boşaltma, depolama ve konteynerizasyon faaliyetlerinden oluşur.
- Ulaşım,
- Depolama,
- Gemi inşa ve onarım,

- Kumanyacılık ve gemilere araç-gereç temini,
- Yakıt temini,
- Yükleme işlemleri,
- Gemi acentesi ve nakliyecilik işlemleri,
- Sigortalama işlemleri.

8.300 km. kıyı hattına sahip ülkemizin, yukarıda bahsettiğimiz ulaşım faaliyetlerinde çok büyük öneme haiz olan limanları mevcuttur. Limanların işletilmesi genel ve özel amaçlı hizmet vermeleriyle ilişkilidir.

6186 sayılı TCDD'nin Kuruluş Kanunu 2.md. b fıkrasına göre demiryollarına bağlı liman ve iskelelerin işletilmesi TCDD'ye verilmiştir. 8.6.1984 tarih ve 233/KHK' ye göre hazırlanıp yürürlüğe konan TCDD ana statüsü Kuruluşun amaç ve faaliyet konularına ilişkin 4.maddesinde: 'demiryollarını, liman, rıhtım ve iskeleleri işletmek amacıyla teşkil olunan Kuruluş'un, demiryolu taşımacılığını tamamlayıcı nitelikteki feribot ve tesisleri dahil her türlü deniz ve kara taşıma işlerini yapmak' diyerek TCDD'nin liman işletmeciliğinin yasal dayanağını getirmiştir.

Haydarpaşa ve Derince Limanları 1928 yılında Anadolu-Bağdat Demiryolu Şirketinden alınmış; İskenderun ve Mersin Limanları 1942, Samsun Limanı 1944, Bandırma Limanı 1980 yılında TCDD İşletmesine verilmiştir. İzmir, Alsancak Limanı demiryolu bağlantılı olması nedeniyle 1942 yılından beri TCDD'ce işletilmektedir.

Genel amaçlı limanlarımız Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü ile Türkiye Denizcilik İşletmesi Genel Müdürlüğü' ne aittir ve bu iki idarenin ana statülerine göre görevleri şöyledir.

1. Yükleme, boşaltma, aktarma ve hamaliye işleri yapmak ve bu işler için gerekli tesisleri kurup, işletmek,
2. Deniz kıyısında antrepolar, ambarlar, sundurmalar, hangarlar, açık sahalar, yolcu sahaları kurup, işletmek,
3. Gemilere su vermek, yakıtlarını yüklemek, boşaltmak, aktarmak ve bu işler için gerekli tesisleri kurup işletmek,
4. Her cins yakıt ve akaryakıt depolama, yükleme, boşaltma, aktarma, hamaliye işlerini yapmak ve bu işler için gerekli tesisleri kurup işletmek,
5. Palamar ve şamandıraları kurup, işletmek,
6. Kılavuzluk, römorkörcülük ve palamar işleri yapmak,
7. Lokanta, büfe, emanet odası vb. işler gibi yolcu ihtiyacını karşılayacak tesis ve servisleri kurup işletmek. (Uygur, 2002:3-17)

“Üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye, bu olanaklarını henüz yeterince değerlendirememektedir. Özellikle limanlar genelde küçüktür ve Çanakkale, Tekirdağ, Sinop, Trabzon ve Antalya gibi limanlarda demiryolu bağlantısı olmadığı gibi, özel limanlarında hiçbirisinde demiryolu bağlantısı yoktur. Oysa, limanlara gelen malları uzak mesafeli taşımalarda yüklenebilecek taşıma sistemi demiryollarıdır. Transit geçiş ülkesi durumundaki Türkiye, limanlarını ve diğer ulaştırma altyapılarını kombine taşımacılık anlayışı doğrultusunda geliştirmek zorundadır. Türk limanlarının dış ticaret yüklerinin elleçlenmesine uygun nitelik ve nicelikte hizmet verebilecek şekilde geliştirilmesi, modernleştirilmesi ve kapasitelerinin arttırılması gerekmektedir. Limanlarımız, ne kadar çok transit geçiş koridorlarının bir parçası olma niteliğine kavuşturulabilirse, o kadar çok dünya ulaşım ağı içinde yer alabilecek ve o kadar lojistik merkezler olma yolunda ilerleyebilecektir.” (Kaynak, 2003 b:25)

TCDD limanlarının tümü, ülkemizin demiryolu şebekesi ile bağlantılı oldukları gibi karayolu bağlantıları ve hava limanlarına yakınlıkları dolayısıyla denizyolu-demiryolu-karayolu kombine taşımacılığı için mükemmel konumda olup, bu görevini başarıyla yürütmektedir. (Uyar, 1997:236)

Konteynır taşımacılığı bakımından limanlarımızın durumu incelendiğinde;

“Türkiye limanlarından gerçekleştirilen konteynır taşımaları 20 inç ve 40 inç olarak ayrı ayrı değerlendirildiğinde artış ve azalış değerlerinin birbirine çok yakın oranlarda olduğu görülür. Türkiye limanlarında yüklenen 20 inçlik konteynır sayısı ve yıllara göre oransal artışı 40 inçlik konteynırlara göre belirgin bir şekilde fazladır. 1990-1999 yılları arasındaki devrede Türkiye limanlarından 158 bin adet 20 inçlik konteynır yüklenmiştir. Aynı devrede yüklenen 40 inçlik konteynır sayısı 125 bin adet seviyesinde kalmıştır. 1990 yılında 32 bin dolu konteynır boşaltılmışken, en yüksek değer 1998 yılında 120.912 adet olmuş, izleyen yıl 108.216 adette kalmıştır.

Türkiye’ de en fazla konteynır elleçlemesi TCDD’ye 7 limanda gerçekleşmiştir. TCDD’ ye bağlı limanlarda 1990 yılında yaklaşık 55 bin boş konteynır boşaltılmıştır. 20 inçlik boş boşaltılan konteynır sayısı 1999 yılında genel anlamda artışını tamamlayarak 77 bin seviyesinde gerçekleşmiştir. 1990-1999 arasındaki 10 yıllık devrede boş boşaltılan 20 inçlik konteynır sayısında yüzde 8,9; 40 inçlik konteynır sayısında ise yüzde 13,5 oranında artış kaydedilmiştir. (Üçışık, Kadioğlu, 2001:59)

**Tablo 24 : TCDD Liman Faaliyetlerinin Diğer Liman Faaliyetleri İle Karşılaştırılması
1999-2003 Yılları İtibariyle.
Liman faaliyetleri**

Yükleme+Boşaltma (bin ton)	1999	2000	2001	2002	2003
Demiryolu limanları	34.721	36.332	34.612	36.252	41.509
Demiryolu lim. %' si	20,6	20,6	21,4	-	-
Kabotaj+Uluslararası	133.565	139.750	127.292	-	-
Kabotaj+ Uluslararası %	80,1	79,4	78,6	-	-

Kaynak: YDK, 2003:V.

- : Son iki yıla ilişkin bilgilere ulaşamamıştır.

Demiryolu limanlarındaki elleçleme faaliyetleri yıllar itibariyle oransal olarak yaklaşık aynı seviyededir.

Türkiye limanlarının yaklaşık 150 gemilik yanaşma yeri kapasitesi vardır. Türk limanlarındaki toplam 125 ha'lık depolama alanlarının yaklaşık beşte biri açık depolamaya uygundur. Limanlar, konvansiyonel taşımalara göre donatılmışlardır.

Limanlarımız ile ilgili en çok şikayetçi olunan konu liman ücretlerinin yüksekliğidir.

Limanların değeri veya karlılığı sadece işletmesinden sağladığı kar ile değil, kendisi zarar etse bile, bölge sosyal yapısının bir parçası olarak getirdiği ekonomik canlılık, arka plandaki onlarca sektörü beslemesi ve yöreye getirdiği genel zenginlik konuları ile değerlendirilmelidir. Karayollarındaki can kaybı, karayollarının bakım ve onarım masrafları, karayolu taşımacılığının çevreye verdiği zarar, fazla akaryakıt tüketimi de limanların kar zarar hesabına dahil edilmesi gereken etkenlerdir.

Liman ücretleri de bu açıdan değerlendirilmelidir. Yolcu trafiğinde Yunanistan bizim çok altımızda liman ücretleri ile çok daha fazla sayıda yolcu gemisi çekmekte, kaybettiği liman gelirlerinin belki 50 kat fazlasını turizm geliri olarak kazanmaktadır.

Kamu limanlarımıza, özellikle TCDD limanlarına (Haydarpaşa-Mersin-İskenderun-Derince-İzmir-Samsun ve Bandırma) Deniz Ticaret Odaları, Ticaret ve Sanayi Odaları, Meslek kuruluşlarından önemli tepkiler vardır. Bu tepkiler, mevcut sistemin limanları uzaktan idare etmeye çalışması, özerklik olmaması, bürokrasi, aşırı istihdama rağmen iş verimsizliği, eski araç ve yük donanımları, rekabete dayanmayan yönetim biçimi, yönetimde profesyonel kadrolardan çok politik kadrolar bulunması, gelişen teknoloji ve yük sistemlerine ayak uydurulamaması olarak sıralanabilir. Düşük maliyet ve yüksek hizmet performansı sağlanmadan ülkemiz bu tesislerinden gerekli miktarda yararlanamayacaktır. Bunun için de işletmecilik anlayışının değiştirilmesi gerekmektedir.

Türk Limanları'nın başlıca avantajlı yönleri; ülkemizin 8.333 km.yi bulan sahil şeridi ile Asya ile Avrupa arasında köprü konumunda ve jeopolitik konumu itibariyle uluslararası ulaşım yolları üzerinde bulunması, ülkemizin ithalat ve ihracat taşımalarının yaklaşık %91,4'lük bölümünün denizyoluyla yapılması ve yeterli karayolu ve demiryolu bağlantısının bulunmasıdır.

Türk Limanları'nın başlıca dezavantajlı yönleri; uzun vadeli ve istikrarlı bir ulusal ve uluslararası liman politikasının olmaması, mevzuatın ihtiyaca cevap verememesi ve güncel olmaması, Liman Devleti Kontrol mekanizmasının yetersiz olması, limanların yönetiminde çok başlılık, yatırım gereksinimi, finansman ihtiyacı, altyapı ve üst yapı yetersizliği, limanların uluslararası standartta olmaması, liman

hizmetlerinin etkin ve verimli yürütülmemesi, etkin pazarlama ve tanıtım faaliyetlerinin olmaması, düzenli bir bilgi akışını sağlayacak Elektronik Veri Aktarımı (EDI:Electronic Data Interchange) Sisteminin olmaması, esnek bir tarife yapısının olmaması, kapıdan kapıya taşımacılık sisteminin yetersizliği, büyüyen gemileri alabilecek rıhtım sayısının ve derinliklerin yetersiz olmasıdır.

Türk Limanları için fırsat oluşturabilecek unsurlar;

- Karadeniz'e kıyıları olmayan yeni Cumhuriyetlerin, Akdeniz'de ve Kızıldeniz ile Basra Körfezi'nde kıyıları bulunmayan Ortadoğu ülkelerinin mallarının Türkiye üzerinden taşınmalarının sağlanması,
- Orta Asya Cumhuriyetleri ile yapılacak ekonomik işbirliğinin Karadeniz Limanları'nın potansiyelinin artırması,
- Akdeniz'de Bakü-Ceylan petrol boru hattının gerçekleşmesi,
- GAP Projesi'nin getirebileceği üretim artışları ve bu bölgedeki limanların bir transit limanı olma özelliğine sahip olması nedeniyle Irak'a uygulanan ambargonun kalkması ile yük trafiğinin artması,
- Kruvaziyer (turist gemisi) yolcu taşımacılığının artması,
- Limanlarımızın ana aktarma limanı (hub-port) ve dağıtım merkezi konumuna gelerek bölge limanları ile rekabet gücünün artması,
- Liman hinterlandında sanayileşme, limanların gelişmesinin yan sanayiye geliştirmesi ve istihdamı artırmasıdır.

Türk Limanları için tehdit oluşturabilecek unsurlar;

- Liman kullanıcıların ve gemi işleten firmaların daha iyi hizmet veren ve daha az bürokratik işlemlere sahip diğer bölge limanlarını tercih etmesi,

- Konteynır gemilerindeki gelişmeler karşısında limanlarımızın yetersiz kalması,
- Gelecekte konteynır destek hizmetlerinin (tamir, bakım, nakliye, paketleme vb.) önem kazanması ile limanın bu gelişmelere ayak uyduramaması halinde rekabet şansının azalması,
- Türkiye'nin güney kıyılarında konteynır terminali inşasının yapılmasının limanların rekabet şansını azaltması,

Limanların önümüzdeki 10-15 yıl içerisinde artacak olan özellikle konteynır trafiğine cevap verecek yeterli altyapı ve üst yapı yetersizliği ve çevresel etkilerdir.

<http://www.dtm.gov.tr/ead/ekonomi/sayi12/ulsis.htm>

TCDD' ye bağlı olarak işletilen 7 büyük liman ve bu limanların genel özellikleri şöyledir.

1.5.5.1-HAYDARPAŞA LİMANI;

Liman tesisleri 20.04.1899 tarihinde Anadolu Bağdat Demiryolları Kumpanyasına inşa ettirilmeye başlanmış ve 1924 senesine kadar bu kumpanya tarafından işletilmiştir.

24.05.1924 tarih ve 506 sayılı yasayla liman, Hükümet tarafından satın alınmış ve 31.05.1927 tarihine kadar özel bir rejimle idare edilmiştir.

31.05.1927 tarih ve 1042 sayılı yasa gereğince Nafia Vekaletine (Bayındırlık Bakanlığı) bağlı bulunan Demiryolları İdaresine devredilmiştir.

Limanın mevcut tesisleri yeterli olmadığından, Bayındırlık Bakanlığınca 05.02.1953 tarihinde başlayan tevsiatin ilk kısmı 1954 senesinden itibaren peyderpey TCDD İşletmesine devredilmiştir. Liman gerçek anlamda 1967 yılında hizmete girmiştir. Maliyet bedeli 100.000.000.-TL'dir. (www.tcdd.gov.tr/liman/haydarpasa.htm)

Türkiye'nin en büyük iş ve kültür merkezi ve endüstrileşme bakımından büyük öneme sahip bölgesinde, İstanbul Boğazı'nın Anadolu yakasında kurulmuş ve bu bölgenin tek konteynır limanı olma özelliğine sahiptir. İki adet dalga kırana sahip liman, demiryolu ve karayolu bağlantıları ile diğer şebekelere bağlanmaktadır. Liman sahasının dar olması limanın en büyük dezavantajıdır. Mevcut 17 rıhtımından bir tanesi feribotlar için kullanılmakta olup, bir tanesi kuru yük, bir tanesi konteynır ve bir tanesi de Ro-Ro terminali olarak kullanılmaktadır. Geri kalan 13 rıhtım ise genel kargo işlerinde kullanılmaktadır. (TCDD, 1993 nakleden, Uygur, 2002:20)

Haydarpaşa limanında 1995 yılında inşa edilerek hizmete sokulan ülkemizin ilk ve tek Konteynır Kara Terminali, söz konusu limanı %83 oranında ferahlatmıştır. Konteynır gemilerinin önem kazanması ve yüklerin konteynırlarla taşınmasından sonra Haydar Paşa limanda konteynır terminali açılmıştır. Konteynır terminalinde elleçleme işlerinde kullanılmak üzere limanda 40 ton kapasiteli 4 adet Gantry-Crane ve yine 40 ton kapasiteli 18 adet Transtainer bulunmaktadır. Aynı şekilde limanda rıhtımlarda kullanılmak üzere 15 adet elektrikli rıhtım vinci ile stok sahalarında kullanılmak üzere 12 adet mobil vinç bulunmaktadır. (Uygur, 2002:20)

Türkiye'nin en büyük sanayi ve ticaret şehri İstanbul' da, Karadeniz, Orta ve Kuzey Avrupa ile Ortadoğu'yu birbirine bağlayan yolların düğüm noktasında yer almasına rağmen liman imkanları

yönünden değerlendirdiğimizde konteynır kapasitesi bakımından İzmir ve Mersin Limanı'ndan sonra üçüncü sırada gelmektedir. Haydarpaşa Limanı'nda günlük konteynır elleçleme kapasitesi 6000 TEU iken, İzmir Limanı'nda 11.072, Mersin Limanı'nda 8.474 TEU'dur. Konteynır stoklama kapasitesi açısından ele alındığında ise, Haydarpaşa Limanı 241 bin TEU/yıl iken, İzmir ve Mersin Limanları'nın stoklama kapasitesi 324 bin/yıl' dır. (Üçışık, Kadioğlu, 2001: 60)

Tablo 25 : Haydarpaşa Limanına ait bilgiler:

			2004
Gemi kabul (gemi/yıl)	Yük kapasitesi		2.651
	Yolcu kapasitesi		-
	2004 yılı gerçekleşme		1.306
Elleçleme (1000 ton)	Kapasite (3 vardiya)	Dökme kuru +karışık eşya	2.345.900
		Konteynır	3.543.400
		Toplam	5.889.300
		Konteynır (TEU)*	407.300
	Gerçekleşme (3 vardiya)	Dökme kuru +karışık eşya	3.330
		Konteynır	3.128
		Toplam	6.458
		Konteynır (TEU)*	316.982
	Açık alan (m ²)		181.750
	Kapalı alan (m ²)		20.570
Su derinliği (m)		-6/-12	
Personel	memur		209
	Daimi işçi		656
	Geçici işçi		-
Liman trafiği	Yükleme		2.747
	Boşaltma		3.711
	Toplam		6.458

Gelir-gider durumu (YTL)	Gelirler	72.343.922
	Giderler	34.952.280
	Kar/zarar	37.391.642
	Gelirin gideri karşılama oranı (%)	207
Rıhtım sayısı (adet)		17
Toplam Rıhtım Uzunluğu (M)		2765

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı, Ankara, 2000-2004:75-79.

**TEU: Yirmi Ayak Eşdeğeri, Yirmilik Konteynır*

Limanda 2004 yılı verilerine göre 2.747.000 ton yükleme ve 3.711.000 ton boşaltma işlemi yapılmıştır. Yine aynı yıl içerisinde limanda 316.982 TEU konteynır elleçlemesi yapılmıştır. Bu yapılan işler karşılığında limanın 2004 yılı faaliyet geliri 72.343.922 YTL, giderleri 34.952.280 YTL'dir.

1.5.5.2-DERİNCE LİMANI;

Tablo 26 : Derince Limanına ait bilgiler:

			2004
Gemi kabul (gemi/yıl)		Yük kapasitesi	862
		Yolcu kapasitesi	-
		2004 yılı gerçekleşme	811
Elleçleme (1000 ton)	Kapasite (3 vardiya)	Dökme kuru +karışık eşya	2.287.900
		Konteynır	-
		Toplam	2.287.700
		Konteynır (TEU)	-
	Gerçekleşme (3 vardiya)	Dökme kuru +karışık eşya	1.956
		Konteynır	11
		Toplam	1.967

	Konteynır (TEU)	1.509
Açık alan (m²)		122.990
Kapalı alan (m²)		2.000
Su derinliği (m)		-4,5/-15
Personel	memur	117
	Daimi işçi	224
	Geçici işçi	76
Liman trafiği	Yükleme	500
	Boşaltma	1.467
	Toplam	1.967
Gelir-gider durumu (YTL)	Gelirler	16.362.799
	Giderler	15.414.313
	Kar/zarar	948.486
	Gelirin gideri karşılama oranı (%)	106
Rıhtım sayısı (adet)		7
Toplam Rıhtım Uzunluğu (M)		1472

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı, Ankara,2000-2004:75-79.

Derince limanı İzmit Körfezi'nin kuzeyinde bulunmaktadır. Körfezin genel kargo işlemleri bu limanda yapılmaktadır. Özellikle Haydarpaşa Limanı'nın iş yoğunluğu nedeniyle alternatif bir liman halini almıştır. Yine diğer demiryolu limanlarında olduğu gibi demiryolu ve karayolu bağlantısına sahiptir.

Limanın toplam 7 rıhtımının birisi Ro-Ro hizmeti vermektedir. Geri kalan 6 rıhtım ise genel kargo gemileri için çalışmaktadır. Konteynır terminali ve buna bağlı olarak da Gantry-Crane ve Transtainer gibi konteynır elleçleme ekipmanı bulunmamaktadır. Yük elleçleme

faaliyetinde kullanılmak üzere 9 adet elektrikli rıhtım vinci ile 8 adet mobil vinç vardır. Konteynır elleçleme işlemleri ise 35 tonluk genel amaçlı bir rıhtım vinci ile yapılmaktadır. (Uygur,2002:25)

Derince limanında konbine sistem 1992 yılında faaliyete geçmiştir. 1996 yılında 20 inçlik dolu yüklenen konteynırlar 5326 adet, boş indirilen konteynır sayısı ise 3485 adet olmuş liman konteynır trafiği bakımından en yoğun yılını yaşamıştır. Limanda 2004 yılı verilerine göre 500.000 ton yükleme ve 1.467.000 ton boşaltma işlemi yapılmıştır. Ayrıca 1.509 TEU konteynır elleçlenmiştir. Bu yapılan işler karşılığında limanın 2004 yılı faaliyet geliri 16.362.799 YTL, giderleri 15.414.313 YTL' dir.

1.5.5.3-SAMSUN LİMANI;

Samsun Limanı Karadeniz kıyısına yerleşmiş bir limandır. Karadeniz' in en önemli limanlarından. Liman ithalat, ihracat kargo ile İran'a transit yük taşımacılığına hizmet vermektedir. Karadeniz kıyısındaki uygun pozisyonu ve Karadeniz Ekonomik İşbirliği Projesi nedeniyle de önemli bir liman halini almıştır.

Karadeniz ve Kuzey Avrupa'dan Orta Doğu'ya doğru bir kapı görevi gören limanın iki adet dalgakıranı mevcuttur. Mevcut 10 rıhtımdan ikisi kuru yük, biri feribot ve diğerleri ise genel kargo hizmeti vermektedir. Demiryolu ve karayolu bağlantıları ile hem Türkiye ve hem de doğuya kolaylıkla bağlanmaktadır.

Limanda konteynır terminali ve buna bağlı olarak da Gantry-Crane ve Transtainer gibi konteynır elleçleme ekipmanı bulunmaktadır. Konteynır elleçlenmesinde ise bir adet genel amaçlı rıhtım vinci kullanılmaktadır. Limanda yük elleçleme işlerinde kullanılmak üzere 19 üzere adet elektrikli rıhtım vinci ile 6 adet de mobil vinç bulunmaktadır. (Uygur,2002:23-24)

Tablo 27 : Samsun Limanına ait bilgiler:

			2004
Gemi kabul (gemi/yıl)	Yük kapasitesi		1.130
	Yolcu kapasitesi		-
	2004 yılı gerçekleşme		1.052
Elleçleme (1000 ton)	Kapasite (3 vardiya)	Dökme kuru +karışık eşya	2.379.700
		Konteynır	-
		Toplam	2.379.700
	Gerçekleşme (3 vardiya)	Konteynır (TEU)	-
		Dökme kuru +karışık eşya	3.112
		Konteynır	-
		Toplam	3.112
		Konteynır (TEU)	-
	Açık alan (m ²)		278.100
Kapalı alan (m ²)		12.019	
Su derinliği (m)		-6/-10,5	
Personel	Memur		122
	Daimi işçi		253
	Geçici işçi		41
Liman trafiği	Yükleme		735
	Boşaltma		2.378
	Toplam		3.113
Gelir-gider durumu (YTL)	Gelirler		15.587.312
	Giderler		17.756.793
	Kar/zarar		-2.169.481
	Gelirin gideri karşılama oranı (%)		88
Rıhtım sayısı (adet)		10	
Toplam Rıhtım Uzunluğu (M)		1756	

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı, Ankara, 2000-2004:75-79.

Samsun Limanı, Karadeniz ülkelerine yapılacak ihracat ve bu ülkelerden gerçekleştirilecek ithalatta çok önemli bir pozisyonadadır. Çünkü Samsun'un bulunduğu coğrafi konum, ulaşım hizmetlerinde tüm sektörlerden istifade edebilmesi, Türkiye'nin İç Anadolu Bölgesinde kendini gösteren "Anadolu Kaplanları" olarak adlandırılan firmaların yüklerinin Samsun Limanı üzerinden yüklenmesi ve boşaltması mümkündür. (Üçışık, Kadioğlu, 2001:59)

Limanda 2004 yılı verilerine göre 735.000 ton yükleme ve 2.378.000 ton boşaltma işlemi yapılmıştır. Bu yapılan işler karşılığında limanın 2004 yılı faaliyet geliri 15.587.312 YTL, giderleri 17.756.793 YTL' dir.

1.5.5.4-MERSİN LİMANI;

Doğu Akdeniz Bölgesinin endüstri ve tarım alanındaki en önemli limanıdır. Demiryolu ve karayolu ile Ortadoğu ticaret yollarına bağlanmıştır. Altyapısı, modern ekipmanı ve tekili kargo elleçleme ile Mersin Limanı, Doğu Akdeniz'in en önemli limanlarından biridir. Limanda genel kargo, konteynır, kuru ve sıvı yük ile Ro-Ro hizmetleri verilmektedir.

İki adet dalgakırana sahip limanda, toplam 21 adet rıhtım vardır. Bu rıhtımlardan birisi yolcu gemilerine hizmet vermektedir. Kuru yük gemilerine hizmet vermek için 3 adet rıhtımı mevcut olan limanın bir adet de Ro-Ro rıhtımı vardır. 11 adet rıhtımı ise genel kargo hizmeti vermektedir. 4 rıhtım ise konteynır terminali olarak kullanılmaktadır. Bir rıhtım ise serbest bölge olarak kullanılmaktadır.

Konteynır terminallerinde kullanılmak üzere 40 tonluk 3 adet Gantry- Crane ve yine 40 tonluk 18 adet Transtainere sahip limanda, toplam 17 adet elektrikli rıhtım vinci ve 12 adet da mobil vinç vardır. (Uygur,2002:21-22)

Limanda 2004 yılı verilerine göre 5.709.000 ton yükleme ve 11.475.000 ton boşaltma işlemi ile 532.999 TEU konteynır elleçlemesi yapılmıştır. Bu yapılan işler karşılığında limanın 2004 yılı faaliyet geliri 101.049.216 YTL, giderleri 50.121.040 YTL' dir.

Mersin Limanı' ndaki konteynır elleçlemesi son derece önemli değerdedir. 1997 yılında limanda rekor seviyesinde konteynır elleçlenmiş ancak bu durum ithalatın lehine gerçekleşmiştir. (Üçışık, Kadioğlu, 2001:60)

Tablo 28 : Mersin Limanına ait bilgiler:

			2004
Gemi kabul (gemi/yıl)		Yük kapasitesi	4.059
		Yolcu kapasitesi	623
		2004 yılı gerçekleşme	3.961
Elleçleme (1000 ton)	Kapasite (3 vardiya)	Dökme kuru +karışık eşya	2.704.600
		Konteynır	3.997.700
		Toplam	6.702.300
	Gerçekleşme (3 vardiya)	Konteynır (TEU)	372.250
		Dökme kuru +karışık eşya	11.260
		Konteynır	5.924
		Toplam	17.184
		Konteynır (TEU)	532.999
		Açık alan (m ²)	589.230
		Kapalı alan (m ²)	32.649
		Su derinliği (m)	-6/-14,5
Personel		Memur	120
		Daimi işçi	417
		Geçici işçi	60
Liman trafiği		Yükleme	5.709
		Boşaltma	11.475
		Toplam	17.184
Gelir-gider durumu (YTL)		Gelirler	101.049.216
		Giderler	50.121.040
		Kar/zarar	50.928.176
		Gelirin gideri karşılama oranı (%)	202
Rıhtım sayısı (adet)			21
Toplam Rıhtım Uzunluğu (M)			3170

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı, Ankara,2000-2004:75-79.

1.5.5.5-İSKENDERUN LİMANI;

İskenderun Limanı Akdeniz'in kuzey doğusunda bulunan bir limandır. Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgeleri ile özellikle transit yük taşımacılığı ile Ortadoğu ülkelerine hizmet veren bir limandır. Transit yük taşımacılığının liman için çok büyük öneme sahip olması nedeniyle Körfez Savaşı sonrasında azalan iş potansiyeli, limanı olumsuz yönde etkilemiştir.

Tablo 29: İskenderun Limanına ait bilgiler:

			2004
Gemi kabul (gemi/yıl)	Yük kapasitesi		640
	Yolcu kapasitesi		-
	2004 yılı gerçekleşme		614
Elleçleme (1000 ton)	Kapasite (3 vardiya)	Dökme kuru +karışık eşya	3.246.900
		Konteynır	-
		Toplam	3.246.900
	Gerçekleşme (3 vardiya)	Konteynır (TEU)	-
		Dökme kuru +karışık eşya	2.226
		Konteynır	8
		Toplam	2.234
		Konteynır (TEU)	607
Açık alan (m²)			374.630
Kapalı alan (m²)			18.400
Su derinliği (m)			-9/-11
Personel	Memur		120
	Daimi işçi		417
	Geçici işçi		60
Liman trafiği	Yükleme		380
	Boşaltma		1.853
	Toplam		2.233
Gelir-gider durumu (YTL)	Gelirler		7.093.275
	Giderler		21.696.800
	Kar/zarar		-14.603.525
	Gelirin gideri karşılama oranı (%)		33

Rıhtım sayısı (adet)

10

Toplam Rıhtım Uzunluğu (M)

1.426

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı, Ankara, 2000-2004:75-79.

Limanın bir adet dalga kıranı mevcut olup yine demiryolu ve karayolu bağlantıları da vardır. Limanın mevcut 10 rıhtımından 4 tanesi kuru yük gemilerine, ikisi Ro-Ro gemilerine ve geri kalanları ise genel kargo gemilerine hizmet vermektedir.

Limanda konteynır terminali yoktur. Genel kargo ve konteynır elleçlemede kullanılmak üzere 17 adet rıhtım vinci ile 11 adet de mobil vinç vardır. (Uygur,2002,:26-27)

İskenderun limanında konteynır trafiği 1990 yılından itibaren önlenemez bir düşüş seyrine girmiştir. Körfez krizi ile başlayan olumsuz etkilenme Birleşmiş Milletlerin Irak' a uyguladığı ambargo ile devam edince bu ülke ile ticari ilişkimizin sağlandığı İskenderun Limanında gemi trafiği ağır darbe almıştır. (Üçışık, Kadioğlu, 2001:60)

Limanda 2004 yılı verilerine göre 380 ton yükleme ve 1.853 ton boşaltma işlemi yapılmıştır. Ayrıca 607 TEU konteynır elleçlenmiştir. Bu yapılan işler karşılığında limanın 2004 yılı faaliyet geliri 7.093.275 YTL, giderleri 21.696.800 YTL' dir.

1.5.5.6-BANDIRMA LİMANI;

Bandırma Limanı Marmara Denizi'nin güneyinde bulunmaktadır. Marmara Bölgesi'nin endüstriyel potansiyeli nedeniyle ihracatta önemli bir limandır. Mevcut 14 adet rıhtımdan birisi yolculara hizmet verir iken, 5 rıhtım genel kargo ve geri kalan 6 rıhtım da kuru yük gemilerine hizmet

vermektedir. Liman iki adet dalgakırana sahiptir. Limana demiryolu ve karayolu bağlantıları mevcuttur.

Konteynır terminali ve buna bağlı olarak da Gantry-Crane ve Transtainer gibi konteynır elleçleme ekipmanı bulunmamaktadır. Konteynır elleçlemesinde ise 25 ton kapasiteli bir rıhtım vinci kullanılmaktadır. (Uygur,2002:24-25)

TCDD'ye bağlı limanlar içinde Bandırma Limanı gerekli ekipmanın olmayışından dolayı konteynır trafiğinin en az olduğu limanımızdır. Marmara Bölgesi'nde Haydarpaşa Limanı'na alternatif olabilecek imkanlara sahip olduğu halde 25 ton kapasiteli bir vinç olduğundan 40 inçlik konteynır taşıyan gemiler limana uğramamaktadır. 1992 yılından itibaren limanda kontine sisteme geçilmiş olmasına karşın 1999 yılında konteynır gemisi istatistiklere girmemiştir. (Üçışık, Kadioğlu, 2001:60)

Tablo 30: Bandırma Limanına ait bilgiler:

			2004
Gemi kabul (gemi/yıl)		Yük kapasitesi	1.037
		Yolcu kapasitesi	3.240
		2004 yılı gerçekleşme	1.937
Elleçleme (1000 ton)	Kapasite (3 vardiya)	Dökme kuru +karışık eşya	2.771.200
		Konteynır	-
		Toplam	2.771.200
	Gerçekleşme (3 vardiya)	Konteynır (TEU)	-
		Dökme kuru +karışık eşya	3.243
		Konteynır	-
		Toplam	3.243
		Konteynır (TEU)	36
	Açık alan (m ²)		77.850
Kapalı alan (m ²)		9.000	
Su derinliği (m)		-8/-11	

Personel	memur	121
	Daimi işçi	223
	Geçici işçi	70
Liman trafiği	Yükleme	1.499
	Boşaltma	1.744
	Toplam	3.243
Gelir-gider durumu (YTL)	Gelirler	13.730.135
	Giderler	13.866.831
	Kar/zarar	-136.696
	Gelirin gideri karşılama oranı (%)	99
Rıhtım sayısı (adet)		14
Toplam Rıhtım Uzunluğu (M)		2.788

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı, Ankara, 2000-2004:75-79.

Limanda 2004 yılı verilerine göre 1.499.000 ton yükleme ve 1.744.000 ton boşaltma işlemi yapılmıştır. Bu yapılan işler karşılığında limanın 2004 yılı faaliyet geliri 13.730.135 YTL, giderleri 13.866.831 YTL' dir.

1.5.5.7-İZMİR LİMANI;

Tablo 31: İzmir Limanına ait bilgiler:

				2004
Gemi kabul (gemi/yıl)	Yük kapasitesi			2.389
	Yolcu kapasitesi			1.246
	2004 yılı gerçekleşme			2.644
Elleçleme (1000 ton)	Kapasite (3 vardiya)	Dökme kuru +karışık eşya		1.357.300
		Konteynır		5.061.400
		Toplam		6.418.700
	Gerçekleşme	Konteynır (TEU)		549.000
		Dökme kuru +karışık eşya		4.841

	(3 vardiya)	Konteynır	7.659
		Toplam	12.500
		Konteynır (TEU)	804.563
Açık alan (m ²)			215.940
Kapalı alan (m ²)			24.678
Su derinliği (m)			-7/-13
Personel		memur	205
		Daimi işçi	452
		Geçici işçi	106
Liman trafiği		Yükleme	8.977
		Boşaltma	3.523
		Toplam	12.500
Gelir-gider durumu (YTL)		Gelirler	118.168.481
		Giderler	36.611.088
		Kar/zarar	81.557.393
		Gelirin gideri karşılama oranı (%)	323
Rıhtım sayısı (adet)			22
Toplam Rıhtım Uzunluğu (M)			2.959

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı, Ankara, 2000-2004:75-79.

İzmir limanı Türkiye'nin batısında, Ege Denizi kıyısında bulunan bir limandır. İzmir, Türkiye'nin üçüncü büyük şehri olmasının yanı sıra endüstriyel, ticari ve tarımsal olarak da önemli şehirdir. Bu nedenle İzmir Limanı büyük bir öneme sahiptir. Özellikle konteynır terminallerinin de eklenmesi sonucu, Ege Denizi'ndeki en büyük liman halini almıştır.

2004 yılında 8.977.000 ton yükleme ve 3.523.000 ton boşaltma işlemi yapılmıştır. 2004 yılında limanda 804.563 TEU konteynır elleçlemesi yapılmıştır. Bu yapılan işler karşılığında limanın 2004 yılı faaliyet geliri 118.168.481 YTL, giderleri 36.611.088 YTL'dir.

Liman demiryolu ve karayolu bağlantıları ile diğer ticari şebekelere bağlanmaktadır. Toplam 22 adet rıhtımı olan limanın, 2 rıhtımı yolcu gemilerine hizmet vermektedir. Bir rıhtımı kuru yük gemileri için

çalışırken, 12 rıhtımı genel kargo hizmeti vermektedir. Türkiye'nin en büyük konteynır terminaline sahip olan İzmir Limanı'nda, toplam 7 rıhtım bu iş için hizmet vermektedir.

Konteynır terminallerinde kullanılmak üzere 40 tonluk toplam 5 adet Gantry-Crane ile 19 adet Transtainer bulunmaktadır. Yine liman içerisinde kullanılmak üzere 8 adet elektrikli rıhtım vinci ile 12 adet mobil vinç vardır. (Uygur,2002:22-23)

Genel olarak baktığımızda İzmir Limanı'nda konteynır trafiğinin en fazla artış gösterdiği yıl 1993 yılıdır. Takip eden yıllarda da artma seyri devam etmiştir. (Üçışık, Kadioğlu, 2001:60)

1.5.5.8.VAN GÖLÜ FERİBOT İŞLETMECİLİĞİ

Van Gölü Feribot İşletmesi, TCDD'nin Tatvan-Van arası taşıma bağlantısını su yolu ile tamamlamaktadır. Van'dan itibaren İran hududuna kadar tekrar demiryolu irtibatı devam etmektedir. Tatvan-Van arasında su yolu yaklaşık 50 mil kadar olup, mevcut feribotlarla seyir süresi 4 saat sürmektedir. Su yolu irtibatını sağlamak üzere işletmenin 4 adet feribotu bulunmakta olup, feribotların arızalı olma, bakımda bulunma gibi durumları yüzünden genelde 2 adet feribot çalışabilmektedir. Bu durum İran istikametindeki yük taşımalarını olumsuz yönde etkilemektedir. (YDK , 1993:98)

Tablo 32 : Van Gölü Feribot İşletmeciliği 2000-20004 Yılları Arası Faaliyetleri

	2000	2001	2002	2003	2004
Feribot sefer adedi (adet)	807	747	977	1.015	1.205
Taşınan yolcu sayısı (kişi)	2.357	27.639	38.084	29.084	28.890
Taşınan yük (ton)	197.093	172.410	229.121	222.299	283.341
Taşınan vagon (adet)	15.671	14.378	17.632	18.032	22.627

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı, Ankara, 2000-2004:75.

Tablo 32’ de görüldüğü üzere 2003’ten 2004 yılına Van Gölü İşletmeciliği’nin faaliyet alanlarında artış görülmektedir. Sefer sayısı 2002 yılından itibaren artış göstermekte iken, yolcu sayısı 2000 yılında 2 bin adet iken 2001 yılında 27,5 bini aşmıştır. Özellikle 2002 yılında 38 bin seviyelerindedir. Daha gerilere gittiğimizde 1992 yılında 22.470 olan yolcu sayısı 1993 yılında 5.946’ dır. Yıllar itibariyle yolcu sayısındaki büyük dalgalanmalar dikkat çekmektedir. Vagon sayısı bakımından yıllar itibariyle kıyaslama yapıldığında 2002 yılından itibaren artış gözlenmektedir.

1.5.6. Bağlı Ortaklıklar ve Ankara Demiryol Fabrikası

“Ülkemizde demiryolu ile ilgili olarak Eskişehir, Adapazarı ve Sivas’ta kurulu bulunan ve bu yönde faaliyet gösteren üç büyük kuruluş bulunmaktadır. TCDD Genel Müdürlüğü’nün ana görevi olan demiryolu taşımacılığı için, ihtiyaç duyduğu çeken ve çekilen araçların imal ve onarımlarını yapmak üzere kurulan ve Genel Müdürlüğe bağlı müesseseler olarak çalışmakta iken, işletme ve imalatı ayırtmak suretiyle demiryolu işletmeciliğini sürat, konfor ve emniyet yönlerinden daha rasyonel işletme haline getirmek, söz konusu kuruluşlara yabancı sermayenin ve modern tekniklerin gelmesini ve bu kuruluşların dışarı açılmasını sağlamak, ihraç imkanları yaratmak amacı ile bu üç kuruluş

Ekonomik İşler Yüksek Koordinasyon Kurulu kararı gereğince 1.5.1986 tarihinden itibaren Bağlı Ortaklıklar halinde yeniden teşkilatlandırılarak,

♦ Eskişehir Lokomotif ve Motor Sanayii Müessesesi, “Türkiye Lokomotif Sanayii A.Ş.” (TÜLOMSAŞ)

♦ Adapazarı Vagon Sanayii Müessesesi, “Türkiye Vagon Sanayii A.Ş.” (TÜVASAŞ)

♦ Sivas Demiryolu Makinaları Sanayii Müessesesi de “Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayii A.Ş.” (TÜDEMSAŞ)

isimlerini almışlardır. Bu kuruluşların hepsi kamu kuruluşudur ve ilgili faaliyet alanlarında tekel konumundadırlar.

Ülkemiz sanayinde, ekonomisinde ve istihdamında önemli yerleri olan bu üç kuruluş ve Ankara Demiryol Fabrikası ana hatları ile aşağıda tanıtılmıştır.

Tablo 33 : Bağlı Ortaklıkların ve ADF (Ankara Demiryol Fabrikası) nin Üretim Kapasiteleri

Kuruluşun adı	Yeri	Mülkiyeti	Üretim Konusu	Üretim Kapasitesi
TÜLOMSAŞ	Eskişehir	Kamu	Lokomotif	60 adet/yıl E-DE lokomotif üretimi
			ve Vagon Üretimi	500 adet/yıl boj. Yük vagon üretimi
				30 adet/yıl lokomotif revijyonu
				100 adet/yıl lokomotif Bakımı
TÜVASAŞ	Adapazarı	Kamu	Ray otobüsü ve yolcu vagonu üretimi	100 adet/yıl vagon üretimi 700 adet/yıl vagon onarımı
TÜDEMSAŞ	Sivas	Kamu	Yük vagonu üretimi	1500 adet/yıl vagon üretimi 7600 adet/yıl vagon onarımı
ADF	Ankara	Kamu	Demiryolu taşıtları onarımı	48 adet/yıl lokomotif revizyonu çeşitli lokomotif ana gruplarının onarımı ve yedek parça yapımı

Kaynak: DPT Özel İhtisas Raporları & TCDD İstatistik Yıllığı, Ankara, 2000-2004:9.

“Bu kuruluşlar kapasitelerinin altında yapım ve onarım gerçekleştirmektedirler. Bunun nedenleri ise;

1. Tek müşteri olan TCDD'nin taleplerinin, yatırım ve bütçe imkanlarının sınırlı olması nedeniyle yetersiz kalması,
2. TCDD taleplerinden artan kapasitenin doldurulmasındaki güçlükler. Günümüz dünyasında demiryolu araçları imalat sektöründe yoğun ve hızla artan bir rekabet vardır. Pazardaki taleplere cevap verebilecek teknolojilere sahip araçları geliştirmek, dünya fiyatları ile yarışabilecek maliyette üretim yapmak, bunu uygun satış kredileri ile desteklemek ve en önemlisi bilinçli pazarlama teknikleriyle ürünü pazarlamak büyük önem taşımaktadır. Kamu kuruluşu olan sektördeki üreticilerin bu şartları karşılamaları mümkün olmamaktadır,
3. Nitelikli personel teminindeki güçlükler, başarı-taltif (terfi) temeline dayanmayan hiyerarşik yapıdaki zafiyet ve gereksiz müdahaleler yetişmiş kilit personelin muhafazasını ve konu üzerinde bir ekol oluşmasını engellemektedir.

Kuruluşların dönem içerisinde üreterek TCDD'ye fatura ettikleri çeken-çekilen araçların birim fiyatları yıllar itibariyle büyük farklılıklar göstermektedir. Bu farklılık, TCDD'nin bağlı kuruluşu olan şirketlerin üretim miktarları ve cinsi ne olursa olsun aracın fatura edildiği dönem içerisindeki tüm giderlerinin üretilen araçlara pay edilerek ve bunun üzerine kar ilavesi konulmasıyla elde edilen değer fatura edilmesinden kaynaklanmaktadır *(fiyat değişmelerinin önemli nedeni, bağlı ortaklıkların maliyet kâr esasıyla satış yapmaları bunda, TCDD'nin aldığı bakım hizmeti ve diğer alımların fiyatlarındaki artışlara sebep olmasından dolayı TCDD'nin zararları artmaktadır. Sistemin bu şekilde işlemesi üreticinin maliyetlerini düşürme yönünde bir gayret göstermesini önlemekte ve rekabet kabiliyetini ortadan kaldırmaktadır)*. Bu da siparişin çok olduğu yıllarda araç birim

fiyatlarının düşük, az olduğu yıllarda yüksek olması sonucunu doğurmaktadır. Bu fiyatlandırma yöntemi üreticinin maliyetlerini düşürme yönünde bir gayret göstermesini önlemekte ve rekabet kabiliyetini zedelemektedir. (DPT, 2000:3-12)

Dünyada lokomotif ve vagon sanayi üretiminde çok büyük ve çok hızlı gelişen bir rekabet söz konusudur. Dünyadaki lokomotif ve vagon pazarlarında taleplere cevap verebilecek teknolojilere sahip araçları geliştirmek, dünya standartlarında bu ürünleri üretebilecek, dünya fiyatları ile yarışabilecek maliyette üretim yapmak, buna uygun satış kredileri ile desteklemek büyük önem taşımaktadır. Gerek pazarlama teknikleri bakımından gerekse finansman yeterliliği bakımından rekabet etme imkanları sınırlıdır. Özellikle lokomotif üretiminde lisanslı üretime sahip oldukları için de dünyaya bu ürünleri satma noktasında rekabet üstünlükleri yoktur. Bu açıdan teknolojik gelişmelere hemen uyum sağlamaları bakımından da zayıf bulunmaktalar. Örneğin TÜLOMSAŞ'ta 1960'larda dönemin en gelişmiş teknolojisiyle DE 24000 lokomotif üretimi başlamış, bu üretim 1985 yılına kadar devam etmiştir. Oysa 1970'lerin ortalarında gelişen teknolojiler bu tip lokomotif üretimini durdurmayı ve daha kaliteli, bakım maliyeti ve enerji sarfiyatı daha düşük olan başka lokomotif üretimini öne çıkarmıştır. TÜLOMSAŞ ise bu yeni teknoloji ürünü lokomotif üretimine geçiş sağlayamamıştır. Ancak 2002 yılında yaptığı bir anlaşmayla 71 adet DE 33.000 tipi lokomotif üretimi lisansını almıştır.

Bu kuruluşlar malzeme ihtiyaçlarının önemli bir kısmını dışardan sağlamaktadırlar. Bu kuruluşlar müesseseden bağlı ortaklığa geçtikten sonra kendi ihtiyaçları yanı sıra demiryollarına da araç, yedek parça ve hizmet üretiminden uzaklaşmış ana üretim ve onarım birimlerinde yoğunlaşmışlardır. Örneğin TÜLOMSAŞ 2000 yılında 29,358 milyar liralık TCDD'ye satış yapmış, bu satışın % 31 oranında dışardan

malzeme satın almıştır. Benzer şekilde 2001 yılında TÜLOMSAŞ'ın TCDD'ye satış tutarı 45,028 milyar lira iken, dışardan alınan malzeme miktarı 19,020 milyar lira yani satışın % 42'si oranındadır. Yine dışardan alınan malzemenin, 2001 yılında % 70'i ithal malzeme oluşturmaktadır. Dolayısıyla malzeme temininde ithalata bağımlılık oranı da çok yüksektir. Diğer kuruluşlarda TÜLOMSAŞ'ın bu yapısına çok benzerlik göstermektedirler. (Akın, 2003:123-124)

“TÜLOMSAŞ ve T VESAO Genel Müdürlükleri ISO 9001 standardına sahiptir. Demiryolu taşıtları sektöründe tüm imalat ve kontroller ürünün gerektirdiği standartlara göre yapılmaktadır.” (DPT, 2000:11)

Bu kuruluşların, belirtilen standart ve maliyetlere uygun çeken ve çekilen araç üretebilecek potansiyele sahip olmaları ve ürettikleri ürünlerin dünya standartlarında ve maliyetlerinde olması; ürünlere olan talep miktarını artırmaktadır. Türkiye'de raylı sistemlerdeki gelişmeler sonucu demiryolu araç ve gereçlerine olan artışa bağlı olarak bu potansiyellerini daha iyi değerlendirebileceklerdir. Demiryollarının ihtiyaç duyduğu cer gücü ve çekilen araçlar miktarı bu bağlı kuruluşların mevcut kapasitelerini aÇmaktadır. TCDD İŞletmesi Genel Müdürlüğü, ihtiyaç duyduğu elektrikli lokomotif (1998-1999 yıllarında 10'ar adet), yerli üretim yapılan demiryolu araçları için gerekli girdileri (ithal edilen yarı ürünler genellikle Avrupa ülkelerinden temin edilmektedir) ithal etmektedir.

“Bağlı ortaklıkların tedarik , üretim ve satış faaliyetleri, TCDD İŞletmesi tarafından verilen sipariŐlere göre programlanmaktadır. Bağlı Ortaklıklara verilen sipariş miktarı yıllar itibariyle dengeli bir seyir izlememekte; bir yıl oldukça düşük iken, ertesı yıl büyük  l de artış gösterebilmektedir. TCDD tarafından uzun vadeli master planı hazırlanarak, bağlı

ortaklıklara verilmesi düşünülen sipariş miktarının yıllar itibariyle kapasite miktarı da gözönüne alınmak suretiyle dengeli bir şekilde dağılması sağlanmalıdır. „ (YDK , 2003:8)

1.5.6.1.Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi A.Ş. (TÜLOMSAŞ) Genel Müdürlüğü

“Anadolu- Bağdat demiryolunun yapımı sırasında buharlı lokomotif ve vagon onarımı yapmak amacıyla 1894 yılında Buharlı Lokomotif Bakım ve Revizyon Atölyesi unvanıyla bir atölye olarak kurulmuştur.

TCDD Genel Müdürlüğü tarafından 1924 yılında devir alınan bu atölyenin bünyesine 1929 yılında Yol Atölyesi ilave edilmiştir. 1970 yılında Eskişehir Lokomotif ve Motor Sanayi Müessesesi (ELMS) unvanıyla müessese statüsüne geçmiş, daha sonra Bakanlar Kurulunun 28.3.1986 tarih ve 86/10527 sayılı kararıyla TCDD Genel Müdürlüğünün bağlı ortaklığı haline dönüştürülerek Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi A.Ş. (TÜLOMSAŞ) adını almıştır.

Kuruluşun teşkilat yapısını; karar organı başta yönetim kurulu olmak üzere genel müdür ve yardımcıları ile genel müdüre doğrudan bağlı teftiş kurulu, hukuk müşavirliği, personel dairesi başkanlığı, sivil savunma uzmanlığı, müşavirler, basın ve halkla ilişkiler müdürlüğü, yönetim kurulu ve özel kalem şube müdürlüğü gibi birimler oluşturmaktadır. Faaliyet döneminde 1 idari, 3 teknik olmak üzere dört genel müdür yardımcısı mevcuttur. Uzmanlık birimleri olan daire başkanlıkları ile fabrika müdürlükleri çalışmalarını ilgisine göre genel müdür yardımcılarından birine bağlı olarak sürdürmektedir. Daire

başkanlıklarının alt birimleri de şube müdürlükleri halinde teşkilatlandırılmıştır. Şirketin en üst seviyede yetkili ve sorumlu karar organı 233 sayılı KHK'ye göre yönetim kuruludur. Bir başkan ve dört üyeden oluşan yönetim kuruluna genel müdür başkanlık etmektedir.

Şirketin 2004 yılındaki personel mevcudu ; 115 memur, 384 sözleşmeli, 1511 daimi işçi, 431 geçici işçi olmak üzere toplam 2.441 kişi ile faaliyetini sürdürmektedir.

Halen 500 bin m² açık alan üzerine kurulu toplam 176 bin m² kapalı alanda faaliyet gösteren lokomotif, motor, elektrik makineleri, vagon ve yol gereçleri fabrikalarından oluşan 4 ana üretim birimi, döküm ve kimyasal işlemler, dişli takım ve kalıp, bakım ve onarım ünitelerinden oluşan 3 yardımcı üretim fabrikası ile entegre bir tesisi olarak faaliyetine devam etmektedir. Şirket yaklaşık olarak yıllık 60 adet lokomotif, 1.000 adet yük vagonu, 2.500 ton çelik konstrüksiyon, 3.000 ton döküm, 100 adet elektronik ve mekanik kantar, 15 adet vinç, 25 ton kesici özel takımlar üretim kapasitesine sahip bulunmaktadır.

Şirket ürettiği ürünlerin tamamına yakını TCDD topluluğuna pazarlamakta olup, üçüncü şahıslara da küçük çaplı üretimler yapmaktadır. Esas itibarıyla TCDD'nin yatırımlarında ve işletme faaliyetlerinde meydana gelen olumlu olumsuz gelişmeler Şirkete aynen yansımaktadır. TCDD tarafından Şirkete bir siparişte bulunulmadığı takdirde Şirkette önemli bir üretim faaliyeti gerçekleşmemektedir.

Şirketin Pazar içindeki rekabet şansı faaliyet alanı yönünden çok sınırlıdır. Çünkü şirketin üretim konuları tamamen alıcı tekelinin bulunduğu piyasaya pazarlamaktadır.

Şirketin satışları yıllar itibarıyla TCDD'nin yatırımlarıyla doğrudan etkileşim içindedir. Şirketin yıllık satışlarında TCDD topluluğunun payı 2002 yılında % 91,8 iken 2003 yılında % 79,3'a gerilemiştir. Bu düşüş, 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu nedeniyle 2003 yılının ilk dokuz ayı TCDD'nin TÜLOMSAŞ'a sipariş verememesinden kaynaklanmaktadır.

Son yıllarda Şirketin demode hale gelen üretim tesisleri modernizasyona tabi tutulmuş, ancak yeterli modernizasyon yatırımları yapılamadığı için üretim teknolojileri gereği kadar yenilenememiş, bu nedenle de emek –yoğun teknoloji yapısından, sermaye-yoğun teknoloji yapısına geçiş yapılamamıştır. Şirket başlangıçta TCDD'ye bağlı bir atölye iken zaman içerisinde Şirket statüsüne dönüştürülmüş, ancak bu statü değişiklikleri Şirketin gerek özerklik gerekse yönetsel yapısında fiili anlamda önemli değişiklik meydana getirememiş olmasına karşılık Organizasyon yapısı yönetim hiyerarşi ilkelerine aykırı bir şekilde enine doğru büyüyen Şirket süreç içerisinde küçülme yoluyla optimalleşme stratejisi geliştirememiştir. Diğer taraftan dışarıya yaptırılabilir işlerin daha yüksek maliyetlerle kuruluşa yapılmaya devam edilmesi maliyetleri artırmaktadır.

Şirketin başlıca pazarlama hedefleri Türk Cumhuriyetleri ile Ortadoğu ülkelerine gerçekleştirmekte, yaygınlaşmakta olan metro ve hafif raylı sistem taşıtlarının onarımı, yenilenmesi işlerini yapmak ve yerel yönetimlere bu konuda teknik eğitim faaliyetlerine destek vermektir.

TÜLOMSAŞ'ın iş programı ve bütçesine göre üretimi yapılacak mal ve hizmetlerin satış fiyatları Şirket Yönetim Kurulu'nca onaylanan iş programı ve bütçesinde belirlenen satış maliyetine dönem gideri ve kar oranının eklenmesiyle belirlenmektedir. Kuruluşun iş programı ve bütçesi ile belirlenmiş işler dışında 3.üncü şahıslar ile TCDD ve bağlı

ortaklıklarından almış olduğu siparişler karşılığı satış fiyatları pazarlık yoluyla oluşmaktadır.

TCDD'ye yapılan satışlarda ilave edilen kar payı dönem giderlerinin dahil olmadığı fiili üretim maliyeti (sınai maliyet) üzerinden hesaplanmaktadır. Oysaki kuruluşa gerçek anlamda kaynak yaratmak için kar payının, fiili üretim maliyeti ve dönem giderleri toplamı üzerinden hesaplanması gerekmektedir.

Şirkette üretim çeşitliliğinin fazlalığı ve yıldan yıla değışmesi, yapılacak üretim, cins ve miktarlarının alınacak siparişe bağılı olması, onarım işlerinin çok değışik cins ve formatta olması sağılıklı bir verimlilik analizi yapılmasını önlemektedir. Kuruluş kapasiteden yararlanma oranlarına bakıldığında az sayıda sipariş alınması nedeniyle lokomotif imalatında kapasiteden yararlanma oranının % 23, vagon üretiminde kapasiteden yararlanma oranının ise % 17 düzeyinde kaldığı belirlenmiştir.

TÜLOMSAŞ'ın 2003 yılı faaliyet döneminde üretici fiyatları ile gayri safi yurtiçi hasılaya katkısı 54,8 trilyon lira, alıcı fiyatlarıyla gayri safi milli hasılaya katkısı 55,1 trilyon lira olmuştur.

Dış ödemeler dengesine etkisi ise; şirket 2003 yılında ithal ettiğı malzeme bedellerine 11,3 trilyon lira ödemiş, bun karşılık ihracat ve görülmeyen işlemlerden 13,2 trilyon lira gelir elde etmiş ve denge farkı 1,9 trilyon olarak gerçekleşmiştir. (YDK, 2003:1-80)

1.5.6.2.Türkiye Vagon Sanayi A.Ş. (TÜVASAŞ) Genel Müdürlüğü

Kuruluş 1951 yılında her türlü yolcu ve yük vagonlarının onarılması amacıyla “Adapazarı Vagon Atölyesi” adı altında faaliyete geçmiş ve 1961 yılına kadar yılda 1.200 adet yük vagonu onarımını yaparak faaliyetine devam etmiştir. Zamanla gelişen bu atölye, yük vagonu onarımını kaldırarak yerine yılda 50 ila 60 yolcu vagonu üretimiyle 1.200 adet yolcu onarımı gerçekleştirecek düzeye gelmiştir.

1975 yılında Kuruluş’un statüsü değiştirilerek Adapazarı Vagon Sanayi Müessesesi (ADVAS) unvanıyla müessese haline getirilmiştir.

Ekonomik İşler Yüksek Koordinasyon Kurulu’ nun 2.12.1985 tarih ve 85/30 sayılı kararıyla statüsü değiştirilerek Türkiye Vagon Sanayi A.Ş. (TUVASAS) unvanıyla 1986 yılının Mayıs ayından itibaren TCDD İşletmesinin bağlı ortaklığı haline getirilmiştir. Yüksek Planlama Kurulu’ nun 25.11.1993 tarih ve 93/35 sayılı kararıyla özelleştirme kapsamına alınan Şirket, özelleştirilmeye ilişkin işlemlere başlamadan bu kez aynı kurulun 26.1.1995 tarih ve 94/2 sayılı kararı ile özelleştirme kapsamından çıkarılmıştır.

Başlangıcından bugüne kadar çeşitli tipte yolcu vagonu üreten böylece TCDD İşletmesinin yolcu vagon parkının tamamının yenilenmesini sağlayan Şirket, 360.000 m² genişliğindeki arsa üzerinde 62.000 m² kapalı alanda Uluslararası Demiryolları Birliği (UIC) normlarına uygun, son teknolojik gelişmelere göre tasarlanan çeşitli tipte pulman koltuklu, kuşetli yataklı, yemekli ve salon şeklinde yolcu vagonları, ray otobüsü ve elektrikli banliyö dizileri üretimi ile onarımlarını gerçekleştirmek suretiyle taşıt imalatı sektöründe faaliyetine devam etmekteyken 17 Ağustos 1999 depremi nedeniyle fabrika hasar

gördüğünden, faaliyetler geçici süre için durmuş, enkaz kaldırma ve temizleme işleri devam ederken sınırlı imkanlarla da olsa vagon üretim ve vagon onarım faaliyetleri yeniden başlamıştır. Şirket 2001 yılında enkaz kaldırma işlemlerini tamamlayıp, bir kısım üretim ünitelerini yeniden inşa ederek Kasım 2001 tarihinde devreye almıştır.

Şirketin Ana Sözleşmesinin 3. maddesinde amaç ve faaliyet konuları belirlenmiş olup, kısaca aşağıda özetlenmiştir.

- çeken ve çekilen her çeşit vagon imalat ve onarımı,
 - her çeşit tesisi ve makine parçaları imalat ve onarımı,
 - faaliyet konularıyla ilgili olarak, yurt içi ve yurt dışında yerli ve yabancı kuruluşlarla işbirliği veya iştiraklerde bulunmak, proje müşavirlik işleri yapmak,
 - faaliyet alanları ile ilgili tesisler kurmak ve işletmenin ihtiyacı olan enerjiyi üretmek,
 - lisans, teknik beceri (know-how) ve benzeri anlaşmalar yapmak,
 - faaliyet konuları ile ilgili diğer işleri yapmak,
- şeklinde tespit edilmiştir.

Şirket; Yönetim Kurulu, Genel Müdür, 4 Genel Müdür Yardımcısı, 11 Daire Başkanlığı, 5 Fabrika Müdürlüğü, 7 Müşavir, 7 Başuzman, 40 Şube Müdürlüğü, 94 Şeflik şeklinde teşkilatlanmıştır.

Şirketin 2004 yılındaki personel mevcudu ; 74 memur, 319 sözleşmeli, 882 daimi işçi olmak üzere toplam 1.275 kişi ile faaliyetini sürdürmüştür.

Şirketin faaliyet giderlerinin dağılımı şöyledir.

- % 45' i işçi ücret giderleri,
- %32' si ilk madde ve malzeme giderleri,
- % 1' ü memur sözleşmeli personel ücretleri,
- % 4' ü dışardan sağlanan fayda ve hizmetlere ait giderler,
- % 3' ü amortisman ve tükenme payları,
- % 3' ü ise diğer giderlerden oluşmaktadır.

Şirketin üretiminin hemen hemen tamamının TCDD ve Bağlı Ortaklıklarının taleplerine yönelik olması dolayısıyla Ana Kuruluşun yatırım ve finansman programlarına bağlı kalınmakta ve programlarda meydana gelen değişiklikler Şirketin bütün faaliyetlerini etkilemektedir.

TÜVASAŞ' ın, Ana Kuruluş için üretip satacağı mal ve hizmetlerin fiyatları TCDD Yönetim Kurulunca onaylanan şirket programı ve bütçesi ile belirlenen satış maliyetine dönem gider ve kar oranının ilavesi suretiyle tespit edilmektedir. Yıl içerisinde bütçenin revize edilmesi halinde satış fiyatlarında da değişiklik yapılabilmektedir.

Diğer taraftan, iş programı ve bütçe dışında TCDD ve bağlı ortaklıkları ile üçüncü kişi ve kuruluşlara yapılan ürünlerin satış fiyatları, ürünlerin maliyetine faaliyet giderleri ve belirlenen kar payları ilave edilmek suretiyle tespit edildiği gibi zaman zaman da pazarlık yapılmak suretiyle satış fiyatları belirlenmektedir.

TÜVASAŞ'ın 2003 yılı faaliyet döneminde üretici fiyatları ile gayri safi yurt içi hasılaya katkısı 28.340 milyar lira, alıcı fiyatları ile gayri safi milli hasılaya katkısı da 28.371 milyar lira olmuştur. Önceki dönem 32,7 trilyon lira olan gayri safi milli hasılaya katkı rakamının 2003 yılında düşmesinin nedeni yaklaşık 13 trilyon lira değerindeki dönem zararıdır. Şirket 2003 yılında 4,5 milyon liralık döviz kullanımıyla dış ödemeler dengesine etki etmiştir. TÜVASAŞ 2003 faaliyet döneminde; yükümlü olarak 31 milyar lira aracı olarak 3,946 milyar lira olmak üzere toplam 3,977 milyar lira vergi sağlaması açısından Hazineye katkıda bulunmuştur. (YDK, 2003:1-117)

1.5.6.3.Türkiye Demiryolu Makineleri Sanayi A.Ş. (TUDEMSAŞ) Genel Müdürlüğü

Demiryolu hattının 1930 yılında Sivas'a gelmesi ile burada vagon ve buharlı lokomotiflerin onarımı için bir fabrika kurulması fikri doğmuş, bu düşünce ile 1934 yılında lokomotif ve vagon tamir atelyeleri ile yardımcı tesislerin temeli atılarak, 1939 yılında "Sivas Cer Atelyesi" adı altında işletmeye açılmıştır.

1958 yılında atelyenin adı "Sivas Demiryol Fabrikası" olarak değiştirilmiş ve 1972 yılında da "Sivas Demiryol Makinaları Sanayii Müessesesi" haline dönüştürülmüştür. 1986 yılında bugünkü A.Ş. statüsüne kavuşturulan TÜDEMSAŞ, yük vagonu yapım ve onarımı konusunda ülkemizin en büyük sanayi kuruluşudur.

Halen yük ve hizmet vagonları, çeşitli döküm işleri, lastik işleri, çeşitli el aletleri ve kazan üretimi ile, buharlı lokomotif ve çeşitli yük vagonları onarımlarını yapmakta olan TÜDEMSAŞ 288.980 m² lik alan üzerine kurulmuş olup, 92.650 m² kapalı alana sahiptir ve yaklaşık 1.762 kişiye istihdam olanağı yaratmaktadır. TÜDEMSAŞ Genel Müdürlüğü,

⇒ Vagon üretim,

⇒ Vagon onarım

⇒ Dövme ve pres işleri

⇒ Talaşlı imalat

⇒ Döküm işleri

olmak üzere 5 fabrikadan oluşmakta ve yılda 1500 adet yük vagonu üretim ve 7600 adet/yıl onarım kapasitesine sahiptir. TÜDEMSAŞ Genel Müdürlüğü'nde 1963 yılından, 1997 yılı sonuna kadar çeşitli tip ve tonajlarda toplam 16.116 adet yük vagonu (3.

Şahıslar dahil) üretimi ve 314.000 yük vagonu onarımı gerçekleştirilmiştir.” (TCDD, APK Dairesi)

Yük vagonu yapımı, genel olarak çelik konstrüksiyon ağırlıklı üniversal bir imalat şekli olup, özel teşebbüsden yararlanabilme imkanı vardır. TÜDEMSAŞ da böyle bir uygulamaya geçilmiştir. Bu uygulama hem maliyetlerde azalmayı hem de kapasite artırımını sağlamaktadır. (DPT, 2000:35)

1.5.6.4.Ankara Demiryol Fabrikası

1946 yılında Motorlu demiryolu taşıtlarının onarımı için kurulmuş, zamanla yedek parçaların, elektrojen gruplarının ve motorlu drezinlerin yapımına başlanmıştır. Daha sonra kapasitesi artırılarak Ankara Behiçbey’ e taşınan fabrika bugün için 104.200 m²’ lik toplam alanda 42.800 m²’ lik kapalı tesisi ile faaliyet sürdürmektedir.

Tablo 34 : 2004 Yılı İtibariyle Bağlı Ortaklıkların Durumu

	Sermaye	Toplam Alan (1000 m ²)		Personel		İşçi	Üretim	Üretim	Onarım	Onarım Kapasitesi
		Kapalı	Açık	Memur	Sözleşmeli		Cinsi	Kapasitesi	Cinsi	
TÜLOMSAŞ	15.000	176	324	94	295	1.104	E-DE Anahat ve DH		E-DE Anahat ve DH	
							Manevra Lokomotif	60 Adet	Manevra Lokomotif	30 Adet
							Bojili Yük Vagonu	500 Adet	Bojili Yük Vagonu	250 Adet
							Çeşitli Tipte Dizel Motor	100 Adet	Dizel Motor	50 Adet
							Cer Motoru	400 Adet	Alternatör	50 Adet
							Alternatör	100 Adet	Cer Motoru	200 Adet
							Köprü	2.500 Ton		
TÜVASAŞ	15.000	71	284	74	291	706	Döküm işleri	2.500 Ton		
							Yolcu Vagonu ,		Yolcu Vagonu ,	
							Ray Otobüsü,		Ray Otobüsü,	700 Adet
							Elektrikli Dizi,	100 Adet	Elektrikli Dizi,	
TÜDEMSAŞ	114.331	95	192	68	237	1.457	Kent içi Raylı Taşıt Aracı			
							Bojili Yük Vagonu	1.500 Adet	Yük Vagonu	7.600 Adet
							Döküm İşleri	13.000 Ton		

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı 2000-2004:9

BÖLÜM III. TCDD’NİN MALİ YAPISI

1.GELİRLER

1.1.Yolcu Taşıma Gelirleri

“TCDD’nin yolcu taşıma hizmetleri Ticaret Dairesi Başkanlığı’nın görev ve sorumluluğundadır. TCDD işletmesinin ana hat yolcu taşımasına yönelik ticari politikalarının belirlenmesi, bölgesel ve uzun mesafeli yolcu taşıma hizmetlerinin verimli ve ekonomik şekilde planlanması ve yürütülmesi, çeken ve çekilen araç kapasitesinin planlanması, güvenli, verimli, ekonomik olarak işletilmesine yönelik önlemlerin alınması, ekonomik konjonktüre göre tarifelerinin karlılık ve verimlilik ilkelerine uygun olarak belirlenmesi ve uygulanması ile bu konulara ilişkin tüm faaliyetlerin düzenlenmesi, yönetimi, koordinasyonu ve denetiminin yapılmasının Ticaret Dairesi Başkanlığı’nın görevleri arasındadır. “
(YDK, 2003:88)

Aşağıdaki şehirlerarası yolcu taşıma verilerine göre; Kuruluşun 2004 yılı faaliyetlerine baktığımızda; yolcu sayısında büyük bir değişiklik olmamasına rağmen yolcu taşımasında tren işletmeciliği açısından geçen yıla göre % 5 oranında gerileme görülmekte iken, son altı yıllık ortalamaya göre de % 3 oranında iyileşme sağlanmıştır. Yukarıda ifade edildiği gibi Anahat yolcu taşımalarında taşınan yolcu sayısı itibariyle geçen yıla göre % 5, banliyö taşımalarında % 2 artış sağlanmış toplamda ise % 0,3 azalma görülmüştür.

Tablo 35: 1998-2004 Yılları Arası Şehirlerarası Yolcu Taşımalarına İlişkin Bilgiler

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Tren Sefer Adedi (adet)	129.868	139.767	140.216	133.194	130.138	146.911	147.300
Taşınan Yolcu Adedi (bin)	25.332	26.058	24.215	24.423	24.635	27.471	26.166
Arz edilen Yolcu-km (milyon)	6.182	6.632	6.630	6.699	6.120	6.237	5.983
Taşınan Yolcu-km (milyon)	3.662	4.263	4.241	4.213	3.939	4.583	3.909
Yolcu taşıma ütilizasyonu %	59	64	64	63	65	73	64

Kaynak: TCDD APK Dairesi

Tablo 36 : 1998-2004 Yılları Arası Uluslararası Yolcu Taşımalarına İlişkin Bilgiler

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Taşınan Yolcu Sayısı (bin)	218	103	84	139	135	129	116
Taşınan Yolcu-km (milyon)	61	30	25	64	70	61	65

Kaynak: TCDD 1998-2004 Yıllarına Ait İstatistik Yıllıkları & 2000-2004 İstatistik Yıllığı:116

Uluslararası yolcu taşıma hizmetleri yapılan anlaşmalar çerçevesinde yürütülmekte olup, yolcu taşıma hizmeti Avrupa yönünde Bükreş, Sofya, Budapeşte, Belgrat, Viyana ve Villach şehirlerine; Ortadoğu yönünde ise Tahran, Şam, Tebriz, Bağdat şehirlerine yapılmaktadır. Bu hizmetler haftanın değişik günlerinde verilmekte olup, 23 adet yolcu treni seferi düzenlenmektedir. Tablo da görüldüğü üzere yıllar itibariyle taşınan yolcu sayısı düşmüştür. 2004 yılında bir önceki yıla göre yolcu sayısında % 10 oranında bir azalma görülmektedir. Yolcu-km oranında ise son 4 yılda artış yaşanmış bu da yolcu hizmetinin daha uzun mesafelerde yapıldığını göstermektedir. Toplam yolcu taşımaları içinde Uluslararası demiryolu yolcu taşıması % 1'e dahi ulaşmamakta olup ihmal edilebilir niteliktedir.

Tablo 37 : Yolcu Taşıma Sayısı (1000) ve Gelirleri (YTL)

	2001		2002		2003		2004	
	Yolcu sayısı	Yolcu geliri	Yolcu sayısı	Yolcu geliri	Yolcu sayısı	Yolcu geliri	Yolcu sayısı	Yolcu geliri
Banliyö	51.899	19.975.930	48.453	24.061.825	49.522	30.232.371	50.590	34.639.586
Yurtiçi anahat	24.284	37.619.399	24.500	48.987.671	27.342	66.014.085	26.050	66.726.476
uluslararası	139	1.787.617	135	2.524.890	129	2.173.035	116	2.564.234
Toplam yolcu	76.322	59.382.946	73.088	75.574.386	76.993	98.419.491	76.756	103.930.296
bagaj		827.100		717.503		768.967		779.499
Ymkli. ve ytklı		2.823.065		3.759.999		5.616.542		4.297.386
Özel tren tur		142.896		184.808		164.209		239.328
Diğer		42.644		152.757		158.395		679.854
Genel Toplam	76.322	63.218.651	73.088	80.389.453	76.993	105.127.604	76.756	109.926.363

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı (2000-2004), Ankara, s.58 & 84.

Gerek kara taşımacılığında gerekse diğer kitle taşıma araçlarına nazaran önemli avantajları bulunan demiryolunun bu avantajlarının gerektirdiği gibi kullanılmaması sonucu ülke genelinde yolcu taşımacılığında yaklaşık % 2 civarında, yük taşımalarında ise % 5 civarında küçük bir paya sahiptir. 2003 yılında yolcu taşımacılığında demiryollarının payı önceki yıllara göre artmış ve önceki yıl %3 olan payını %3,4 ' e çıkarmıştır.

2004 yılında Taşınan ana hat yolcu sayısında 2003 yılına göre % 4,7 azalma görülürken banliyö yolcu sayısında % 2 oranında artış meydana gelmiştir. Bu paralelde yolcu taşıma gelirlerinde de anahat yolcu taşıma geliri bir önceki yıla göre hemen hemen hiç değişmezken, banliyö yolcu geliri % 14,5 oranında artmıştır.

Son 5 yıllık verilere göre 2000 yılından 2004 yılına kadar banliyö yolcu sayında yaklaşık % 17,2 oranında bir azalma görülmektedir. Özellikle 1998 yılında banliyö yolcu sayısı 84 milyon kişi düzeyinde iken 2004 yılına baktığımızda 50 milyon kişi ile sınırlı kalmıştır. Son yıllarda banliyö yolcu sayısındaki azalmanın nedenleri çok çeşitli olmakla beraber, seyahat güvenliği ve istasyonların fiziki durumları bu nedenler arasında gösterilebilir.

Demiryollarına olan yolcu talebini artırmak amacıyla Kurum, turistik amaçlı GAP turu, Van turu ve Karadeniz turları düzenlemektedir. Yaz aylarında Pamukkale Ekspresi ve Karesi ekspresleri ile otobüs bağlantılı iki adet kombine tren seferi düzenlemektedir.

1.2.Madde Cinslerine Göre Yük Taşıma Gelirleri

“TCDD'nin yük taşıma hizmetleri Hareket Dairesi Başkanlığı'nın görev ve sorumluluğundadır. TCDD İşletmesinin ticari politikaları çerçevesinde karlılık ve verimlilik ilkelerine göre yük taşımalarının planlanması ve organizasyonu, mevcut taşıma kapasitesinin en verimli şekilde kullanılarak TCDD'nin yük taşıma politikasının ve hedeflerinin belirlenmesi, boş yük vagonlarının dağıtım, tahsis ve idaresinin yürütülmesi ile bu konulara ilişkin tüm faaliyetlerini düzenlenmesi, yönetimi, koordinasyonu ve denetiminin planlanması Hareket Dairesi Başkanlığı'nın görevleridir ve bu hizmetler “yük taşıma hizmetleri” olarak adlandırılmaktadır.” (YDK, 2003:82)

Aşağıdaki şehirlerarası yük taşıma verilerine göre; Kuruluşun 2004 yılı faaliyetlerine baktığımızda; yük taşımasında geçen yıla göre % 12,3 oranında, son altı yıllık ortalamaya göre de % 12,4 oranında iyileşme sağlanmıştır. Toplam ulaştırma sisteminde yük taşımacılığında demiryolu taşımacılığının payı geçen yıl ile yaklaşık aynı düzeyde bir

faaliyet gerçekleşirken son beş yıllık ortalamalara % 5 düzeyinde kalmıştır. Yük taşımalardaki demiryollarının payı 2003 yılında % 5,4 iken, bir önceki yıl % 4,6'dır.

Tablo 38 : Şehirlerarası Yük Taşımaları

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Tren Sefer Adedi (adet)	106.575	99.940	105.930	83.562	93.490	118.724	120.551
Taşınan Yük (bin ton)	15.850	15.549	18.533	14.362	14.424	15.755	17.708
Arz edilen ton-km (milyon)	12.765	12.498	14.788	11.218	13.510	15.260	15.330
Taşınan ton-km (milyon)	8.376	8.237	9.757	7.484	7.166	8.612	9.332

Kaynak: TCDD APK Dairesi

Taşınan yük miktarı toplamında yıllar itibariyle büyük bir farklılık görülmemektedir. 2004 yılında bir önceki yıla göre taşınan yük miktarında yaklaşık % 12,3 artış gerçekleşmiştir. Yükün taşınma mesafesini dikkate alan taşınan ton-km değerinde yıllar itibariyle artışların görülmesi taşınan yükün daha çok uzun mesafeli taşımalarda daha fazla artış olduğunu göstermektedir.

Tablo 39 : Uluslararası Yük Taşımaları

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Taşınan Yük (bin Ton)	1.447	1.213	1.353	927	1.301	1.715	2.300
Taşınan Ton-Km (milyon)	403	286	334	337	553	758	1.106

Kaynak: TCDD 1998-2004 Yıllarına Ait İstatistik Yıllıkları & 2000-2004 İstatistik Yıllığı, Ankara, s.64.

“TCDD’nin ithal ettiği malzemenin taşınması genel olarak denizyolları ile yapılmakta ve yapılan taşımalarda Türk bayraklı gemiler tercih edilmektedir. Ancak, Türk bayraklı gemilerin ihraç limanlarına uğramaması veya uğrama zamanının uygun olmaması gibi durumlarda, malzemenin nakli için yabancı

bandıralı gemilerden yararlanılmaktadır. Malzemenin alındığı ülkenin özelliğine göre zaman zaman malzemelerin demiryoluyla taşınmasına da yer verilmektedir. Kuruluşça alınan dış alımlar, genel itibariyle FOB teslim esasına dayanmaktadır. Yurtiçinden yapılan taşımaların büyük çoğunluğu demiryollarıyla yapılmaktadır. Kuruluşun yurtdışından ithal ettiği malzemenin, gümrükleme işlemleri kendi personeline yerine getirilmektedir.” (YDK, 2003:77)

Tablo 40: Madde Cinslerine Göre Yük Taşımaları (1.000 Netton)

Madde türleri	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
(bin net-ton)									
Tarımsal ürünler canlı hayvan	526	537	521	417	557	251	193	228	139
Gıda maddeleri ve hayvan yemi	207	306	166	162	340	267	168	181	101
Katı yakıtlar	3.318	3.811	3.071	3.142	3.919	3.135	3.271	3.906	3.858
Petrol ürünleri	184	276	220	238	205	225	186	219	223
Cevherler	6.604	6.307	6.094	5.204	4.908	4.208	4.023	4.069	4.839
Metalürji ürünleri	368	736	489	597	667	430	358	408	352
İnşaat malzemeleri	1.644	2.002	1.782	2.192	3.225	2.241	1.936	1.894	1.751
Gübreler	545	615	359	599	476	406	516	485	278
Kimyasal maddeler	7	8	7	5	7	3	4	3	5
Araç, makine	275	328	285	291	318	295	284	315	332
Diğer taşıma	1.321	1.352	1.399	1.477	2.549	1.974	2.184	2.332	3.530
Uluslararası taşıma	740	1.112	1.447	1.213	1.353	927	1.301	1.715	2.300
Toplam	15.839	17.390	15.840	15.537	18.524	14.362	14.424	15.755	17.708

Kaynak: TCDD istatistik yıllıkları (1996-1999) & TCDD İstatistik Yıllığı (2000-2004:67)

Yukarıdaki Tablo 40’de 9 yıllık bir periyotta demiryollarıyla taşınan madde türlerini göstermektedir. Tabloya baktığımızda özellikle tarımsal ürünler ve canlı hayvan taşımaları ile gıda maddeleri ve hayvan yemi

taşımasında son 9 yılda çok büyük bir azalma görülmektedir. Tarımsal ürünlerdeki taşıma oranı 1996'dan 2004'e % 278 oranında azalmışken gıda maddeleri ve hayvan yemi taşımasında bu oran % 104'tür. Son 9 yılda diğer taşıma ve uluslararası taşımada yaklaşık üç kat artış görülmekte iken, toplam taşımada artış oranı ise yaklaşık % 15'tir. 2003 yılı yük taşımaları toplamı 2002 yılına göre % 9 oranında artmış, 2004 yılı yük taşımaları toplamı ise 2003 yılına göre % 12,3 oranında artış göstermiştir. Taşınan madde türleri itibariyle, geçen yıldakine göre inşaat, tarımsal ürünler, gıda maddeleri, katı yakıtlar, metalürji ürünleri, inşaat malzemeleri, gübre taşımalarında azalma görülürken diğer taşıma türlerinde artış gerçekleşmiştir.

Tablo 41: Madde Cinslerine Göre Yük Taşımaları (1.000.000 Netton-Km)

Madde türleri	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
(1.000.000 netton-km)									
Tarımsal ürünler canlı hayvan	290	295	274	249	448	184	120	174	91
Gıda maddeleri ve hayvan yemi	169	250	130	147	308	265	167	166	95
Katı yakıtlar	1.856	2.203	1.720	1.750	2.135	1.499	1.350	1.865	1.913
Petrol ürünleri	153	147	107	139	109	113	70	91	106
Cevherler	3.771	3.580	3.466	2.828	2.685	2.335	2.081	2.335	2.684
Metalürji ürünleri	257	455	309	382	441	324	261	285	230
İnşaat malzemeleri	534	628	526	771	1.124	741	645	692	795
Gübreler	459	546	334	540	448	394	456	432	261
Kimyasal maddeler	3	3	3	2	2	1	1	2	4
Araç, makine	138	155	126	133	142	130	115	132	138
Diğer taşıma	1.045	1.061	971	1.003	1.581	1.161	1.347	1.680	1.909
Uluslararası taşıma	229	283	404	286	334	337	553	758	1.106
Toplam	8.904	9.606	8.370	8.230	9.757	7.484	7.166	8.612	9.332

Kaynak: TCDD istatistik yıllıkları (1996-1999) & TCDD İstatistik Yıllığı (2000-2004:70)

Tablo 41: Son 9 yılda madde türlerinin mesafe yönünden taşınmasındaki durumunu göstermektedir. Taşıma mesafesini de dikkate alarak düzenlenen Taşıma değerleri (1.000.000 netton-km) 1996

yılından 2004 yılına yaklaşık % 5 oranında artış görülmektedir. Söz konusu yıllar itibariyle toplam taşımada (1000 netton) artış oranı yaklaşık % 15 iken taşıma mesafesindeki bu artış oranının 1/3 olarak gerçekleşmesi taşınan yükün daha kısa mesafede taşındığını göstermektedir. 2004 yılında tarımsal ürünler, gıda maddeleri, gübre taşımada bir önceki yıla göre azalma görülmekte iken diğer taşıma türlerinde artış görülmektedir. Madde cinsine göre yük taşımalarında hem (1000 netton) hem de (1.000.000 netton-km) tablolarını birlikte ele aldığımızda her iki tablodaki azalma ve artışın paralellik gösterdiğini ve aynı taşıma türlerinde oluşan farklılık sonucu; son 9 yılda toplam 15-17 milyon ton arasında değişme olduğu ve genel olarak aynı tür maddelerden oluşan yükün yaklaşık aynı mesafelerde taşındığını göstermektedir.

Tablo 42: Madde Cinslerine Göre Yük Taşıma Gelirleri (YTL)

Madde türleri	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Tarımsal ürünler canlı hayvan	205.091	468.488	771.610	874.592	2.360.977	1.657.512	1.988.906	3.539.701	2.063.275
Gıda maddeleri ve hayvan yemi	152.377	446.416	501.589	632.645	1.892.275	3.049.089	2.809.616	3.577.470	2.246.183
Katı yakıtlar	1.201.973	3.236.288	4.619.458	5.964.208	11.780.557	14.560.121	23.009.499	34.023.935	39.154.329
Petrol ürünleri	113.750	230.316	315.951	525.987	641.011	1.128.349	1.196.810	1.781.039	2.301.706
Cevherler	2.457.361	5.568.223	9.836.563	9.133.956	13.692.472	19.369.119	29.364.031	46.345.629	56.873.481
Metalürji ürünleri	170.974	661.782	895.417	1.390.434	3.773.884	3.851.725	4.806.724	11.747.434	5.678.214
İnşaat malzemeleri	419.330	1.014.788	1.461.532	2.755.596	6.249.427	7.442.986	10.889.229	14.076.302	18.193.956
Gübreler	293.647	686.638	885.531	1.811.480	2.185.850	4.122.944	7.428.365	8.647.774	5.545.446
Kimyasal maddeler	6.059	9.411	20.480	18.136	32.301	12.317	24.516	47.324	92.130
Araç, makine	66.221	132.844	203.807	302.423	586.981	1.221.372	1.521.295	2.019.731	1.928.637
Diğer taşıma	1.017.878	2.196.730	3.761.224	5.815.265	8.638.397	18.586.419	30.141.455	29.240.234	43.656.872
Uluslararası taşıma	744.369	1.740.447	3.664.656	4.452.595	6.444.789	10.944.049	21.648.143	33.243.244	52.127.663
Toplam	6.849.030	16.392.371	26.937.818	33.677.317	58.278.921	85.946.002	134.828.589	188.289.817	229.861.892

Kaynak: TCDD istatistik yıllıkları (1996-1999) & TCDD İstatistik Yıllığı (2000-2004:106)

Son 9 yıllık analizde taşınan madde türlerindeki azalma ve artışa paralel olarak taşıma gelirlerinde de değişimler gözlenmektedir. 2004 yılı taşıma gelirleri 2003 yılına göre yaklaşık % 22 oranında artış göstermiştir.

Tablo 43: Yük Taşımaları

		1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
	Bagaj+ mesajeri	17	14	11	12	9	7	7	5	5
Taşınan	Büyük hız	166	223	187	142	137	112	108	126	106
yükün ağırlığı	Küçük hız	15.673	17.168	15.652	15.395	18.387	14.250	14.316	15.629	17.602
(1000 netton)	idari	345	341	299	695	447	249	185	181	276
	Toplam	16.201	17.746	16.149	16.244	18.980	14.618	14.616	15.941	17.989
Taşınan	Bagaj+ mesajeri	10	8	7	7	4	3	3	2	2
yükün ağırlığı	Büyük hız	105	133	103	62	62	46	38	54	44
x taşındığı	Küçük hız	8.799	9.473	8.266	8.168	9.695	7.437	7.128	8.559	9.288
mesafe	idari	104	102	90	209	134	75	55	54	83
(1000.000 netton-km)	Toplam	9.018	9.716	8.466	8.446	9.895	7.561	7.224	8.669	9.417

Kaynak: TCDD istatistik yıllıkları (1996-1999) & TCDD İstatistik Yıllığı (2000-2004:99)

2004 yılında yük taşımları toplamında, geçen yıldakine göre taşınan yük miktarları (1000 netton) itibariyle %12,8 oranında, yükün taşıma mesafesini de dikkate alan taşıma değerleri (1.000.000 netton-km) itibariyle % 8,6 oranında artış meydana gelmiştir. Taşıma türlerinde ağırlığı oluşturan küçük hız taşımalarında, geçen yıldakine göre taşınan yük miktarları (1000 netton) itibariyle % 12,6 oranında, taşıma değerleri (1.000.000 netton-km) itibariyle ise %8,5 oranında artış gerçekleşmiştir.

Tablo 44 : Madde Cinslerine Göre Yük Taşıma Gelirleri (YTL), Madde Cinslerine Göre Taşınan Yükün Bir Ton-Km Geliri (TL), Madde Cinslerine Göre ortalama Yük Taşıma Uzaklıkları (Km)

yıllar		1996			1998			2000			2002			2004		
Madde cinslerine göre	yük taşıma gelirleri	taşınan yükün	ortalama yük	yük taşıma gelirleri	taşınan yükün	ortalama yük	yük taşıma gelirleri	taşınan yükün	ortalama yük	yük taşıma gelirleri	taşınan yükün	ortalama yük	yük taşıma gelirleri	taşınan yükün	ortalama yük	
		bir ton-km geliri	taşıma uzaklıkları		bir ton-km geliri	taşıma uzaklıkları		bir ton-km geliri	taşıma uzaklıkları		bir ton-km geliri	taşıma uzaklıkları				
Tarımsal ürünler	Hububat	120,721	615	562	634,352	2,749	584	1,945,857	5,122	831	1,605,238	16,273	709	1,935,944	22,731	647
	Şeker pancarı	11,657	985	148	47,106	3,576	138	56,229	7,501	148	117,183	17,746	179	-	-	-
	ve Keresteler	52,011	718	961	78,763	2,722	1,113	336,870	5,745	1,333	228,586	17,476	903	106,959	23,187	833
canlı hayvanlar	Canlı hayvan	20,702	1,993	631	11,389	7,947	307	22,021	17,110	263	37,899	54,182	253	20,372	77,107	228
	Gıda maddeleri	67,210	657	833	225,168	2,678	820	925,005	5,388	899	1,615,683	16,827	968	1,472,896	21,975	973
Gıda maddeleri ve	Tekel	62,100	1,487	968	187,386	5,568	944	271,621	9,550	1,038	270,708	18,264	1,163	205,178	32,542	1,242
	Şeker	1,514	896	832	93	3,126	764	433,172	5,362	1,041	822,830	15,923	1,077	312,460	22,606	951
	Hayvan yemi	Ot-saman	19,861	1,021	645	43,168	4,694	628	248,064	10,151	631	95,086	25,366	456	254,812	33,845
Katı yakıtlar	Küspe	1,692	835	231	45,774	22,993	183	14,413	5,890	458	5,309	20,469	940	837	20,106	569
	Maden kömürü	587,636	627	473	2,575,608	2,634	519	5,263,163	5,507	481	8,004,752	17,108	286	9,942,951	17,316	384
	Kok	188,446	674	677	789,124	2,781	628	1,931,646	5,434	581	4,827,654	16,947	658	4,377,431	23,135	695
	Linyit	425,891	666	692	1,254,726	2,739	625	4,585,748	5,573	623	10,177,093	17,030	497	24,833,947	21,600	550
	Akaryakıt	51,303	827	347	154,630	3,308	322	393,777	6,555	420	890,338	18015	328	1,959,601	21,073	464
Petrol ürünleri	Asfalt-zift katran	62,447	683	871	161,321	2,701	793	247,234	5,047	794	306,472	14,751	601	342,105	25,524	588
Cevherler	Demir cevheri	1,875,681	621	585	7,969,914	2,878	592	11,731,680	4,531	590	25,770,189	14,384	553	49,992,972	21347	605
	Krom	388,956	839	729	1,067,245	2,689	694	528,315	5,327	496	529,686	18,492	506	990,718	22,397	475
	Manyezit-boraks	192,724	671	356	799,404	2,661	355	1,432,477	5,080	352	3,064,156	11,809	358	5,889,791	19,764	341
Metalürji ürünleri	Demir	170,974	665	699	895,417	2,898	632	3,773,884	5,815	704	4,806,724	16,030	729	5,678,214	24,688	653
İnşaat malzemeleri	İnşaat malz, alçı, alçı taşı,çimento vb.	419,330	3,055	1,329	1,461,532	11,105	1,385	6,249,427	21,959	1,563	10,889,229	67,470	1,445	18,193,956	91,136	1,942
Gübreler	Gübreler	293,647	639	843	885,531	2,653	930	2,185,850	4,993	920	7,428,365	16,278	884	5,545,446	21,288	936
Kimyasal maddeler	Patlayıcı,parlayıcı md.	6,059	2,372	371	20,480	8,011	348	32,301	12,102	345	24,516	15,820	407	92,130	19,716	1,046
Araç, makine	Yük vagonları	11,369	105	469	38,277	385	408	203,468	1,820	409	494,006	5,474	365	889,637	7,486	391
	Ziraat aletleri	54,852	1,853	663	165,530	6,113	663	383,513	12,619	673	1,027,289	40,987	691	1,039,000	53,928	684
Diğer taşıma	Diğer taşıma	1,017,878	975	792	3,761,224	3,869	695	8,638,397	6,245	603	30,141,455	22,505	617	43,656,872	22,869	541
Uluslar arası		744,369	3,250	310	3,664,656	9,081	279	6,444,789	19,296	247	21,648,143	39,139	425	52,127,663	47,106	481
Toplam		6,849,030	769	562	26,937,818	3,218	528	58,278,921	5,973	527	134,828,589	18,816	497	229,861,892	24,631	527

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllıkları (1996-1999) & TCDD İstatistik Yıllığı (2000-2004:105-106)

2.TCDD’NİN GENEL GİDER TABLOSU

TCDD hizmet üreten bir kuruluş olup, esas işletme faaliyetleri; demiryollarında yük ve yolcu taşımacılığı yapmaktır. Diğer faaliyetleri ise; demiryollarındaki çeken ve çekilen demiryolu araçlarının bakımı-onarımı, TCDD’ye bağlı limanlardaki liman hizmetleri ile Tatvan-Van arasındaki demiryolu şebekesini birleştiren Van Gölü Feribot İşletmesi Müdürlüğü’nün yaptığı çalışmalardır. TCDD’nin mevcut durumunu Tablo 60’ da en iyi şekilde görebiliriz. Bu tablo 1999 -2003 yılları arasında Kurumun varlıklarını bu varlıkları ile elde ettiği kaynaklarını, personel sayısı, hizmet üretimi, net satışları, stokları, GSYİH.ya katkısı, zararlılık durumunu söz konusu yıllar itibariyle ve son iki yıldaki (2002-2003) farkını ortaya koymaktadır. Bilanço analizi, gelir tabloları ve diğer analizlerde bu tablodan yararlanılmıştır.

Tablo 45 : TCDD İşletmesine Ait Genel Bilgiler

Toplu bilgiler	Ölçü	1999	2000	2001	2002	2003	Son iki yıl farkı	Artış /azalış %
Sermaye	Milyar TL	1.000.000	1.700.000	3.000.000	3.000.000	4.000.000	1.000.000	30,-
Ödenmiş sermaye	Milyar TL	766.512	1.224.773	1.181.106	2.758.087	3.759.409	1.001.322	36,3
Özkaynaklar	Milyar TL	318.042	537.209	627.734	1.319.047	1.672.744	353.697	26,8
Yabancı kaynaklar	Milyar TL	371.234	503.936	899.103	981.897	1.334.631	352.734	35,9
Yab. Kay. Sirayet eden zarar	Milyar TL							
Finansman giderleri	Milyar TL	108.900	120.282	367.520	200.054	222.083	22.029	11,0
Maddi duran varlık(edinme Değerleri)	Milyar TL	1.057.624	1.593.367	2.342.302	3.588.426	4.592.193	1.003.767	28,-
Maddi duran varlık birikmiş amortisman	Milyar TL	498.941	787.530	1.174.982	1.835.400	2.372.775	537.375	29,3
Yatırım için yapılan nakdi ödemeler	Milyar TL	57.449	64.077	132.342	119.750	384.600	264.850	211,2
Yatırımların gerçekleşme oranları (nakdi)	%	79	66	86	48	77	29	60,4
Bağlı ortaklıklara ödenen sermaye	Milyar TL	11.439	14.439	49.848	49.848	49.848	-	-
Bağlı ortaklıklardan temettü gelirleri	Milyar TL	-	-	-	-	-	-	-
İştiraklere ödenen sermaye	Milyar TL	466	569	1.119	1.250	1.250	-	-

İştirakler temettü geliri	Milyar TL	12,1	16,5	9,0	48	34	(14)	(29,2)
Tüm alım tutarı	Milyar TL	68.387	124.219	165.531	246.678	283.554	36.876	14,9
Üretim tutarı (mal ve Hizmet sat. Mal.)	Milyar TL	291.427	498.654	689.863	981.427	1.181.657	200.230	20,4
Hizmet üretimi								
Yolcu taşımaları	M.Yol.Km	6.146	5.832	5.568	5.204	5.878	674	13
Yük taşımaları	M.Yol.Km	8.446	9.761	7.487	7.169	8.614	1.445	20,2
Ham-ton taşımaları (yük, yolcu, idari)	M.H.T.Km	23.926	26.812	22.171	21.931	23.954	2.023	9,2
Liman ve iskele hizmetleri	Bin ton	34.721	36.332	34.611	36.252	41.509	5.257	14,5
Yol uzunluğu (anahat+ 2. hat)	Km	8.682	8.671	8.671	8.671	8.697	26	0,3
Buharlı lokomotif mevcudu	Adet	50	50	50	50	50	-	-
Dizelli anahat lokoları	Adet	487	485	479	470	470	-	-
Dizelli manevra lokoları	Adet	81	87	89	85	74	(11)	(12,9)
Dizelli diziler	Adet	55	54	50	50	49	(1)	(2)
Elektrikli lokolar	Adet	77	80	78	74	74	-	-
Elektrikli diziler	Adet	93	93	92	90	88	(2)	(2,2)
Yolcu vagonu mevcudu (diziler Hariç)	Adet	1.044	1.038	1.031	1.013	965	(48)	(4,7)
Yük vagonu mevcudu	Adet	17.213	16.858	16.513	16.241	15.099	(1,142)	(7)
Kapasiteden yararlanma oranı :								
Yolcu vagonu ütilizasyonu (banliyö)	%	70	59	52	52	45	(7)	(13,5)
Yolcu vagonu ütilizasyonu (anahat)	%	64	64	63	65	60	85)	(7,7)
Yük vagonu ütilizasyon	%	50	50	51	47	50	3	6,4
Net satış tutarı	Milyar TL	194.298	322.179	562.604	790.221	1.003.333	213.112	27
Stoklar :								
İlkmadde ve malzeme	Milyar TL	36.463	37.034	52.604	74.420	74.862	442	0,6
Yarı ve ara mamül	Milyar TL	7.509	14.623	30.566	38.830	51.009	12.179	31,4
Diğer	Milyar TL	1.575	1.787	6.742	4.387	8.194	3.807	86,8
Memur (ortalama)	Kişi	4.441	1.429	1.454	1.411	1.330	(81)	(5,7)
Sözleşmeli (ortalama)	Kişi	21.793	22.678	22.328	21.569	20.588	(981)	(4,5)
İşçi (ortalama)	Kişi	24.193	22.070	23.470	21.762	20.551	(1.211)	(5,6)
Personel için yapılan tüm giderler	Milyar TL	229.536	396.675	560.774	769.523	962.772	193.249	25,1
Cari yılla ilişkin ;								
Memurlar için yapılan giderler	Milyar TL	8.191	11.103	16.388	24.304	28.863	4.559	18,8
Memurbaşı aylık ortalama gider	Milyar TL	474	647	939	1.435	1.809	374	26,1
Sözleşme için yapılan	Milyar TL	91.339	128.434	182.747	265.092	325.159	60.067	22,7

giderler	Sözleşme.başı aylık ortalama	Milyar TL	349	472	682	1.024	1.316	292	28,5
gider									
	İşçiler için yapılan gider	Milyar TL	129.985	243.577	331.039	420.749	512.587	91.838	21,8
	işçi başı aylık ort. Gider	Milyar TL	448	880	1.175	1.611	2.079	468	29,1
Dönem karına iş. Vergi ve diğer yas. Yük.	Milyar TL				1.015	790	-	(790)	(100)
Tahakkuk eden vergiler	Milyar TL	2.769	2.507	3.010	4.659	5.030	371	8	
GSYİH' ya katkı (üretici fiyatlarıyla)	Milyar TL	172.342	241.305	444.817	543.939	937.773	93.835	17,3	
GSYİH' ya katkı (alıcı fiyatlarıyla)	Milyar TL	122.754	156.900	248.517	273.684	311.951	38.267	14	
GSMH' ya katkı (alıcı fiyatlarıyla)	Milyar TL	85.287	138.121	(49.778)	115.185	184.997	29.812	19	
Faaliyet karlılığı (özkaynaklar Yönünden)	%								
Mali karlılık (özkaynaklar Yönünden)	%								
Ekonomik karlılık	%								
Zararlılık	%	121	105	99	54,9	33,7	21,2	(38,6)	
Faaliyet zararı	Milyar TL	135.208	235.341	213.080	312.001	251.889	60.112	(19,3)	
Dönem zararı	Milyar TL	229.961	332.425	575.676	534.616	516.982	(17.634)	(3,3)	
Bilanço zararı	Milyar TL	618.788	951.682	1.528.372	2.062.988	2.579.970	516.982	(25,1)	
Füzyon									
Faliyet zararı	Milyar TL	115.661	21.595	168.102	261.901	960.896	(1.005)	-	
Dönem zararı	Milyar TL	220.641	328.747	571.452	332.075	496.207	35.868	(6,7)	
Bilanço zararı	Milyar TL	601.828	601.828	1.502.027	2.034.102	2.530.309	496.207	(24,4)	

Kaynak : YDK, 2003, s.VI & TCDD istatistik yıllıkları (1999-2003)

Aşağıdaki Tablo 46'de yıllar itibariyle gelir ve gider kalemleri, zararlar ve gelirin gideri karşılama oranı verilmiştir. 1959 yılında % 100' e kadar ulaşan gelirin gideri karşılama oranı, son 20 yılda hızla gerilemiştir. 1981'den 1985'e kadar kâr eden kuruluş, bu tarihten sonra tekrar zarar etmeye başlamış, gelirin gideri karşılama oranı 1986'dan sonra düşmeye başlamış, 1994'te bu oran % 30'a kadar düşmüş, daha sonra yükselme trendine girmiş ve 1998 yılından bu oran % 50'ye yükselmiş, bu tarihten itibaren %50-68 aralığında seyretmiştir. Kurumun sadece işletme faaliyetleri açısından gelirin gideri karşılama oranına baktığımızda; 2004 sonu itibariyle taşıma faaliyetlerinde toplam gelirin

toplam gideri karşılama oranı % 27 olarak gerçekleşmiştir.Liman faaliyetleri dahil edildiğinde bu oran sadece %46'ya ulaşmaktadır.

Tablo 46: Yıllar İtibariyle TCDD Genel Gelir - Gider Dengesi (YTL)

Yıllar	Gelirler	Giderler	Kar/Zarar	Gelirin Gideri Karşılama Oranı (%)
1980	40.996	48.042	-7.046	0,85
1981	58.799	61.067	-2.268	0,96
1982	83.365	75.945	7.420	1,09
1983	107.720	100.745	6.975	1,06
1984	168.188	152.487	15.701	1,10
1985	226.784	216.384	10.400	1,04
1986	255.106	285.672	-30.566	0,89
1987	324.110	344.388	-20.278	0,94
1988	531.981	614.882	-82.901	0,86
1989	997.780	1.149.537	-151.757	0,86
1990	1.707.091	2.500.579	-793.488	0,68
1991	2.928.283	5.088.919	-2.160.636	0,57
1992	4.758.778	8.588.801	-3.830.023	0,55
1993	6.378.852	15.227.930	-8.849.078	0,41
1994	11.421.919	36.907.825	-25.485.906	0,30
1995	18.959.295	56.960.360	-38.001.065	0,33
1996	36.356.504	97.141.300	-60.784.796	0,37
1997	76.704.777	180.605.535	-103.900.758	0,42
1998	142.158.902	279.254.372	-137.095.470	0,50
1999	229.666.710	450.307.432	-220.640.722	0,51
2000	364.814.061	693.560.731	-328.746.670	0,53
2001	595.781.773	1.167.233.944	-571.452.171	0,51
2002	834.209.812	1.366.284.872	-532.075.060	0,61
2003	1.118.666.420	1.614.873.152	-496.206.732	0,68
2004	1.243.582.230	1.870.330.050	-626.747.820	0,66

Kaynak:TCDD İstatistik Yıllıkları (1980-1999)& TCDD İstatistik Yıllığı (2000-2004:86)

TCDD'nin gelir ve gider hesapları ana gruplar altında aşağıda gösterildiği şekilde incelenecektir. Tablo 47'de bu gruplamaya göre hazırlanmış; 1995-2004 yıllarının verilerini ihtiva etmektedir.

TCDD'nin gelirlerini iki ana grupta inceleyebiliriz:

A- Faaliyet içi Gelirler;

- 1- Taşıma ve Liman gelirleri
 - a) Yolcu ve bagaj gelirleri
 - b) Yük gelirleri
 - c) Liman ve İskele gelirleri
 - d) Van gölü feribot md. gelirleri
- 2- Sübvansiyonlar;
 - a) Yol bakım ve Onarım gideri karşılığı alınan sübv.
 - b) Ekonomik Olmayan hatların görev zararları
 - c) Ekonomik olmayan ekspres tren görev zararları
 - d) Van gölü feribot müdürlüğünün görev zararları

B- Faaliyet Dışı Hasılat ve Karlar;

- 1- Ulaştırma ve Altyapıya ayrılan bütçe gelirleri
- 2- Diğer gelirler.

TCDD'nin giderlerini yine iki ana grupta inceleyebiliriz:

A- Faaliyet içi Giderler

- 1- Personel Giderleri;
 - a) Memur Ücretleri
 - b) Sözleşmeli Personel Ücretleri
 - c) İşçi Ücretleri
- 2- Malzeme Giderleri;
 - a) Yakıt Gideri
 - b) Diğer malzeme gideri
- 3- Faaliyet içi diğer giderler;
 - a) DMY çeken ve çekilen araçların bağlı ortak. ve fab.onarımları
 - b) Elektrik giderleri
 - c) Amortismanlar
 - e) Diğerleri

B- Faaliyet Dışı Giderler

- 1- Faiz ve komisyon giderleri
- 2- Kambiyo zararları
- 3- Diğer giderler

Tablo 47 : TCDD Gelir - Gider Tablosu

	1995		1996		1997		1998		1999		2000		2001		2002		2003		2004	
	Kesin	%	Kesin	%	Kesin	%	Kesin	%	Kesin	%	Kesin	%	Kesin	%	Kesin	%	Kesin	%	Kesin	%
GELİRLER																				
A-FAALİYET İÇİ GELİRLER																				
1- TAŞIMA VE LİMAN GELİRLERİ																				
a) Yolcu ve bagaj gelirleri	2.004.840	10,6	3.998.878	11,0	7.988.881	10,4	13.266.318	9,3	25.130.000	10,9	41.824.012	11,5	63.218.651	10,6	80.389.453	9,6	105.127.604	9,4	109.926.363	8,8
b) Yük gelirleri	4.482.379	23,6	8.439.707	23,2	18.981.279	24,7	32.501.075	22,9	40.791.395	17,8	68.811.762	18,9	97.170.649	16,3	150.453.886	18,0	211.698.903	18,9	258.510.222	20,8
c) Liman ve iskele geliri	6.604.174	34,8	13.803.466	38,0	30.135.729	39,3	57.084.712	40,2	76.802.540	33,4	123.677.888	33,9	196.054.886	32,9	266.318.226	31,9	329.674.799	29,5	344.335.141	27,7
d) Van gölü feribot md. Geliri	12.322	0,1	29.584	0,1	52.696	0,1	125.153	0,1	101.920	0,0	281.795	0,1	437.270	0,1	1.046.397	0,1	1.479.468	0,1	1.751.976	0,1
TOPLAM (1)	13.103.715	69,1	26.271.635	72,3	57.158.585	74,5	102.977.258	72,4	142.825.855	62,2	234.595.457	64,3	356.881.456	59,9	498.207.962	59,7	647.980.774	57,9	714.523.702	57,5
2- SÜBVANSİYONLAR																				
a) Yol bakım ve onarım gid. Karşılığı	501.375	2,6	831.250	2,3	1.330.000	1,7	3.000.000	2,1	4.950.000	2,2	8.283.850	2,3	101.909.910	17,1	134.270.857	16,1	175.763.147	15,7	205.714.017	16,5
b) Ekon. Olmayan hatların görev zararı	2.796.994	14,8	4.752.852	13,1	10.159.700	13,2	17.096.430	12,0	32.842.818	14,3	56.674.248	15,5	65.761.933	11,0	95.862.668	11,5	106.999.438	9,6	145.860.225	11,7
c) Ekon. Olmayan ekspres tren. Gör. Zarar	844.956	4,5	1.473.427	4,1	2.987.522	3,9	6.151.659	4,3	11.374.709	5,0	17.579.603	4,8	24.875.779	4,2	35.993.080	4,3	37.269.521	3,3	45.457.098	3,7
d) Vangölü feribot müd. Görev zararı	166.192	0,9	277.829	0,8	598.611	0,8	900.323	0,6	1.735.076	0,8	3.837.899	1,1	5.157.399	0,9	7.727.515	0,9	10.627.156	0,9	13.179.484	1,1
TOPLAM (2)	4.309.517	22,7	7.335.358	20,2	15.075.833	19,7	27.148.412	19,1	50.902.603	22,2	86.375.600	23,7	197.705.021	33,2	273.854.120	32,8	330.659.262	29,6	410.210.854	33,0
FAALİYET İÇİ GELİR, TOPLAMI (A)	17.413.232	91,8	33.606.993	92,4	72.234.418	94,2	130.125.670	91,5	193.728.458	84,4	320.971.057	88,0	554.586.477	93,1	772.062.082	92,6	978.640.036	87,5	1.124.734.556	90,4
FAALİYET DIŞI HAS. VE KAR TOPLAMI	1.546.063	8,2	2.749.512	7,6	4.470.359	5,8	12.033.232	8,5	35.938.252	15,6	43.843.003	12,0	41.195.296	6,9	62.147.730	7,4	140.026.383	12,5	118.847.674	9,6
GELİRLER TOPLAM (A+B)	18.959.295	100	36.356.505	100	76.704.777	100	142.158.902	100	229.666.710	100	364.814.060	100	595.781.773	100	834.209.812	100	1.118.666.419	100	1.243.582.230	100

GİDERLER																				
A- FAALİYET İÇİ GİDERLER																				
1- PERSONEL GİDERLERİ																				
a) Memur	661.154	1,2	1.236.253	1,3	2.146.070	1,2	3.724.721	1,3	6.086.000	1,4	8.205.633	1,2	12.107.170	1,0	17.627.390	1,3	21.207.107	1,3	22.337.587	1,2
b) Sözleşmeli personel	5.597.114	9,8	12.303.637	12,7	28.594.012	15,8	50.530.396	18,1	83.132.362	18,5	116.949.847	16,9	165.430.482	14,2	240.424.525	17,6	294.993.162	18,3	327.743.113	17,5
c) İşçi	10.028.966	17,6	14.854.504	15,3	28.673.625	15,9	49.049.786	17,6	97.684.769	21,7	182.653.060	26,3	247.659.677	21,2	316.467.269	23,2	387.268.354	24,0	421.033.729	22,5
TOPLAM (1)	16.287.234	28,6	28.394.394	29,2	59.413.707	32,9	103.304.903	37,0	186.903.131	41,5	307.808.540	44,4	425.197.329	36,4	574.519.184	42,1	703.468.623	43,6	771.114.429	41,2
B- MALZEME GİDERLERİ																				
a) Yakıt	2.986.774	5,2	6.384.742	6,6	12.729.079	7,0	17.574.080	6,3	34.281.088	7,6	67.601.430	9,7	86.333.585	7,4	139.199.288	10,2	191.732.662	11,9	212.855.089	11,4
b) Diğer malzeme	1.579.526	2,8	3.051.670	3,1	5.323.273	2,9	8.532.688	3,1	12.915.044	2,9	24.149.560	3,5	35.595.888	3,0	40.846.342	3,0	63.326.320	3,9	76.194.617	4,1
TOPLAM (2)	4.566.300	8,0	9.436.412	9,7	18.052.352	10,0	26.106.768	9,3	47.196.132	10,5	91.750.990	13,2	121.929.473	10,4	180.045.630	13,2	255.058.982	15,8	289.049.706	15,5
C- FAALİYET İÇİ DİĞER GİDERLER																				
a-) DMY Çeken ve çekilen araç. bakım ve onarım gideri	3.052.402	5,4	5.177.235	5,3	10.797.790	6,0	19.831.750	7,1	24.617.219	5,5	49.945.732	7,2	70.905.721	6,1	122.958.926	9,0	108.568.699	6,7	178.485.790	9,5
b-) Dışarıya yaptırılın bakım onarım gideri	705.858	1,2	620.410	0,6	1.356.349	0,8	5.325.022	1,9	6.526.048	1,4	12.512.794	1,8	15.474.874	1,3	25.174.711	1,8	21.465.730	1,3	37.158.896	2,0
c-)Elektrik giderleri	843.779	1,5	1.832.983	1,9	3.251.610	1,8	5.817.097	2,1	9.400.216	2,1	14.198.363	2,0	24.891.036	2,1	31.528.568	2,3	34.418.585	2,1	36.964.624	2,0
d-)Amortismanlar	6.101.435	10,7	9.547.853	9,8	16.897.588	9,4	28.044.471	10,0	42.025.610	9,3	59.431.057	8,6	84.515.562	7,2	122.533.689	9,0	147.901.575	9,2	189.408.944	10,1
e) Diğerleri	914.911	1,6	1.863.071	1,9	3.836.805	2,1	8.333.643	3,0	14.188.467	3,2	22.421.414	3,2	28.669.764	2,5	43.388.991	3,2	52.012.838	3,2	65.078.670	3,5
TOPLAM (3)	11.618.385	20,4	19.041.552	19,6	36.140.142	20,0	67.351.983	24,1	96.757.560	21,5	158.509.360	22,9	224.456.957	19,2	345.584.885	25,3	364.367.427	22,6	507.096.924	27,1
FAALİYET İÇİ GİDERLER TOPLAMI (A)	32.471.919	57,0	56.872.358	58,5	113.606.201	62,9	196.763.654	70,5	330.856.823	73,5	558.068.890	80,5	771.583.759	66,1	1.100.149.699	80,5	1.322.895.032	81,9	1.567.261.059	83,8
B) FAALİYET DIŞI GİDERLER																				
b) Faiz, komisyon gideri	15.239.635	26,8	26.133.587	26,9	37.429.006	20,7	43.414.914	15,5	54.837.726	12,2	83.259.827	12,0	134.311.213	11,5	121.512.589	8,9	171.995.822	10,7	235.496.714	12,6
c) Kambiyo zararları	6.034.130	10,6	9.447.211	9,7	23.579.463	13,1	28.065.029	10,0	46.828.397	10,4	32.167.640	4,6	215.030.733	18,4	64.765.980	4,7	2.820.320	0,2	7.940.039	0,4
d-)diğerleri	3.214.676	5,6	4.688.145	4,8	5.990.865	3,3	11.010.775	3,9	17.784.486	3,9	20.064.374	2,9	46.308.239	4,0	79.856.604	5,8	117.161.977	7,3	59.632.238	3,2
FAALİYET DIŞI GİDERLER TOPLAMI (B)	24.488.441	43,0	40.268.943	41,5	66.999.334	37,1	82.490.718	29,5	119.450.609	26,5	135.491.841	19,5	395.650.185	33,9	266.135.173	19,5	291.978.119	18,1	303.068.991	16,2
GİDERLER TOPLAMI (A+B)	56.960.360	100	97.141.301	100	180.605.535	100	279.254.372	100	450.307.432	100	693.560.731	100	1.167.233.944	100	1.366.248.872	100	1.614.873.152	100	1.870.330.050	100
DÖNEM KARI (ZARARI)	-38.001.065		-60.784.796		-103.900.758		-137.095.470		-220.640.722		-328.746.671		-571.452.171		-532.039.060		-496.206.733		-626.747.820	
DÖNEM KARI (ZARARI) YÜZDESİ																				
a) faaliyet içi kar (zarar)	-15.058.687	39,6	-23.265.365	38,3	-41.371.783	39,8	-66.637.984	48,6	-137.128.365	62,2	-237.097.833	72,1	-216.997.282	38,0	-328.087.617	61,7	-344.254.996	69,4	-442.526.503	70,6
b) faaliyet dışı kar (zarar)	-22.942.378	60,4	-37.519.431	61,7	-62.528.975	60,2	-70.457.486	51,4	-83.512.357	37,8	-91.648.838	27,9	-354.454.889	62,0	-203.987.443	38,3	-151.951.736	30,6	-184.221.317	29,4
TOPLAM KAR (ZARAR)	-38.001.065		-60.784.796		-103.900.758		-137.095.470		-220.640.722		-328.746.671		-571.452.171		-532.039.060		-496.206.733		-626.747.820	

Kaynak: TCDD 1995-2004 Yıllarına Ait Bilançolar.

Yukarıdaki Tablo 47: Gelir-Gider dengesinde görüldüğü üzere;

Kurumun faaliyet giderlerinin 2004 itibariyle % 83,8' ini faaliyet içi giderler, % 16,2' sini de faaliyet dışı giderler oluşturmakta olup bu denge yıllar itibariyle büyük bir değişiklik göstermiştir. 1995 yılında faaliyet içi giderler toplam giderlerin % 57'si iken, faaliyet dışı giderler % 43' ünü oluşturmaktadır. 1997 yılından sonra faaliyet dışı giderlerin payı hızla düşmüştür. Faaliyet dışı ödemeler faizler ve komisyonlar, kur farkları ve diğer ödemelerden oluşmaktadır. Faaliyet dışı gelir ve karlar kaleminde yol yapım ve onarımında kullanılan finansman büyük bir payı oluşturmaktadır. Bu finansman genel bütçeden ulaştırma bakanlığı bütçesine aktarılmakta olup, toplam yol yapım ve onarım harcamalarının yaklaşık % 10'unu oluşturmaktadır. Bu ödemelerin nedeni ise; TCDD'nin toplam hat uzunluğunun % 95'nin tek hatların oluşturması ve elektrikli, sinyalli hatların ise toplam hatlar içerisindeki payının oldukça düşük olmasından dolayı bu durum büyük yatırımları gerektirmektedir. Bu yatırımlarda işletmenin faaliyet dışı giderlerinde yer almakta ve kuruluşun zararlarının artmasına neden olmaktadır. Yol bakım onarımı ile yeni yatırımlar için kurumun aldığı borçların faizlerinin devlet tarafından karşılanması gerekmektedir.

1995-2004 yıllarını kapsayan 10 yıllık bir analizde gider kalemlerinin içinde personel gideri çok büyük bir payı oluşturmaktadır. 1995'ten 1999'a yaklaşık %10'luk bir artış gözlenmekte olup, beş yılın genel ortalaması % 33,8 iken, 1995-2004 on yıllık bir süreçte bu pay % 37,7'dir. Özellikle son yıllarda personel giderinin toplam gider içindeki payı % 40'ların üzerine çıkmıştır. Personel giderlerinin özellikle son yıllarda bu kadar artmasında iki faktör çok etkili olmuştur. Birincisi; personel ücretlerinin kurumun inisiyatifi dışında, yasalar ve toplu sözleşmelerle belirleniyor olması, ikincisi; kurumun bünyesindeki personel başına iş hacminin düşmesidir. İş hacminin

gereği kadar yükselmesi durumunda, personel giderlerinin toplam gider içindeki payı da düşecektir.

TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü ile bağlı ortaklıklarının 2004 yılı personel harcamaları toplamı konsolide 771 Milyar YTL olarak gerçekleşmiştir. Yapılan bu harcamalardan memura isabet eden kısım % 2,8 oranında 22,3 milyar YTL dir. Sözleşmeli personele isabet eden kısım % 42,5 oranında 327,7 Milyar YTL dir. İşçiler için yapılan harcama ise; toplam harcamanın % 54,7 oranında 421 milyar YTL' dir. Yapılan bu harcamalar ücret, ek ödeme ve sosyal giderlerden oluşmaktadır.

Gider kalemlerinin içinde diğer bir gider türü yakıt ve malzeme gideridir. Bu gider kaleminin toplam giderler içindeki payı 1995' te % 8 iken 2004'te % 15,4' tür. On yılda iki katına çıkmıştır. Yakıt ve malzeme giderinin bu derece artışında Demiryollarında çeken makinelerin eksikliği ve ekonomik ömürlerini doldurmuş olmalarının yanında, lokomotifin iki misli kadar yakıt gideri olan lokomotiflerin sayısı demiryollarındaki makine parkının % 80'inin üzerinde olup, bunların malzeme giderinin aşırı derecede yüksek olması gösterilebilir.

Faaliyet içi diğer giderler içinde bakım ve onarım gideri yine önemli bir kalemi oluşturmaktadır. Özellikle çekilen araçların eskiliği yüzünden sık sık bakıma alınmaları bu giderleri artırmaktadır. Bu kalem altında önemli bir gider de amortisman giderlerini oluşturmaktadır. Faaliyet dışı giderler; faiz, komisyon ve kambiyo giderlerinden oluşmaktadır. Yeterli sermaye ve büyük finansman açığı bulunan kuruluş zorunlu olarak bu giderlere katlanmaktadır. Bu giderlerin toplam tutarı, faaliyet içi giderler toplamına yakındır.

Kurumun yıllar itibariyle bakıldığında mal ve hizmet satış maliyetleri içindeki en büyük payı cer işletme ve bakım giderleri

almaktadır. Bu kalemin büyük olmasının nedeni ise, TCDD' deki mevcut lokomotif ve vagonların çok çeşitli ve eski modellerden oluşması, dolayısıyla bunlar için yapılan bakım onarım masrafları da Kurumun giderlerini artırmaktadır. Bu giderlerin azaltılması için yapılacaklar arasında; teknolojik-ekonomik ömrünü dolduran cer araçlarının kullanılmayıp yeni cer araçlarının temin edilmesi, cer bakım onarım işlerinin aksamaması için cer atölyelerinin malzeme ihtiyaçlarının zamanında alınması gösterilebilir.

Kurumun maliyetlerini arttıran ikinci önemli unsur ise işçilik giderlerinin payının yıllar itibariyle artış göstermesidir. İşçilik giderlerinin artmasındaki en önemli etken; işin niteliği dikkate alınmadan seyyanen yapılan zamlar sonucu oluşan dengesiz ücret dağılımıdır. Sonuçta Kuruluşun işçilik giderlerine olması gerekenin üzerinde bir maliyet yükü yüklemekte olup, personel verimliliğini olumsuz yönde etkilemektedir.

TCDD'nin giderleri toplamı 2004 yılında konsolide olarak bir önceki yıla göre % 15,8 oranında 255 trilyon lira artışla 1,8 katrilyon liraya yükselmiştir.

TCDD'nin gelirlerinin giderlerini karşılayamadığından sürekli zarar eden kurumun esas faaliyetlerinin özellikle yolcu ve yük taşımalarının yeterli seviyede artırılmaması ve demiryollarında çalışan personelin hizmet birimleri ve sınıfları arasındaki dağılımının ihtiyaca göre yapılmaması gösterilebilir. Ayrıca maliyetler açısından baktığımızda bakım-onarım için gerekli malzeme teminindeki gecikmeler, gider kalemleri içinde en büyük payı oluşturan cer işletme bakım-onarım giderlerinin maliyetlerinin çok yüksek olması ve kurumun bünyesinde işlevlerini tamamlamış olup ta hala devam eden hizmet birimlerinin mevcudiyeti maliyet artırıcı unsurlar olarak göze çarpmaktadır. Demiryollarının faaliyetlerini sürdürebilmesi için ihtiyaç duyduğu ray,

traversin zamanında temin edilememesinin yanında üretiminin yüksek maliyetli oluşu gider kalemlerinin normalin çok üzerine çıkmasına neden olmaktadır.

2.1.Demiryolları-Liman ve İskelelere Göre Genel Giderleri

Demiryollarındaki toplam giderlerinin son beş yıldaki durumuna baktığımızda. 2001 yılında toplam giderleri bir önceki yıla göre % 68,5 artış göstermiş, 2002 yılında % 14,6, 2003'te % 20,1 ve 2004 yılında ise bir önceki yıla göre yaklaşık % 16 artmıştır. 2004 yılındaki artış oranına gider kalemleri açısından ayrı ayrı baktığımızda personel giderleri % 9, malzeme giderleri % 18, yakıt giderleri % 10,5, diğer giderleri % 25 oranında artış göstermiştir. Toplam giderler içerisinde personel giderinin payı % 38, malzeme giderlerini payı % 4,3 , yakıt enerji giderleri % 14,4 , diğer giderlerin payı ise % 43,3' tür.

Limanlarındaki toplam giderler yıllar itibariyle artış göstermekte ve gider kalemlerinde en büyük payı personel gideri oluşturmaktadır. 2004 yılında toplam giderler bir önceki yıla göre % 13,2 oranında artmıştır. Artış oranına gider kalemleri açısından ayrı ayrı baktığımızda personel giderleri % 11,4, malzeme giderleri %45,5, yakıt giderleri % 6,5, diğer giderleri % 16,3 oranında artış göstermiştir.

Van gölü işletmesinin toplam giderlerinin yıllar itibariyle artış oranına baktığımızda 2001 yılında bir önceki yıla göre % 36,2, 2002 yılında bu oran % 57,5 , 2003' te % 38,8 iken 2004 yılında ise % 27,2 oranında artış göstermiştir. Gider kalemlerinde en büyük payı personel ve yakıt gideri oluşturmaktadır.

Tablo 48 : Demiryolları, Limanlar ve Van Gölü İşletmesi Genel Gider Tablosu (YTL)

			2000	2001	2002	2003	2004
demiryolları	Personel	Memur	7.654.650	11.257.174	16.467.329	19.845.823	20.887.324
	ücretleri	Sözleşmeli	110.513.787	156.192.055	226.723.176	277.996.431	309.004.934
		İşçi	127.124.258	172.994.889	220.968.572	272.586.651	293.001.322
		Toplam	245.292.695	340.444.118	464.159.077	570.428.905	622.893.580
	Malzeme giderleri		22.624.506	31.617.333	37.718.478	58.854.014	69.462.581
	Yakıt enerji giderleri		77.862.068	105.380.988	160.750.442	212.499.389	234.738.365
	Diğer giderler		261.247.083	545.737.908	510.219.985	567.426.659	708.722.537
	Demiryolları toplam		607.026.352	1.023.180.347	1.172.847.982	1.409.208.967	1.635.817.063
Limanlar	Personel	Memur	514.805	802.059	1.105.860	1.289.220	1.378.928
	ücretleri	Sözleşmeli	6.294.933	9.031.021	13.371.873	16.581.664	18.401.668
		İşçi	53.368.479	71.628.849	91.556.180	109.180.904	121.783.000
		Toplam	60.178.217	81.461.929	106.033.913	127.051.788	141.563.596
	Malzeme giderleri		1.308.802	1.970.947	2.756.462	3.956.930	5.751.528
	Yakıt enerji giderleri		2.916.842	4.521.494	6.937.357	9.113.931	9.711.964
	Diğer giderler		18.355.983	50.957.316	69.609.975	54.298.657	63.180.328
	Limanlar toplam		82.759.844	138.911.686	185.337.707	194.421.306	220.207.416
Van Gölü İşletmesi	Personel	Memur	36.178	47.937	54.200	72.065	71.335
	ücretleri	Sözleşmeli	141.126	207.406	329.476	415.067	336.511
		İşçi	2.160.323	3.035.939	3.942.517	5.500.799	6.249.407
		Toplam	2.337.627	3.291.282	4.326.193	5.987.931	6.249.407
	Malzeme giderleri		50.176	129.911	95.957	189.514	76.386
	Yakıt enerji giderleri		1.186.959	1.534.308	3.315.502	4.585.789	6.193.644
	Diğer giderler		199.773	186.410	361.530	479.644	1.378.288
	Van Gölü İşletmesi toplam		3.774.535	5.141.911	8.099.182	11.242.878	14.305.571
TCDD giderleri	Personel	Memur	8.205.633	12.107.170	17.627.389	21.207.108	22.337.587
	ücretleri	Sözleşmeli	116.949.846	165.430.482	240.424.525	294.993.162	327.743.113
		İşçi	182.653.060	247.659.677	316.467.269	387.268.354	421.033.729
		Toplam	307.808.539	425.197.329	574.519.183	703.468.624	771.114.429
	Malzeme giderleri		23.983.484	33.718.191	40.570.897	63.000.458	75.290.495
	Yakıt enerji giderleri		81.965.869	111.436.790	171.003.301	226.199.109	250.643.973
	Diğer giderler		279.802.839	596.881.634	580.191.490	622.204.960	773.281.153
	GENEL TOPLAM		693.560.731	1.167.233.944	1.366.284.871	1.614.873.151	1.870.330.050

KAYNAK: TCDD İstatistik Yıllığı (2000-2004), Ankara, s.87.

TCDD' nin genel gider toplamlarına baktığımızda ise; dağılım oranlarının değişmediği görülmektedir. 2004 yılında bir önceki yıla göre değişim % 15,8 artış olmuş, en büyük payı da personel ve diğer giderler kalemi oluşturmaktadır.

3.İŞLETME FAALİYETLERİNDE GELİR-GİDER DENGESİ

TCDD'nin esas işletme faaliyeti yük ve yolcu taşıma hizmetlerinden oluşmakta olup, işletme gelir kalemleri de bu iki faaliyetin oluşturduğu gelirlerden meydana gelmektedir. İşletme giderleri bu hizmetler için katlandığı giderler ile amortismanlardan oluşmaktadır.

Kurumun gelir gider dengesinin daha iyi anlaşılabilmesi için aşağıdaki Tablo:49, 1996-2004 yıllarını kapsayan bir dönemde işletme gelir gideri faaliyet türlerine göre gösterilmiş, buna göre demiryollarında liman hizmetleri dışında işletme gelirleri işletme giderlerini karşılamaktan oldukça uzaktır. Toplam taşımada gelirin gideri karşılama oranı 1996 da % 25 iken, 2004 % 27'dir. Yolcu taşımada yıllar itibariyle bu oranda büyük bir farklılık gözlenmemekte olup, yaklaşık %21,6'dır. Yük taşımada ise 1996'da %27, 2004'de % 31 olarak gerçekleşmiş, ortalama % 27,5 olan bu oran özellikle 1999' da bir önceki yıla göre % 8'lik bir düşme görülmektedir. Görüldüğü gibi demiryollarında işletme gelirleri giderlerinin yarısını bile karşılayamamaktadır. Oysa liman hizmetlerinde bu oran oldukça yüksektir yaklaşık giderlerinin iki katı kadar gelir elde edilmektedir. Hatta 1999 yılında işletme geliri işletme giderinin %248' ini karşılarken, 2004 yılında %180 olarak gerçekleşmiştir. Van gölü işletme zararları oldukça yüksektir. Bu da gelirin gideri karşılamasında yıllar itibariyle büyük düşüşlere neden olmakta, özellikle son yıllarda 1 milyar gelire karşılık 13 milyar gider gerçekleşmekte gelirin gideri karşılama oranı ise yaklaşık %13 civarındadır.

Tablo 49 : İşletme Faaliyetlerinde Gelir-Gider Dengesi (1999-2004) (YTL)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
BANLİYÖ YOLCU						
Gelirler	9.737.225	14.618.121	19.975.930	24.061.825	30.232.371	34.639.586
Giderler	14.619.186	21.552.367	29.672.594	38.671.861	41.879.935	58.724.434
kar/zarar	(4.881.961)	(6.934.246)	(9.696.664)	(14.610.036)	(11.647.564)	(24.084.848)
gelirin gideri karşılama oranı (%)	67	68	67	62	72	59
ANAHAT YOLCU						
Gelirler	15.392.775	27.205.892	43.242.721	56.327.628	74.895.233	75.286.777
Giderler	98.817.931	154.904.740	248.846.605	349.615.323	402.925.848	480.933.197
kar/zarar	(83.425.156)	(127.698.848)	(205.603.884)	(293.287.695)	(328.030.615)	(405.646.420)
gelirin gideri karşılama oranı (%)	16	18	17	16	19	16
TOPLAM YOLCU						
Gelirler	25.130.000	41.824.013	63.218.651	80.389.453	105.127.604	109.926.363
Giderler	113.437.117	176.457.107	278.519.199	388.287.184	444.805.783	539.657.631
kar/zarar	(88.307.117)	(134.633.094)	(215.300.548)	(307.897.731)	(339.678.179)	(429.731.268)
gelirin gideri karşılama oranı (%)	22	24	23	21	24	20
YÜK						
Gelirler	40.791.395	68.811.762	97.170.649	150.453.886	211.698.903	258.510.222
Giderler	175.826.353	304.719.536	386.444.015	567.297.460	701.120.618	822.278.189
kar/zarar	(135.034.958)	(235.907.774)	(289.273.366)	(416.843.574)	(489.421.715)	(563.767.967)
gelirin gideri karşılama oranı (%)	23	23	25	27	30	31
TOPLAM TAŞIMA						
Gelirler	65.921.395	110.635.775	160.389.300	230.843.339	316.826.507	368.436.585
Giderler	289.263.470	481.176.643	664.963.214	955.584.644	1.145.926.401	1.361.935.820
kar/zarar	(223.342.075)	(370.540.868)	(504.573.914)	(724.741.305)	(829.099.894)	(993.499.235)
gelirin gideri karşılama oranı (%)	23	23	24	24	28	27
LİMAN HİZMETLERİ						
	*					
Gelirler	76.904.460	123.677.888	196.054.886	266.318.226	329.674.799	344.335.141
Giderler	41.593.353	73.147.070	101.534.482	136.588.771	165.962.610	191.751.184
kar/zarar	35.311.107	50.530.818	94.520.404	129.729.455	163.712.189	152.583.957
gelirin gideri karşılama oranı (%)	185	169	193	195	199	180
VAN GÖLÜ İŞLETMESİ						
Gelirler		281.795	437.270	1.046.397	1.479.468	1.751.975
Giderler		3.745.177	5.086.063	11.006.021	11.006.021	13.574.055
kar/zarar		(3.463.382)	(4.648.793)	(9.959.624)	(9.526.553)	(11.822.080)
gelirin gideri karşılama oranı (%)		8	9	10	13	13
GENEL TOPLAM						
Gelirler	142.825.855	234.595.458	356.881.456	498.207.962	647.980.774	714.523.701
Giderler	330.856.823	558.068.890	771.583.759	1.100.149.698	1.322.895.032	1.567.261.059
kar/zarar	(188.030.968)	(323.473.432)	(414.702.303)	(601.941.736)	(674.914.258)	(852.737.358)
gelirin gideri karşılama oranı (%)	43	42	46	45	49	46

Not: * 1996,1997,1998,1999 yıllarındaki verilerde Van Gölü İşletmesine ait bilgiler dahildir.

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllıkları (1996-1999) & TCDD İstatistik Yıllığı 2000-2004:89

Demiryollarında üretilen hizmetin maliyetini oluşturan giderlerde bir önceki yıla göre demiryolu taşımacılığında % 19, liman ve iskele hizmetlerinde % 15,5, Van gölü feribot işletmesinde ise % 23,3 olmak üzere genelde % 18,4 oranında bir artış olmuş, buna karşılık gelirin gideri karşılama oranı sübvansiyonlar hariç 2003 yılında % 49 iken, 2004 yılında % 45 olarak gerçekleşmiştir.

Demiryolları 2004 yılında mal ve hizmet satışlarından net 368 milyon YTL gelir elde etmiş, buna karşılık bu mal ve hizmetlerin elde edilmesi için bu dönemde 1.361 milyon YTL gider oluşmuş, sonuçta bu dönemde işletme faaliyetlerinden dolayı 993 milyon YTL zarar etmiştir.

İşletme faaliyetleri gelir gideri karşılamaktan oldukça uzaktır. Bunun yanında, ortalama bir yıl sonra tahsili mümkün olabilen sübvansiyonlar brüt hasılatın %33'ünü oluşturmaktadır. Dolayısıyla cari yıldaki 410 milyar YTL giderin ancak bir sonraki yılda tahsili mümkün olmakta bu durumda Kurumun finansman sıkıntısına neden olmaktadır. Finansman yetersizliği, Kuruluşa hem ek faiz yükü getirmekte hem de Kuruluşun ihtiyacı olan malzemenin temininde gecikmelere ve de pahalı alımlara neden olmaktadır. Mevcut işletmecilik koşullarında gelir gider dengesini sağlamak olanaksızdır. Faiz yükünden kurtulmak ve kaynaklardaki azalışı asgari seviyede tutulabilmek için, her yıl yitirilen öz kaynak sermaye artırımını suretiyle giderilmektedir.

“Dünyanın birçok ülkesinde, toplu taşımacılıkta demiryolları ön sırada gelirken, Türkiye’de bunun tam tersi bir durum görülmektedir. Uzun yıllardan beri demiryollarımıza bir atılımı gerçekleştirecek büyüklükte bir yatırım yapılmamıştır. Ulaştırma demiryolu yatırımlarının maliyetli olduğundan dolayı yatırım yapılmadığı gerekçe gösterilirken işletme maliyetleri

gözüldü edilmektedir. Yapılan araştırma sonuçları şunu göstermektedir. Mevcut demiryolunu iyileştirmenin, transit trafiği geçirmek için yapılan Avrupa Otoyolundan daha ekonomik olduğu, ayrıca işletme maliyetleri açısından yük taşımacılığında 1 ton yükün 1 km. ye taşınması maliyeti karayolunda 32,57 TL iken, bu değer demiryolu için 21,46 TL olmaktadır. Yolcu taşımacılığında ağırlık karayolunda olmak üzere, demiryollarında gerekli önlemleri almak, yük taşımacılığında ise kesinlikle demiryollarına öncelik tanınmalıdır.” (Tuna, 1989:23-33)

Taşıma giderlerinin yolcu ve yük taşımaları arasındaki dağılımını da gösteren Tablo:49 Çeşitli mali analiz teknikleriyle yapılan 9 yıllık değerlendirme sonuçlarına göre;

Giderler taşıma türleri itibariyle karşılaştırıldığında; yolcu taşımacılığında gelir gider rasyosunun 1996 % 21, 2004 %20 olarak gerçekleştiği yıllar itibariyle ise büyük bir değişme göstermediği görülmektedir. Eşya taşımacılığında daha olumlu bir gelişme olduğu ve 1996 % 27 olan oranın, 2004 % 31’ e yükseldiği, her iki taşımacılık türüne ait gelir gider rasyosunun 1996’ da % 25’ ten 2004’ e % 27’e çıktığı görülmüştür. Bu bakımından TCDD, eşya taşımacılığında çok yeterli olmamakla kaydettiği olumlu gelişmeyi yolcu taşımacılığında sağlayamamıştır.

TCDD işletmesinin toplam gelir gider rasyosu 1996’ da % 46’lık değeri 2004’te de aynı kalmasına rağmen, yıllar itibariyle değerlendirildiğinde en yüksek değer 1998’de gerçekleşmiş % 52’lik seviyeye ulaşmıştır. İşletmenin zararlarının ise 9 yıllık değerlendirilme sonucuna göre aynı kaldığı hiçbir iyileşmenin kaydedilmediği görülmektedir.

“TCDD’nin faaliyetleri arasında demiryolu işletmeciliği dışında; liman işletmeciliği gibi esas faaliyet alanı dışında kalan konularda da yönetsel sorumlulukları ve finanssal yükleri bulunmaktadır. Bu dikey entegre organizasyon modeli TCDD açısından karşılanması mümkün olmayan maliyetlere, kaynak açıklarına ve zarar sarmalına neden olmaktadır. TCDD’nin sahip olduğu mevcut finansman modeli demiryolu altyapısı ile üst yapısının modernizasyonunda yeterli olmadığı gibi, demiryolu işletmeciliğinin sürdürülebilmesinde dahi yeterli olmamaktadır. Düşük işgücü verimliliği, yönetimdeki aksaklıklar, verimsiz ve yanlış yatırım kararları, maliyetlerin yüksekliği, teknolojik olarak kendini yenileyememe ve finansman giderlerinin yüksekliği TCDD’nin zararının yıllar itibarıyla yükselmesine neden olmaktadır.” (YDK, 2003:63)

Demiryollarında son beş yıldaki işgücü verimliliği göstergeleriyle hazırlanmış tablo aşağıdadır.

Tablo 50 : Demiryollarında Personel Verimliliği

Personel verimliliği	2000	2001	2002	2003	2004
Personel başına hamton-km	760.014	654.215	686.428	700.573	718.036
Personel başına düşen trafik-km	445.815	387.389	389.007	425.450	431.682
Personel başına düşen tren-km	1.302	1.231	1.223	1.223	1.351
Personel başına düşen loko-km	1.844	1.711	1.710	1.673	1.791

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı 2000-2004:102.

İşgücü verimliliği göstergesi olan hamton-km 2004 yılında, bir önceki yıla göre % 2,5 oranında , trafik-km %1,5 oranında, tren –km %10,5 ve son olarak da loko-km % 7 oranında artış göstermiştir. Son beş yıl geneline baktığımızda personel verimlilik göstergeleri düşmüştür. Özellikle 2001 yılında bir önceki yıla göre en düşük değerlere ulaşmış takip eden yıllarda toparlama eğilimi göstermiştir.

Tablo:47 ile Tablo:49 birlikte ele alındığında daha iyi sonuçlara ulaşılmaktadır. Toplam taşıma giderleri 2004 yılında 1.361.935.820 YTL iken bu giderlerin 622.893.580 YTL' sini personel giderleri oluşturmaktadır. 2004 yılında işletme geliri ise, 368.436.585 YTL olup, işletme gelirinin personel giderini karşılama oranı % 59' dur. Bu durum faaliyet gelirlerinin personel giderinin ancak yarısını karşılayabildiğini göstermektedir. 2003 yılında ise bu oran % 55' tir. Yıllar itibariyle bakıldığında işletme gelirleri personel giderlerini karşılamaktan oldukça uzaktır. Tablo:49 görüldüğü üzere TCDD İşletmesi'nin zararları yıllar itibariyle artmakta, gelir gideri karşılama oranı gittikçe azalmaktadır. Bu durumun oluşmasındaki en önemli neden TCDD İşletmesinin diğer alternatif ulaşım sistemleriyle rekabet edememesi ve ulaşım sistemindeki payının düşmesi dolayısıyla esas faaliyetlerini yeterince gerçekleştirememesinden kaynaklanmaktadır. Bu durumun oluşması da TCDD işletme modelinden kaynaklanmaktadır. Kurumun yapısı tüm alt yapı, işletme ve pazarlama faaliyetlerinin tek bir yerden kontrol edildiği üretim odaklıdır. Dolayısıyla , pazar ihtiyaçlarına cevap veremeyen, hiyerarşik bir modele dayanmasından kaynaklı olarak da sürekli zarar eden bir yapıda rekabetten çok uzak bir işletmecilik yapılmaktadır.

Kuruşun işletme faaliyetleri açısından analiz ettiğimiz gelir gider dengesinin sağlanabilmesi için amaca uygun bir organizasyon yapısının oluşturulması gerekmektedir. İşletme faaliyetlerinin oluşumunu ve sonuçlarını etkileyen faktörlerin başında amaca uygun bir organizasyon gelmektedir. TCDD'nin mevcut organizasyon yapısı içinde 18 daire başkanlığı, bununla birlikte başkan yardımcılıkları, şube müdürlükleri ve şefliklerinin sayısındaki artış, ihtiyaçlar doğrultusunda gerçekleşmemiştir. Özellikle 1973'de 9 olan daire başkanlığı sayısında Kuruluşun ana faaliyetlerinde yada iş hacminde herhangi bir değişiklik olmamasına karşın 1994 yılında 18'e çıkartılmıştır. Bu durum merkez teşkilat yapısını hantal ve verimsiz bir yapıya sokmuştur.

4.TCDD’NİN BİLANÇOSU

Bu bölümde kurumun bilançosu tek düzen hesap planı çerçevesinde tahlil edilecektir. Bu bölümdeki veriler;

Tablo 45 : TCDD İşletmesine Ait Genel Bilgiler ve

Tablo 51 : TCDD’nin 1998’den 2004’e Mali Durumunu gösteren tablolarda gösterilmiştir.

BİLANÇO

TCDD İşletmesinde 7 Bölge Başmüdürlüğü, 4 adet Fabrika İşletmesi, 7 adet Liman, 1 adet feribot işletmesi ve 2 adet de Mali İşler Dairesi Başkanlığı bünyesinde olmak üzere muhasebe tutulmakta ve sonuçları Genel Müdürlük Mali İşler Daire Başkanlığında birleştirilerek tek bir bilanço ve gelir tablosu oluşturulmaktadır. Kurumun Bilançosu her yıl aralık ayının son günündeki mevcut durumunu göstermektedir. Tek düzen muhasebe planı kullanılmaktadır.

AKTİFLER

TCDD’nin varlıkları 2003 yılında 2002 yılına göre mutlak olarak 710,1 trilyon lira ve yüzde olarak % 31, oranında artarak toplam 3.001,8 trilyon liraya ulaşmıştır. Varlık hesaplarındaki bu artışın % 26,6 oranındaki 798,6 trilyon lirası dönen varlıklara, %73,4 oranındaki 2.203 trilyon lirası ise duran varlıklara aittir.

I.Dönen Varlıklar:

İşletmenin dönen varlıkları 2003 yılında bir önceki yıla göre mutlak olarak 250 trilyon lira ve yüzde olarak % 45,6 oranında artış göstermiş,

2003 yılındaki dönen varlık hesabı 798,6 trilyon liraya ulaşmıştır. Dönen varlık hesap sınıfındaki kalemler incelendiğinde, dönen varlıklardaki bu artışın temel olarak, hazır değerler, ticari alacaklar ve diğer alacaklar grubundaki artıştan kaynaklandığı görülmektedir. Diğer kalemler yüzde olarak oldukça fazla bir artış varlıklardaki artışla mutlak olarak çok düşük düzeyde olduğu söylenebilir.

10. Hazır Değerler

İşletmenin hazır değerleri 2003 yılında 2002 yılına göre mutlak olarak 19,1 trilyon yüzde olarak % 76,4 oranında artarak toplam 44 trilyon liraya ulaşmıştır. Bu kalemin artış nedenleri kasa, alınan çekler ve bankalar hesabındaki artıştan kaynaklanmaktadır. Bu gruptaki hesapların detayı aşağıda verilmiştir.

100. Kasa

2003 yılı sonunda kurumun kasasında toplam 50.487 YTL para mevcudu bulunmaktadır. Kurumun ülke çapında yaklaşık 539 ayrı kasa da ayrı olarak hesap hareketliliği yaşanmakta dolayısıyla 2003 sonundaki kasa bakiyesi kurumun çok geniş bir yapıya sahip olmasından, çok fazla değildir. 2002 yılına göre dönem sonu kasa mevcudunda 6.940 YTL fazlalık vardır.

101. Alınan çekler

İşletmenin 2003 yılında alınan çekler hesabının bakiyesi 2,4 trilyon liradır. Alınan çekler üçüncü şahısların yükümlülükleri karşılığında alınmış olup, tamamı 2004 Ocak ayında tahsil edilmiştir. Bir önceki yılın dönem sonu alınan çekler hesabının bakiyesiyle karşılaştırıldığında 180.308 YTL'lik fark görülmektedir.

102. Banka

2003 yılı sonu itibariyle TCDD'nin bankalar nezdindeki mevduat tutarı 40,7 trilyon liradır. 2002 yılına göre 18,9 trilyon lira artış görülmektedir. 1998 yılında getirilen KİT'lerin kaynaklarını kamu bankalarında tutmaları zorunluluğu gereğince Kurum mevduatının yaklaşık % 98,5'i , 40.083.467 YTL'si kamu bankalarında tutmaktadır. Kuruluş ağırlıklı olarak kamu bankaları ile çalışmasına karşılık ticari faaliyetlerin sonucu olarak özel bankalarla da çalışmak zorunda kalmaktadır. 2003 sonu itibariyle baktığımızda mevduatın %72'si Vakıflar Bankasındaki hesabında olduğu görülmektedir. TCDD'nin finansman darboğazı nedeniyle genelde vadeli mevduatı bulunmamaktadır.

103. Verilen Çekler ve Ödeme Emirleri (-)

2003 yılı sonu itibariyle verilen çekler ve ödeme emirleri hesabının bakiyesi 4.742 milyar liradır. Detayında ise Verilen Türk Paralı Havale Emirleri ibaresine yer verilmiş olup; üçüncü kişilere hak edişleri karşılığında verilen ve sahiplerince yılın son gününde tahsil edilmemiş olan tutarları göstermektedir. Ocak 2004'de ödemeleri gerçekleşmiştir.

108. Diğer Hazır Değerler

Diğer Hazır Değerler hesabında yoldaki paraların izlendiği görülmektedir. Yoldaki paralardan kasıt, bankalar kanalıyla Genel Müdürlüğe gönderilen tali kasa kalıntılarıdır. 2003 yılı bakiyesi 939,6 milyar lira olup, kuruluşun kendi kasasındaki paralar niteliğindedir.

11. Menkul Kıymetler

Bu kalem 2003 yılında 2002 yılına göre mutlak olarak 790.000 YTL ve yüzde olarak % 72,5 oranında azalış göstermiştir. 2003 yılı bakiyesi

300.000 YTL'dir. Yüzde olarak oldukça yüksek bir azalış gözükken bu kalemin dönen varlıklar toplamıyla kıyaslandığında çok düşük olduğu görülmektedir. Menkul Kıymetler Hesabında 2003 yılında kamu kesimi tahvil, senet ve bonoları 300 milyar lira, 31.12.2002-2.1.2003 tarihleri arasındaki repo işlemi nedeniyle yer almaktadır.

12.Ticari Alacaklar

2003 yılında 2002 yılına göre dönen varlıklardaki ticari alacaklar mutlak olarak 203,1 YTL ve % 76,2 oranında artış göstermiştir. TCDD'nin 2003 yılı ticari alacaklarının toplam bakiyesi 469,7 trilyon liradır. Bu gruptaki hesapların detayı aşağıda verilmiştir.

120. Alıcılar

Kuruluşun alıcılardan olan alacaklarının detayı aşağıda verilmiştir.

ALICILAR	2002 (YTL)	2003 (YTL)	Fark(YTL)
1-hazineden alacaklar	-	-	-
2-resmi dairelerden alacaklar	212.894.563	390.493.645	177.599.082
3-KİT'lerden alacaklar	3.872.099	3.752.438	(119.661)
4-Bağlı ortaklıklardan alacaklar	42.050.110	68.237.568	26.187.458
5-Gerçek ve tüzel kişilerden alacaklar	1.638.829	2.641.221	874.142
6-Yurtdışından alacaklar	5.927.025	4.569.443	(1.357.582)
Toplam	266.382.626	469.694.315	203.183.439

-resmi dairelerden alacaklar

Kuruluşun 2003 yılındaki resmi dairelerden alacakları bir önceki yıla göre mutlak olarak 177.599.082 YTL artış göstermiş, 2003 yılı sonu itibariyle 390,5 trilyon liraya ulaşmıştır. Resmi dairelerden alacaklar hesabının detayı ise, 389.842.345 milyon lirası Ulaştırma Bakanlığı'ndan yol bakım onarım giderleri tutarının gelir kaydedilerek karşılığının Bakanlıktan tahsil edilmek üzere alacak kaydedilmesi ile ilgilidir. Bir önceki yıla göre Ulaştırma Bakanlığı'ndan alacak miktarındaki artış % 83,2 artış göstermiştir. Resmi dairelerden alacakların % 99' unu Ulaştırma Bakanlığı'ndan yol bakım onarım gideri olarak alınan sübvansiyonlar oluşturmaktadır. 29.818 milyon lirası Milli Savunma Bakanlığı'ndan, 15.665,9 milyon lirası Bahçe Belediyesinden. 581.661,9 milyon lirası da diğer resmi dairelerdendir.

-kamu iktisadi teşebbüslerinden alacaklar

Kuruluşun kamu iktisadi teşebbüslerinden alacakları geçen yıla göre mutlak olarak 119,661 milyon lira azalmıştır. 2003 sonu itibariyle 3.752.437 milyon lira tutarındaki KİT' lerden alacakların detayı aşağıdaki gibidir;

DLH Genel Müdürlüğüne	2.146.759,7 milyon lira,
Makine ve Kimya Enstitüsü Kurumuna	1.279.325,5 milyon lira,
Türkiye Elektrik Kurumuna	191.077,5 milyon lira,
İstanbul Büyükşehir Belediyesine	111.232,9 milyon lira,
<u>Diğerleri</u>	<u>24.041,4 milyon lira olmak üzere</u>
Toplam	3.752.437,7 milyon liradır.

-bağlı ortaklıklardan alacaklar

Kuruluşun bağlı ortaklıklardan alacakları 68,2 trilyon lira olup bir önceki yıla göre mutlak olarak 26,1 trilyon lira artış göstermiştir. Bu hesabın detayı ise;

TÜLOMSAŞ'a	24,1 trilyon lira,
TÜDEMSAŞ'a	21,3 trilyon lira,
<u>TÜVASAŞ'a</u>	<u>22,8 trilyon lira olmak üzere</u>
TOPLAM	68,2 trilyon lira alacağı göstermektedir.

-yurt dışından alacaklar

Kuruluşun yurtdışından alacaklar hesabının 2003 yılı sonu itibariyle bakiyesi 4.569.442,7 milyon lira olup, detayı ise; 4.330.936,4 milyon lirası yolcu ve yük taşımaları ile hasar bedeli olarak yabancı demiryollarına, 238.506,3 milyon lirası da diğerlerine ilişkindir.

126. Verilen depozito ve teminatlar

Kuruluşun verilen depozito ve teminatlar hesabının 2003 yılı bakiyesi 7,5 milyar lira olup, bu tutarın tamamı Tedaş' yatırılmış geçici bir teminat olup, yapılmış protokol gereğince ilgili projenin bitiminde tahsil edilecektir.

128. Şüpheli ticari alacaklar

Kuruluşun 2003 yılı bilançosunda 6.765.036,9 milyon lira tutarındaki şüpheli ticari alacakların 2.414.434,7 milyon lirası tahsili gecikmiş alacaklara, 4.350.602,2 milyon lirası ise davalı alacaklara ait bulunmaktadır.

129. Şüpheli ticari alacaklar karşılığı (-)

Şüpheli ticari alacakların tamamı için karşılık ayrılmıştır.

13. Diğer alacaklar

Kuruluşun 2003 yılı sonu itibariyle diğer alacaklar hesabının net tutarı 162.299.739,3 milyon liradır. Diğer alacaklar hesabının detayı ise; 158.274.488,7 milyon lirası görev zararından dolayı Hazineden alacakları, 446.523,8 milyon lirası çeşitli nedenlerden dolayı personelden, 796.847,2 milyon lirası resmi dairelerden alacaklara, 197.808,5 milyon lirası KİT'lerden alacaklara, 138.122,7 milyon lirası gerçek ve tüzel kişilerden alacaklara, 2.445.948,5 milyon lirası da devam eden ve varış merkezinde tahsil edilecek olan taşımacılık gelirlerine ilişkin geçici hesaplara ait olup 2004 yılında kapatılmıştır. Kuruluşun şüpheli diğer alacakları hesabı 2003 yılı sonunda 92.812.818 milyar liraya ulaşmış tamamı için karşılık ayrılmıştır.

15.Stoklar

Stoklar 2003 yılında bir önceki yıla göre mutlak olarak 3,3 trilyon lira ve yüzde olarak da % 4,7 oranında artarak toplam 73,2 trilyon liraya ulaşmıştır. 2003 yılında stokların toplam dönen varlıklar oranı yaklaşık % 9 olup , dönen varlıklar içindeki payı oldukça düşüktür. Toplam varlıklara oranı ise, %2,4' tür. Stokların % 68,1' ini ilk madde ve malzeme, %23,8'ini yarı mamuller-üretim, %0,6' sını yoldaki mallar tedarik giderleri, % 7,5' ini ise verilen sipariş avansları oluşturmaktadır. Sipariş avansları kömür, çimento, yakıt alımları ile DMO' dan ve yurt dışından malzeme alımları ile ilgilidir.

II.Duran Varlıklar

İşletmenin duran varlıkları 2003 yılında 2002 yılına göre mutlak olarak 460,1 trilyon lira ve %26,4 oranında artarak toplam 2.203,2 trilyon liraya ulaşmıştır. Duran varlıklar hesap sınıfı incelendiğinde bu artışın 452,3 trilyon lirası maddi duran varlıklar net tutarının, 7,8 trilyon lirası da diğer duran varlıkların artışlarından ileri gelmiştir. Demiryolu İşletmeciliğinin bir özelliği olarak, Maddi Duran varlıklar, gerek duran varlıkların (%97,3) gerekse toplam varlıkların (%71,4) oranında, Kurumun bilanço aktifinin mutlak olarak 2.203.238.320,4 milyon lira ile yüzde olarak ise %73,4 oranında en büyük payını oluşturmaktadır.

22. Ticari alacaklar

Kurumun uzun vadeli ticari hesaplar kalemi 2003 yılında 2002 yılına göre mutlak olarak 7.697.362 milyon lira artarak 7.866.728,2 milyon liraya ulaşmıştır. Uzun vadeli ticari alacaklar hesabının detayı ise; 7.039.086,8 milyon lirası gerçek ve tüzel kişilerden alacaklara, 602.644,9 milyon lirası yurtdışından alacaklara, 224.996,5 milyon lirası iş ilişkisi nedeniyle kamu kurum ve kuruluşları ile üçüncü şahıslara verilen depozito ve teminatlara aittir.

24. Mali Duran Varlıklar

İşletmenin 2003 yılı itibariyle mali duran varlıklarda yer alan 51.098.614,7 milyon liranın 1.250.394,7 milyon lirası iştiraklerdeki ödenmiş sermaye paylarına, 49.848.220 milyon lirası ise bağlı ortaklıklardaki ödenmiş sermaye paylarına ait bulunmaktadır. TCDD'nin 2003 sonu itibariyle; iştiraklerindeki sermaye taahhüdü 2.435.076,5 milyon lirası, sermaye yükümlülüğünden borçları 1.184.681,8 milyar liradır. Bağlı ortaklıklardaki sermaye taahhüdünün ise tamamı ödenmiştir.

25. Maddi Duran Varlıklar

Bu kalem 2003 yılında bir önceki yıla göre net olarak 452.335.122 YTL ve %26,7 oranında artarak toplam 2.143.832.134 YTL olmuştur. Maddi duran varlıkları yatırım hesapları hariç olmak üzere 2002 yılına göre % 25,8 oranında 855.459.295 milyon lira artarak 4.170.503.830 milyon liraya, birikmiş amortismanları ise 522.820.391 milyon lira artışla 2.315.320.248 milyon liraya ulaşmıştır. TCDD'nin 2003 yılı yatırımları 192.299.995 milyon liradır.

26. Maddi Olmayan Duran Varlıklar

Kuruluşun 2003 bilançosundaki Maddi Olmayan Duran Varlıklar Hesabında yer alan 674.136,4 milyon liranın 633.566 milyon lirası bilgisayar program ve yazılımlarının lisans haklarına, 2.661 milyon lirası manevra lokomotifi ile dizel lokomotif lisans anlaşmalarına göre yabancı iki firmaya ödenen lisans bedelleri olup tamamı için amortisman ayrılan tutara, 37.908 milyon lirası Haydarpaşa Limanı Konteyner kara terminali sahası için DMO' dan kiralanan saha düzenlemesi için yapılan harcamalara aittir.

PASİFLER

Kuruluşun 3.001.844.301,9 YTL tutarındaki varlıkların % 44,4 oranında 1.333.596.956,8 YTL' si yabancı kaynaklara,% 55,6 oranında 1.668.247.336.,1 YTL' sı ise öz kaynaklarla finanse edilmiştir.

Yabancı kaynaklar %35,8 oranında 351.366.047,2 YTL artarak 1.333.596.965,8 YTL' ye ulaşmıştır. Bu kaynakların;

999.878.869,1 YTL'sini kısa vadeli

333.718.096,7 YTL'sini uzun vadeli

yabancı kaynaklar teşkil etmektedir.

III.Kısa Vadeli Yabancı Kaynaklar

Kısa vadeli yabancı kaynaklar % 44,8 oranında 309.269.964 YTL artarak 999.878.869,1 YTL'ye yükselmiştir. Kuruluşun borçları bilançosunda büyük bir yer tutmaktadır nedeni ise; kuruluş yatırımları için yeterli ödenek ayrılmadığından ihtiyaç duyulan finansmanın bir kısmı dış kredi ile karşılanmakta, kredilerin geri ödenmeleri zamanında yapılamadığından kuruluşun borç yükü sürekli artmaktadır.

30.Mali Borçlar

Kısa vadeli yabancı kaynaklar hesap sınıfında yer alan mali borçlar kalemi 2003 yılında bir önceki yıla göre mutlak olarak 190.638.143 YTL ve %76,1 oranında artarak toplam 441.047.828,2 YTL'sına ulaşmıştır. Kısa vadeli mali borçların 294.815.895,9 milyon lirası yurtdışından hükümetlerden, kredi kuruluşlarından Hazine garantisiyle yada doğrudan sağlanan kredilerin 2004 yılında ödenecek taksitlerine, 146.231.932,3 milyon lirası uzun vadeli yabancı kredilerin faizlerine ait tutarları göstermektedir.

32. Ticari Borçlar

İşletmenin ticari borçları 2003 yılında 2002 yılına göre mutlak olarak 2.347.369 YTL ve %8,4 oranında artış göstererek toplam 30.256.753 YTL' ye ulaşmıştır. Bu gruptaki hesapların detayı aşağıda verilmiştir.

320.Satıcılar

-resmi dairelere borçlar

Kuruluşun 2003 yılındaki resmi dairelere olan borçları bir önceki yıla göre mutlak olarak 94.997,3 YTL artış göstermiş, 2003 yılı sonu itibariyle 285.781,6 YTL' ye ulaşmıştır. Resmi dairelere borçlar hesabının detayı ise, 8.935,8 YTL'si Ulaştırma Bakanlığı' na, 246.532,6 YTL'si belediyelere, 15.414,8 YTL'si Milli Savunma Bakanlığı' na, 14.898,4 YTL'si da diğer resmi dairelere borçlardan oluşmaktadır.

-kamu iktisadi teşebbüslerine borçlar

Kuruluşun 2003 yılındaki kamu iktisadi teşebbüslerine olan borçları bir önceki yıla göre mutlak olarak 121.764,5 YTL artış göstermiş, 2003 yılı sonu itibariyle 3.283.860 YTL' ya ulaşmıştır. Bu hesabın detayı ise; 3.263.613,8 milyon lirası TEDAŞ' a, 7.355 milyon lirası Türkiye Taşkömürü Kurumu'na, 12.891,4 milyon lirası da diğer Kamu İktisadi Teşebbüslerine borçlardır.

-gerçek ve tüzel kişilere borçlar

İşletmenin 2003 bilançosunda yer alan 13.316.647,2 milyon lira tutarındaki gerçek ve tüzel kişilere borçların tamamı üçüncü kişilerin çeşitli nedenlerden dolayı hak edişlerini göstermektedir.

-yurt dışına borçlar

Kuruluşun 2003 yılı itibariyle 2.413.101,5 milyon lira tutarındaki yurtdışına olan borçları mevcuttur. Bu borçların detayı ise; 1.343.622,7 YTL taşımacılıktan dolayı yabancı demiryolları işletmelerine ait borçlar, 1.069.478,8 YTL da diğer borçlardan oluşmaktadır.

33.Diğer Borçlar

Kuruluşun 2003 yılındaki diğer borçlar hesabı bir önceki yıla göre mutlak olarak 34.394.542 YTL YTL artış göstermiş, 2003 yılı sonu itibariyle 42.704.124 YTL' ya ulaşmıştır. Diğer borçlar hesabının detayı ise; 30.827.018,1 milyon lira ücret, yolluk, ilaç bedeli gibi konulardan dolayı personele, 2.150.616,9 milyon lirası tedavi bedellerinden dolayı resmi dairelere, 142.577,5 milyon lirası kamu iktisadi teşebbüslerine, 13.263,1 milyon lirası sigorta şirketlerine ve 9.281.687,2 milyon lirası ise sağlık, iâşe, malzeme bakım, temizlik, inşaat hak edişleri ve diğer nedenlerle oluşmuş çeşitli kişi ve kuruluşlara olan borçlar, 288.961,5 milyon lirası da çeşitli konularla ilgili diğer borçlardır.

34.Alınan Avanslar

İşletmenin 2003 bilançosunda yer alan alınan avanslar hesabının bakiyesi 23.098.418,6 YTL' dir. Bu tutarın 23.078.041,4 YTL'sı yurtiçi alıcılardan taşıma hizmetleri ile demiryolu yapımı ve benzeri nedenlerle alınan avanslar, 20.377,2 YTL'sı da yurt dışı firmalardan taşımacılık işleri karşılığı alınmış avanslardır.

36.Ödenecek vergi ve diğer yükümlölükler

Kuruluşun 2003 yılı sonu itibariyle ödenecek vergi ve yasal yükümlölüklerin bakiyesi 312.558.072,7 milyon liradır. Bunun 284.478.634,2 milyon lirası vadesi geçmiş, ertelenmiş veya taksitlendirilmiş vergi ve diğer yükümlölükler oluşturmakta geriye kalan kısım ise vergi dairelerine ödenecek olan personelin SSK kesintileri ve sosyal güvenlik kesintileri vb. oluşturmaktadır. Bu borçlar finansman sıkıntısı nedeniyle zamanında ödenemediğinden TCDD tarafından bu tür kaynaklar bir yerde kredi gibi kullanılmaktadır. Bu durumda kuruluşun

ödeyeceği faiz ve gecikme zamlarının da giderek önemli ölçüde artmasına neden olmaktadır.

IV. Uzun Vadeli Yabancı Kaynaklar

Uzun vadeli yabancı kaynaklar % 14,4 oranında 42.096.083,2 YTL artarak 333.718.096,7 YTL' ya yükselmiştir.

40. Mali Borçlar

Uzun vadeli yabancı kaynaklar hesap sınıfında yer alan mali borçlar kalemi 2003 yılında bir önceki yıla göre mutlak olarak 28.262.515 YTL ve %11 oranında artarak toplam 284.922.767 YTL'sına ulaşmıştır. Uzun vadeli mali borçların; 244.728.822,4 milyon lirasını yurt dışındaki bazı finansman kuruluşları ile bazı devletlerle yapılan protokoller uyarınca alınıp Hazinece kuruluşa devir edilen veya Hazine garantörlüğünde alınan uzun vadeli kredilerin anaparaları, 40.193.945,2 milyon lirasını ise yurt dışından Hazine garantörlüğünde sağlanan kredilerin ana paraları oluşturmaktadır.

42.Ticari borçlar

İşletmenin ticari borçları 2003 yılında 2002 yılına göre mutlak olarak 165.621 YTL ve %41 oranında artış göstererek toplam 566.739,2 YTL' ye ulaşmıştır.Bu hesapta yer alan 566.739,2 milyon liranın tamamı mal ve hizmet satışı yada kiralanması ile yüklenicilerden alınan uzun vadeli depozito ve teminatlara aittir.

47.Borç ve Gider karşılıkları

İşletmenin 2003 yılı bilançosunda uzun vadeli borç ve gider karşılıkları hesabında yer alan 48.228.589,9 milyon liranın 47.968.083,8 milyon lirası ayrılan iç sigorta fonuna, 260.506,1 milyon lirası da personel eğitim ve dinlenme tesisleri gelir fazlasına ait bulunmaktadır.

V.Öz Kaynaklar

Kurumun 2003 yılındaki öz kaynakları;

427.592.000 YTL ödenmiş sermayeye mahsuben Hazine' den alınan,

427.320.896 YTL yeniden değerlendirme artışı,

(496.206.731) YTL zarar artışının tenzili,

Sonucu 358.716.168 YTL artarak 1.309.531.168 YTL' den, 1.668.247.336 YTL' ye yükselmiştir.

Kuruluşun 4.000.000.000 YTL'lık esas sermayesinin 2003 yılı sonuna kadar 3.759.409.293 YTL' sı ödenmiştir.

1. YTL' lık ödenmiş sermayeye

439.145.079 YTL'lık yeniden değerlendirme artışının ve diğer sermaye yedeklerini ilavesi,

1.626,6 YTL'lık yasal yedeklerin ve özel fonların ilavesi,

(2.530.308.663) YTL' lık 2003 yılı sonu birikmiş zararların tenzili,

Neticesinde Kuruluşun öz kaynakları 1.668.247.336,1 YTL 'ya ulaşmıştır.

50.Ödenmemiş sermaye

Kuruluşun 2002 yılı sonunda sermayenin 2.758.086.980 YTL kısmı ödenmemiş bulunmaktadır. 2003 yılında ise; 427.592.000 YTL Hazine nakdi ödemedi, 573.730.312,8 YTL yeniden değerlendirme artışının sermayeye mahsup işleminden olmak üzere toplam 1.001.322.312,8 YTL'lık ilavenin olması sonucu ödenmiş sermaye 3.759.409.293,2 YTL'ya ulaşmıştır.

52.Sermaye yedekleri

2003 sonu itibariyle 439.145.079,6 YTL tutarındadır.

54.Kar yedekleri

1.627 YTL tutarındaki kar yedeklerini tamamı 1984 ve 1985 yılları karlarından ayrılan yedek akçelere aittir.

58.Geçmiş yıllar zararları

TCDD'nin 2003 yılı sonu itibariyle geçmiş yıllar zararları 2.034.101.931,7 YTL ulaşmıştır.

59. Dönem net zararı

TCDD'nin 2003 yılında dönem net zararı 496.206.731,6 YTL olarak gerçekleşmiştir.

(Kaynak; TCDD'nin 2002, 2003, 2004 yıllarına ait bilanço tahlil raporları)

5.KAR-ZARAR DURUMU

Bu bölümdeki veriler;

Tablo 47 : TCDD İşletmesine Ait Genel Bilgiler,

Tablo 48 : TCDD Gelir - Gider Tablosu ve

Tablo 52 : TCDD'nin 1998' den 2004' e Mali Durumunu gösteren tablolarda gösterilmiştir.

496.206.731,6 YTL dönem zararı ile sonuçlanan 2003 yılı faaliyetinde zararın oluşumu incelendiğinde;

Kuruluşun esas faaliyeti olan yolcu ve yük taşımacılığı ile liman işletmeciliği faaliyetinden elde ettiği gelirler, bu faaliyet için direkt üretim maliyetinin ancak % 55,80'nı karşılayarak %42,20 oranında zarar edilmektedir. Yolcu ve yük gelirleri, direk maliyetinin ancak % 31,82' sini karşılarken bu faaliyetten elde edilen zarar %68,18'e kadar yükselmektedir. Mutlak olarak ifade etmek gerekirse işletme faaliyet gelirleri toplamı 635,6 YTL' ye, 330,7 YTL tutarındaki sübvansiyon gelirlerinin de dahil edildiği 966,3 YTL tutarındaki brüt satış hasılatının, bunların maliyeti olan 966,3 trilyon liranın ancak % 89,2' ini karşılayabildiği görülmektedir. Bu oran liman hizmetlerinde % 200,2 iken, yolcu ve yük taşıma faaliyetlerinde %31,8' dir. Liman (Van gölü Fer. İşl. Dahil) faaliyetlerinden ise %100,17 oranında kar edilmiştir. Yol bakım onarım giderleri, ekspres trenler ve ekonomik olmayan hatlar ile Van gölü Feribot Müdürlüğü'nün görev zararları toplamı Sübvansiyonların eklenmesi ile faaliyet içi gelirin faaliyet içi gideri karşılama oranı %73,94' e kadar çıkmaktadır. Bu durumda yolcu ve yük taşımacılığı faaliyet giderleri sonucu elde edilen zarar, sübvansiyon ve liman faaliyetlerinden elde edilen kar ile karşılanmaya çalışılmaktadır. 2002 yılında 328.087.617 YTL olarak gerçekleşen faaliyet zararı 2003 yılında % 4,9 oranında artarak 344.254.996 YTL' ya çıkmıştır.

Kuruluşun 116.405.282 YTL tutarındaki brüt satış zararına 144.491.028 YTL tutarındaki faaliyet giderlerinin eklenmesi sonucu faaliyet zararı 260.896.310 YTL olarak gerçekleşmiştir. Faaliyet zararı 2003 yılında %0,4 oranında azalarak 260,9 milyar YTL' ye düşmüştür.

Faaliyet dışı gider ve zararların incelenmesi sonucunda faaliyet dışı giderlerin % 47,95'i faaliyet dışı gelirlerle karşılanmaktadır. Faaliyet dışı giderlerin içinde 2003 yılında 2002 yılına göre % 7,3 oranında düşmesine rağmen 170.823.498,9 YTL ile finansman gideri en büyük meblağı oluşturmaktadır. Finansman giderleri, ödenmeyen kanuni kesinti gecikme zamları ve faizleri ile yurt dışı kredilerin faiz ve kur farkları ile diğer faizlerden oluşmaktadır. 2002 yılında 203.987.442,9 milyon lira olarak gerçekleşen faaliyet dışı zarar, 2003 yılında azalarak 151.951.735,5 YTL' ya düşmüştür.

Olağan zarar 2003 yılında % 5,9 oranında azalarak 463,5 milyar YTL' ye düşmüştür. Olağandışı gelir ve karların % 487,7 oranında 44,9 milyar YTL artarak 54,2 milyar YTL olarak gerçekleşmesinde 4811 sayılı Vergi Barışı Kanunu nedeniyle Vergi Dairelerince mahsup edilen gecikme zamları tutarı 4,34 milyar YTL' nin gelir kaydedilmesi etken olmuştur.

Olağandışı gider ve zararların % 82,7 oranında 40,2 milyar YTL artarak 86,9 milyar YTL olarak belirmesinde de ödenen 73,7 milyar YTL geçmiş yıllara ait kıdem tazminatları ve emekli ikramiyeleri etkili olmuştur. 2003 yılı dönem zararı geçen yıldan % 6,7 oranında 35,9 milyar YTL daha az olmak üzere 496,2 milyar YTL olarak gerçekleşmiş. Üç bağlı ortaklığın dönem zararları toplamı 20,8 milyar YTL' nin de ilavesiyle konsolide dönem zararı 517 milyar YTL' ye ulaşmıştır.

Sonuç:

2002 yılında 532.075.060 YTL olarak gerçekleşen dönem zararı 2003 yılında % 6,7 oranında 35.868.328 YTL düşerek toplam 496.206.732 YTL olarak gerçekleşmiştir.

a) 2002 yılında % 51,02 oranında gerçekleşen faaliyet zararı artışı düşerek 2003 % 4,9 oranında artmıştır. 2002 yılında 2001 yılına göre % 42,6 oranında artan faaliyet içi giderlerin 2003 yılında 2002 yılına göre % 20,2 oranında artması sonucu, faaliyet içi gelirler 2002 yılında 39,6 artarken 2003 yılında 30,1 artmasında rağmen oransal olarak faaliyet zararının artışını sürdürmesinden,

b) 2003 yılında döviz kurundaki düşüşün olumlu etkisi sonucu finansman giderlerindeki % 7,3 oranında azalma ve yukarıda izah ettiğimiz gibi vergi barışı kanununa göre vergi dairesince silinen gecikme zammı borçlarının faaliyet dışı gelirlerin % 34,1 artması sonucunda, faaliyet dışı zararını 2002 yılına göre % 25,5 oranında düşürmesinden kaynaklanmıştır. (Kaynak; TCDD 2003 Bilanço Tahlil Raporu)

Tablo 51 : TCDD' nin 1998' den 2004' e Mali Durumu (YTL)

AKTİF	1998	1999	2000	2001	2002	2003
I-DÖNEN VARLIKLAR						
A-Hazır Değerler	1.456.590	7.307.573	11.469.806	19.538.890	24.992.965	44.082.114
B-Menkul Kıymetler	-	-	-	-	1.090.000	300.000
C-Ticari Alacaklar	48.828.229	71.132.271	30.893.624	125.939.182	266.542.074	469.701.815
D-Diğer Alacaklar	363.515	406.804	130.742.343	99.111.747	141.464.944	162.299.739
E-Stoklar	17.317.216	30.892.767	40.686.818	53.862.521	69.923.197	73.224.574
F-Yıllara Yaygın İnşaat ve Onarım Maliyetleri	-	1.553.890	3.240.395	4.266.563	4.819.024	-
G-Gelecek Yıllara Ait Giderler Ve Gelir Tahk.	3.422.927	6.623.753	8.660.237	12.619.387	13.852.295	15.258.932
H-Diğer Dönen Varlıklar	5.997.468	9.156.855	12.649.712	19.849.007	25.914.676	33.738.807
DÖNEN VARLIKLAR TOPLAMI	77.385.945	127.073.913	238.342.935	335.187.297	548.599.175	798.605.981
II-DURAN VARLIKLAR						
A-Ticari Alacaklar	36.490	61.369	93.599	119.167	169.366	7.866.728
B-Diğer Alacaklar	5.671	23.399	13.274	14.754	156.784	297.257
C-Mali Duran Varlıklar	6.026.187	11.905.389	17.508.329	46.967.598	51.098.623	51.098.615
D-Maddi Duran Varlıklar	363.670.387	546.428.940	785.275.253	1.131.775.778	1.691.497.012	2.143.832.134
E-Maddi Olmayan Duran Varlıklar	32.567	24.675	238.435	234.475	241.126	143.586
F-Özel Tükenmeye Tabi Varlıklar	-	-	-	-	-	-
G-Gelecek Yıllara Ait Giderler Ve Gelir Tahk.	1.974.699	4.257.248	3.200.572	1.839.416	-	-
H-Diğer Duran Varlıklar	69.062	-	-	-	-	-
DURAN VARLIKLAR TOPLAMI	371.815.063	562.701.020	806.329.462	1.180.951.188	1.743.162.911	2.203.238.320
AKTİF (VARLIKLAR) TOPLAMI	449.201.008	689.774.933	1.044.672.397	1.516.138.485	2.291.762.086	3.001.844.301

PASİF

I-KISA VADELİ YABANCI KAYNAKLAR						
A-Mali Borçlar	118.109.465	116.560.614	204.396.321	308.859.406	250.409.685	441.047.828
B-Ticari Borçlar	7.519.888	11.054.486	13.473.456	26.096.247	27.909.384	30.256.753
C-Diğer Borçlar	84.872	208.714	2.623.680	7.065.630	8.309.582	42.704.124
D-Alınan Avanslar	558.041	512.556	536.999	2.047.338	3.033.539	23.098.419
E-Yıllara Yaygın İnşaat ve Onarım Hakedişleri	-	-	-	-	8.606.779	-
F-Ödenecek Vergi ve Yükümlülükler	28.331.674	64.306.075	95.249.350	168.970.111	231.154.714	312.558.073
G-Borç ve Gider Karşılıkları	-	-	-	-	-	-
H-Gelecek Yıllara Ait Gelirler ve Gider Tahk	13.025.899	39.783.552	54.854.145	113.463.684	158.453.447	147.481.897
I-Diğer Kısa Vadeli Yabancı Kaynaklar	2.731.775	2.731.775	2.899.599	2.731.775	2.731.775	2.731.775
KISA VADELİ YABANCI KAYNAKLAR TOPLAMI	170.361.614	235.157.772	374.033.550	629.234.191	690.608.905	999.878.869
II-UZUN VADELİ YABANCI KAYNAKLAR						
A-Mali Borçlar	83.092.552	120.236.760	112.946.627	227.143.525	256.660.252	284.922.767
B-Ticari Borçlar	59.798	128.711	165.551	283.455	401.118	566.739
C-Diğer Borçlar	-	-	-	-	-	-
D-Alınan Avanslar	-	-	-	-	-	-
G-Borç ve Gider Karşılıkları	-	-	15.613.085	23.023.776	34.560.643	48.228.590
H-Gelecek Yıllara Ait Gelirler ve Gider Tahk	-	-	-	-	-	-
I-Diğer Uzun Vadeli Yabancı Kaynaklar	-	-	-	-	-	-
UZUN VADELİ YABANCI KAYNAKLAR TOPLAMI	83.152.350	120.365.471	128.725.263	250.450.756	291.622.013	333.718.096
YABANCI KAYNAKLAR TOPLAMI	253.513.964	355.523.243	502.758.813	879.684.947	982.230.918	1.333.596.965
III-ÖZ KAYNAKLAR						
A-Ödenmiş Sermaye						
- Sermaye	530.000.000	1.000.000.000	1.700.000.000	3.000.000.000	3.000.000.000	4.000.000.000
-Ödenmemiş Sermaye (-)	-160.910.879	-233.487.659	-475.772.901	-1.181.106.372	-241.913.020	-240.590.707
-Ödenmiş Sermaye (A)	369.089.121	766.512.341	1.224.227.099	1.818.893.628	2.758.086.980	3.759.409.293
B-Sermaye Yedekleri	202.905.087	160.411.331	248.259.558	319.405.155	585.544.493	439.145.080
C-Kar Yedekleri	4.880.143	9.156.047	1.627	1.627	1.627	1.627
D-Geçmiş Yıllar Karları	-	-	-	-	-	-
E-Geçmiş Yıllar Zararları(-)	-244.091.837	-381.187.307	-601.828.029	-930.574.701	-1.502.026.872	-2.034.101.932
F-Dönem Net Karı (Zararı)	-137.095.470	-220.640.722	-328.746.671	-571.452.171	-532.075.060	-496.206.732
ÖZ KAYNAKLAR TOPLAMI	195.687.044	334.251.690	541.913.584	636.273.538	1.309.531.168	1.668.247.336
PASİF (KAYNAKLAR) TOPLAMI	449.201.008	689.774.933	1.044.672.397	1.515.958.485	2.291.762.086	3.001.844.301

Kaynak:TCDD Bilanço Tahlil Raporları (1999-2003)

6.MALİ BÜNYE

6.1. TCDD' nin Mali Durum Analizi:

6.1.1. Mali Yapısı:

Bu bölümde TCDD' nin mali yapısının analizi için çeşitli mali analiz teknikleri kullanılacaktır. Mali yapı analizinde kullanılan oranlar; Kuruluşun kaynak yapısını ve uzun vadeli borç ödeme gücünü belirleyecektir. Aynı zamanda öz kaynağının yeterlilik derecesi ve kaynak yapısı içinde borç ve öz kaynağın dengesi ve öz kaynak olarak yaratılan fonların ne tür dönen varlık ya da duran varlıklara kullanıldığında gösterecektir. Hem uzun vadeli borçlarının ana para ve faizlerinin ödenip ödenmeyeceğini analizinde hem de kaynaklardan yararlanma derecesinin belirlenmesinde bu oranlardan yararlanılacaktır.

Bu bölümdeki oranların yorumlarında Finansal Tablolar ve Mali Analiz Teknikleri (Akdoğan, Tenker, 2001) kitabından, YDK Raporlarından ve TCDD 2003 yılı bilanço tahlil raporlarından ayrıca Finansal Analiz Uygulama kitaplarından yararlanılmıştır.

Bu bölümdeki veriler;

Tablo 60 : TCDD İşletmesine Ait Genel Bilgiler,

Tablo 66 : TCDD' nin 1998' den 2004' e Mali Durumu 'nu gösteren tablolarda da yer almaktadır.

6.1.1.1. Finansal Kaldıraç Oranı:

Bu oran toplam borçların, aktif toplamına bölünmesi ile elde edilmekte olup, bulunan değer varlıkların yüzde kaçının yabancı kaynaklarla finanse edildiğini göstermektedir. Oranın %50' yi geçmemesi beklenir.

$$\frac{\text{Yabancı Kaynaklar Toplamı} \times 100}{\text{Aktif Toplamı}} = \frac{1.333.596.965 \times 100}{3.001.844.301} = \frac{2003 (\%)}{44} \quad \frac{2002(\%)}{43}$$

Kuruluşun finansal kaldıraç oranı, yani yabancı kaynakların toplam kaynaklar içindeki yüzdesi, 2002 yılında % 43 iken, 2003 yılında öz kaynakların % 27, yabancı kaynakların ise % 36 artması sonucu bu oran % 44 olarak gerçekleşmiştir. Bu da Kuruluşun öz kaynaklara oranla yabancı kaynaklardan daha fazla yararlandığını göstermektedir. Kuruluş sürekli zarar ettiğinden varlıklarının finansmanını yabancı kaynaklarla karşılamaktadır. Bir yerde sermaye sahibi olan Hazinesinin 2003 yılında 427,6 trilyon lira tutarında ödenmemiş sermayeye mahsuben yaptığı nakdi ödemeler sonucu Kuruluşun mali yapısındaki mevcut durum geçici de olsa belirli bir düzeyde tutulabilmektedir. Ancak Kuruluşun Yüklendiği dış kredi borçları, zamanında ödeyemediği sosyal güvenlik kuruluşları kesintileri, gelir vergileri gibi borçlarının yüksek faizlerini karşılamak için sermayesi ne kadar arttırılırsa arttırılsın bir süre rahatlamadan sonra tekrar yabancı kaynakların baskısı altına girmesine neden olmaktadır. Kuruluşun sermaye maliyeti yüksek dış kredileri; yatırım projeleri finansmanında, işletme malzemesi temininde ve aynı zamanda Hazinece cari hesap karşılığı devredilen dış kredilerin faizlerinde kullanılmaktadır.

2001 yılında kuruluşun kredi borçları 536 trilyon lira iken, bu tutar 2002 yılı sonunda 507 trilyon lira, 2003 yılında 726 trilyon lira olmuştur. 2003 yılında TCDD' nin kredi ve diğer borçları için katlandığı faiz ve kur farkı tutarı 222 trilyon lira olmuştur.

**6.1.1.2. Özkaynakların toplam yabancı kaynaklara oranı:
(özsermaye/Borçlar Oranı)**

Bu oran; öz kaynakların, kısa ve uzun vadeli yabancı kaynaklar toplamına bölünmesi ile elde edilmekte olup, mali bağımsızlık derecesini göstermektedir. Kuruluşun mali yeterlilik araştırması için kullanılacaktır. 2003 yılında ödenmiş sermayenin 1.001.322.312 YTL arttırılması ve yeniden değerlendirme yapılmasına rağmen, finansman oranı dengesinde yabancı kaynaklar lehine gelişme olmuştur.

$$\text{Finansman Oranı} = \frac{\text{Öz kaynak} \times 100}{\text{Yabancı kaynak}} = \frac{1.668.247.336 \times 100}{1.333.596.965} = \frac{2003 (\%)}{125} \quad \frac{2002(\%)}{133}$$

Finansman oranı; Özkaynaklar ile yabancı kaynaklar arasındaki oranın uygunluğunun tespit edilmesinde kullanılan bir orandır. Bu oranın bir den büyük olması yani finansman oranının yüksek olması, alacaklı durumunda bulunan üçüncü kişilerin baskısından kurtarmaktadır. Kuruluşun finansman oranı 2002 yılında % 133 iken, 2003 yılında % 125' e düşmesinin nedeni; Kuruluşun yabancı kaynaklarının 2003 yılında 2002 yılına göre % 35,7 oranında 351.366.047 YTL artarak 1.333.596.965 YTL' ye ulaşmasına karşılık öz kaynaklarının % 27,3 oranında 358.716.168 YTL artarak 1.668.247.336. YTL' ye ulaşmasıdır. Kuruluşun kaynakları içerisinde öz kaynakları 2002 yılında %57,3 iken, bu oran 2003 yılında % 55,6' ya düşmüştür. 2003 yılında Kuruluşun esas sermayesi 3 milyar YTL' den, 4 milyar YTL' ye çıkarılmış ve ödenmiş sermayesine 427,6 milyon YTL nakdi ödemededen, 573,7 milyon YTL yeniden değerlendirme artışının sermayeye mahsubundan olmak üzere 1 milyar YTL ilave olmuştur. Kuruluşun dönem zararları ile geçmiş yıllar zararları öz kaynakların artışını azaltmasına rağmen 2003 yılında hazinenin yaptığı öz kaynak aktarmaları finansal yeterliliği geçici de olsa desteklemiştir.

Kuruluşun özkaynakları arasında yer alan ödenmemiş sermayenin, ödenmesi durumunda kaynak ihtiyacını tamamen karşılayıp karşılamadığını ölçmek yani esas sermayesinin yeterlilik konusunu araştırmakta aşağıdaki orandan yararlanacağız.

$$\frac{(\text{öz kayn.} + \text{Öd. memiş serm.}) \times 100}{\text{yabancı kay.} - \text{öd. memiş serm.}} = \frac{1.908.838.043 \times 100}{1.093.006.258} = \frac{2003(\%)}{175} \quad \frac{2002(\%)}{210}$$

Kuruluşun 2002 yılında % 210 olan esas sermaye yeterlilik oranı 2003 yılında % 175'tir. 2002 yılından 2003 yılına sermayesinin ödenmemiş kısmı ödendiğinde, kaynak ihtiyacını karşılama oranı düşmüştür. Bu da finansal kaldıraç oranında bahsettiğimiz gibi Kuruluşun öz kaynaklarındaki artış, sadece sermaye artırımını ve borçların tahkiminden kaynaklandığından, işletmecilik faaliyetleri veya iyi bir finansal yönetim sonucu değildir. Mali yeterlilik oranı her iki yılda da 1' den büyük çıkmasına rağmen bu değer yukarıda bahsettiğimiz gibi sadece geçici çözümlerle arttırılması dolayısıyla Kuruluş mali yetersizlik sorunuyla karşı karşıyadır.

6.1.1.3. İç Kaynaklar (oto finansman) Oranı:

Kuruluşun oto finansman yoluyla yaratmış olduğu kaynakların ölçülmesinde bu oran kullanılacaktır.

$$\frac{(\text{Kar Yedek.}) - (\text{Birikmiş Zarar.}) \times 100}{\text{Ödenmiş Sermaye}} = \frac{(1.627 - 2.034.101.932) \times 100}{3.759.409.293} = \frac{2003(\%)}{54} \quad \frac{2002(\%)}{54}$$

Oto finansman oranı yaklaşık yüzde 54 düzeyinde olup, geçmiş yıllarda elde ettiği karlar sonucu 1.627 YTL yedek akçe ayrılmış ve

Kuruluşun sürekli zarar etmesi nedeniyle yedeklerin parasal tutarlarında yıllar itibariyle bir değişiklik olmamıştır.

6.1.1.4.Maddi Duran Varlıkların, Özkaynaklara Oranı:

Arazi, arsa, bina, makine teçhizat, taşıt araç gereçleri gibi maddi duran varlıkların ne ölçüde özkaynaklarla finanse edildiğinin saptanmasında kullanılan bir orandır. Oranın birden küçük olması istenir. Kurumun hem 2002 yılında hem de 2003 yılında Maddi duran varlıkların öz kaynaklara oranının % 100' ün üstünde olması, maddi duran varlıkların finansmanında öz kaynakların yeterli olmadığını göstermektedir.

$$\frac{\text{Maddi Duran Varlıklar (net)} \times 100}{\text{özkaynaklar}} = \frac{2.143.832.134 \times 100}{1.668.247.336} = \frac{203 (\%)}{129} \quad \frac{2002(\%)}{129}$$

TCDD'nin maddi duran varlıkları net değerinin öz kaynaklarına oranı söz konusu her iki yılda da % 129 dur. 2003 yılında Kuruluşun sermayesinin 1 katrilyon iyileştirilmesi amacıyla ödenmiş sermaye artışı ve yeniden değerlendirme artışına ilaveler yapılmasına rağmen öz kaynakların yeterli düzeye ulaşamaması sonucu, maddi duran varlıkların finansmanında yabancı kaynak kullanılmasına gidilmiş sonuçta mali göstergelerde olumlu seviyelere ulaşamamıştır. 2003 yılında Kuruluşun katlandığı finansman gideri 222 trilyon liradır. Bu finansman gideri; kredi faiz ve kur farkı ile Emekli Sandığı, SSK ve vergi ödemelerindeki gecikme cezalarından oluşmaktadır.

6.1.1.5.Maddi Duran Varlıkların, toplam varlıklara oranı:

Maddi duran varlıkların toplam varlıklar içindeki payını gösterir.

$$\frac{\text{Maddi Duran Var (net)} \times 100}{\text{varlıklar toplamı}} = \frac{2.143.832.134 \times 100}{3.001.844.301} = \frac{2003 (\%)}{71} \quad \frac{2002(\%)}{74}$$

Kuruluşun 2003 yılında maddi duran varlıklarının toplam varlıklar içerisindeki payı % 71 ' dir. Amortismanla tabi iktisadi kıymetlerin yeniden değerlendirme işlemine tabi tutulması sonucunda duran varlıkların net değerinde meydana gelen değer artışı ve buna ilaveten yapılan yatırımlara rağmen maddi duran varlıkların toplam varlıklar içindeki payı %74' den % 71' e düşmüştür.

6.1.1.6.Maddi Duran Varlıkların, Özkaynaklar + yatırım kredileri toplamına oranı:

Oran: Maddi duran varlıkların, özkaynaklar ile yatırım kredileri toplamına bölünmesi ile elde edilir.

$$\frac{\text{Maddi Duran Varlıklar (net)} \times 100}{\text{öz kaynaklar + yatırım kredileri}} = \frac{2.143.832.134 \times 100}{1.668.247.336+725.970.000} = \frac{2003(\%)}{90} \quad \frac{2002(\%)}{96}$$

yatırım kredilerinden ne ölçüde yararlanıldığı, normal koşulların üstüne çıkıp çıkmadığı bu oran aracılığı ile araştırılır.

6.1.1.6. Paraya çevrilebilir ve hazır değerlerin varlıklar içindeki yeri:

$$\frac{\text{paraya çevrilebilir ve haz. Değ} \times 100}{\text{varlıklar toplamı}} = \frac{798.605.981 \times 100}{3.001.844.301} = \frac{203(\%)}{24}$$

$$\frac{\text{Maddi Duran Varlıklar} \times 100}{\text{paraya çevrilebilir ve haz. Değ}} = \frac{2.143.832.134 \times 100}{798.605.981} = \frac{268}{308}$$

TCDD' nin 2002 yılında varlıklar toplamı içinde paraya çevrilebilir ve hazır değerlerin payı % 24 iken, 2003 yılında bu oran % 27 olarak gerçekleşmiştir. Paraya çevrilebilir ve hazır değerlerin maddi duran varlık yapısı içindeki payı ise 2002 yılında % 308 iken, 2003 yılında % 268 olarak gerçekleşmiştir. Genel olarak her iki yılda da paraya çevrilebilir ve hazır değerlerinin varlık yapısı içindeki payında büyük bir fark görülmemektedir. Kronikleşmiş bir darboğaz içerisinde bulunan Kuruluşun varlıklarının paraya çevrilebilir ve hazır değerler içindeki payı giderek artmaktadır. Kuruluşun varlıklarının % 27' si paraya çevrilebilir ve hazır değerlerde kalan % 73' ü de duran varlıklardadır.

6.1.2. Likidite Durumu:

Kuruluşun likidite durumunun analizinde kullanılan oranlar aşağıda gösterilmiştir.

Cari oran; dönen varlıklar ile kısa vadeli yabancı kaynaklar arasındaki sayısal ilişkiyi gösterir. Aynı zamanda genel likidite durumunu yansıtarak işletmenin net işletme sermayesinin yeterliliğinin ölçümünü de sağlar.

$$\text{Cari oran} = \frac{\text{Dönen Varlıklar}}{\text{KVYK}} = \frac{798.605.981}{999.878.869} = \frac{2003}{0,80} \quad \frac{2002}{0,79}$$

Asit-test oranı; İşletmenin her 1 YTL için ne kadar süratle paraya çevrilebilen likit dönen varlığı olduğunu gösterir. Dönen varlıklarla kısa vadeli yabancı kaynaklar arasındaki dengeyi ölçen bu oranın 2002 yılında %79 iken 2003 yılında %80' e yükselmesi işletme sermayesi bakımından iyiye doğru gidildiğini göstermektedir.

$$\text{Asit-Test Oranı} = \frac{(\text{Dönen Varlıklar}-\text{Stoklar})}{\text{KVYK}} = \frac{798.605.981 - 73.224.574}{999.878.869} = \frac{2003}{0,73} \quad \frac{2002}{0,69}$$

(likidite oranı)

Nakit oranı; para ve benzeri değerlerin kısa vadeli yabancı kaynaklara oranını verir. İşletmenin elindeki mevcut hazır değerleri ile kısa vadeli borçların ne ölçüde karşıladığını ölçmede kullanılır. Bu oran 2002 yılında % 69 iken, 2003 yılında % 73' e yükselmesi işletmenin borç ödeme gücünün arttığını göstermektedir.

$$\text{Nakit oranı} = \frac{\text{Hazır Değerler}}{\text{KVYK}} = \frac{44.082.114}{999.878.869} = \frac{2003}{0,04} \quad \frac{2002}{0,04}$$

(Disponibilite Oranı)

TCDD'nin kısa süreli yabancı kaynakları 2003 yılında % 44,7 oranında artarak 999,8 trilyon lira olmuş, dönen varlıklar ise % 45,5 artarak 798 trilyon lira olmuştur. Cari oranı % 80 olarak gerçekleşirken, kuruluşun hazır değerleri 2002 yılına göre % 76,3 oranında artmış ve nakit oranı % 4'ler seviyesindedir.

2003 yılında yapılan sermaye ödemeleri likidite ve cari oranların aynı düzeylerde kalmasını sağlamıştır. Bunun yanında dönen varlıkların % 71,2 ' sini Resmi Dairelerden ve Hazineden alacaklar oluşturmaktadır. Borçlarının tamamına yakın bölümü ise yurt dışı finans kuruluşları, Hazine ve Sosyal Güvenlik Kuruluşlarına aittir. İşletme gelirleri ile giderleri arasındaki olumsuz fark yıllar itibariyle giderek artmakta ve Kuruluş borçlarını sürekli olarak ödeyememekte bu nedenle de Kuruluşun borçları Hazine tarafından belirli dönemlerde tahkime tabi tutulmaktadır. 2003 yılında Kuruluşun sosyal güvenlik kuruluşlarına ve vergi dairelerine olan borçlarının 312,6 trilyon liraya ulaştığı ve bu tutarın 284,5 trilyon lirasının vadesi geçmiş , ertelenmiş veya taksitlendirilmiş vergi ve diğer yükümlülükler ile bunlara ilişkin faiz tahakkuklarından oluştuğu görülmektedir.

TCDD topluluğunun net işletme sermayesi 2002 yılında 435,8 trilyon lira, 2003 yılında 220,8 trilyon lira düzeyinde negatiftir. Diğer bir anlatımla kısa süreli borçların ödenebilmesi için ya yeni borçlanmalara gidilmesi ya da bazı borçların ertelenmesi, taze nakit girişi sağlayan sermaye artışları gerekmektedir. Ancak bu gereklilik TCDD topluluğunda "finansal açık" sarmalı şeklinde süreklilik göstermektedir. Tahkim gibi yöntemlerle Kuruluşun borçlarının yok edilmesi Kuruluşa çok kısa bir süre için finansal rahatlık sağlamakta ancak mali yapıdaki kronikleşmiş sorunlar giderilmediği için mali darboğazlar tekrar artarak ortaya çıkmaktadır.

6.1.3. Varlık ve kaynakların net satışlara göre devir hızları:

$$\frac{\text{Net satışlar tutarı} \times 100}{\text{Ticari alacaklar}} = \frac{966.309 \times 100}{420.657} =$$

<u>2003 (%)</u>	<u>2002(%)</u>
2,3	3,4

$$\frac{\text{Net satışlar tutarı} \times 100}{\text{Dönen varlıklar}} = \frac{966.309 \times 100}{778.260} =$$

<u>2003 (%)</u>	<u>2002(%)</u>
1,2	1,4

$$\frac{\text{Net satışlar tutarı} \times 100}{[\text{Maddi duran vark (net)+}]} = \frac{966.309 \times 100}{2.221.097-288.649} =$$

<u>2003 (%)</u>	<u>2002(%)</u>
0,50	0,50

(yatırımlar+yatırım.sipariş avansları)]

$$\frac{\text{Net satışlar tutarı} \times 100}{\text{Net duran varlıklar}} = \frac{966.309 \times 100}{2.229.267} =$$

<u>2003 (%)</u>	<u>2002(%)</u>
0,43	0,45

$$\frac{\text{Net satışlar tutarı} \times 100}{\text{Varlıklar toplamı}} = \frac{966.309 \times 100}{3.007.527} =$$

<u>2003 (%)</u>	<u>2002(%)</u>
0,32	0,34

$$\frac{\text{Net satışlar tutarı} \times 100}{\text{Öz kaynaklar toplamı}} = \frac{966.309 \times 100}{1.672.744} =$$

<u>2003 (%)</u>	<u>2002(%)</u>
0,58	0,60

Kuruluşun varlık ve kaynaklarını ne ölçüde verimli kullandığını gösteren net satışlara göre devir hızları TCDD' de optimum olmayıp, devir hızları genelde düşüktür. Net işletme sermayesi Kuruluşta negatif olduğu için devir hızı ölçülememiştir. TCDD topluluğunda gerek çalışma, gerekse fiyatlama yöntemi itibarıyla ticari alacakları fazla olmamaktadır.

Kuruluşun 2003 yılında devir hızı oranları 1' in altında kalmıştır. Ancak dönen varlıkların devir hızı 1' in üzerinde gerçekleşmekte ise de dönen varlıkların % 70,4' ünü Hazineden olan görev zararı alacaklarıyla yol bakım giderleri karşılığı alacakların oluşturduğu göz önünde bulundurulursa sonuç anlamlı olmamaktadır. 1'in dahi altında gerçekleşen devir hızlarıyla TCDD topluluğunun varlık ve kaynaklarını satış hasılatına dönüştürerek verimli kullandığı söylenemez.

6.2. Mali Sonuçlar:

6.2.1. Zararlılık (irrantabilite):

2003 yılında TCDD' nin konsolide dönem zararı 516,9 trilyon lira, dönem başı öz kaynakları 1.319 trilyon lira, yıl içinde 427,6 trilyon lira nakdi sermaye ödemesi nedeniyle ortalama öz kaynakları ise 1.533 trilyon lira olmuştur. 2003 yılında her 100 liralık öz kaynağın 33,7 lirası zarar olarak geri dönmüştür.

$$\frac{\text{Dönem Zararı} \times 100}{\text{Öz kaynaklar}} = \frac{516.982 \times 100}{1.533.744} = \frac{2003 (\%)}{33,7} \quad \frac{2002 (\%)}{54,9}$$

Kuruluşun işletme gelirleri giderlerini karşılayamamaktadır. Bu nedenle de kuruluş sürekli artan oranda zarar etmekte ve kronikleşmiş bir finansal darboğaz kısır döngüsünü yaşamaktadır. TCDD topluluğunda gerek finansal, gerekse yapısal reformlar yapılmadığı sürece zararlılık ve finansal darboğaz kısır döngüsünü değiştirilmesi mümkün görülmemektedir. Gerek sermaye artırımları olsun gerekse belirli sürelerde Kuruluş borçlarının Hazinece tahkime tabi tutulması Kuruluşu finansal yönden çok kısa bir süre rahatlatmakta, ancak bir süre sonra tekrar aynı finansal sorunlar ortaya çıkmaktadır.

6.2.2. Mali sonucu ilgilendiren etkenler:

2003 yılında faiz hadleri ve kur farklarındaki gerilemelerin etkisi ile finansal yük 2002 deki % 40 seviyesinden, 10 puan azalarak, % 30' a düşmüştür.

TCDD' nin içerisinde bulunduğu finansal darboğaz nedeniyle yatırımlarını yurtdışı kredilerle, nakit ihtiyaçlarını da öncelikle vergi, sosyal güvenlik kuruluşlarına olan borçlarını süresinde ödemeyerek karşılamaktadır. Zaman zaman sermaye artırımını, tahkime tabi tutulan vergi, sosyal güvenlik kuruluşları kesintileri nedeniyle faiz yükü geçici olarak azalsa da Topluluğun faiz yükünün giderek artması zararında artmasına neden olmaktadır.

$$\frac{\text{ödenen faizler} \times 100}{\text{faize tabi yabancı kaynaklar}} = \frac{222.083 \times 100}{730.205} = \frac{\text{2004} (\%)}{30} \quad \frac{\text{2003} (\%)}{40}$$

$$\frac{\text{Net satışlar} \times 100}{(\text{Kullanılan sermaye} - \text{İşletmeye açılmayan Yatırımlarda kullanılan Kaynaklar})} = \frac{966.309 \times 100}{3.007.527 - 288.997} = \frac{\text{2004} (\%)}{36} \quad \frac{\text{2003} (\%)}{37}$$

Kuruluş ürettiği hizmeti piyasa koşullarına göre maliyetinin çok altında pazarlayabilmektedir. TCDD faaliyetlerine karlılık olmadığı gibi sermayenin hızı da % 100' ün altında 2003 yılında % 36 oranında olmuştur.

Ulaştırma sektörü içerisinde yer alan demiryollarının uzun süreden beri karayoluna göre yatırımlar yönünden oldukça ihmal edilmiş olması, Kuruluşun rekabet gücünün iyice azalmasına neden olmuştur. Bu nedenle gelir gider dengesi gün geçtikçe olumsuz yöne giden kuruluşun bu dönemde de geliri satışların maliyetini dahi karşılayamamaktadır.

TCDD' nin bu zararlı durumdan kurtulabilmesi demiryollarının alt üst yapısı ile çağdaş seviyeye gelmesine bağlıdır. Bu konudaki yatırımların gerçekleştirilmesinin de zamana bağlı olması dikkate alındığında kaynak yitirilişinin daha uzun süre devam edeceği sonucu ortaya çıkmaktadır. Sürekli olarak sermaye yatırımları yapılmasına karşılık artan oranda yabancı kaynak kullanılması da finansman giderlerinin önemli ölçüde artması suretiyle Zararlılığın büyümesine sebep olmaktadır.

TCDD yatırımlarının büyük ölçüde dış kaynaklı yatırımlarla finanse edilmesi, kuruluşun finansman darboğazına girmesine neden olmuştur. Kuruluşun kar-zarar tablosuna baktığımızda; zararın tamamına yakın kısmı faiz ödemeleri, kur farkları, nakit ödeme yapamamasından kaynaklı kanuni ödemelere ait gecikme faizlerinden oluşmaktadır.

“TCDD 1959 yılından beri zarar etmektedir. Bu zararların nedenlerinin başında, kamu çıkarı düşüncesiyle yapılmasını istediği hizmetlerden doğan ek giderler ile tarife indirimlerinden doğan gelir kayıpları ve yol bakım, onarım giderleri gösterilmektedir. Ayrıca Devlet Demiryolları, ihracatı teşvik kapsamında, limanlardaki yükleme faaliyetlerinde büyük oranlarda indirim yapmaktadır ve bu yüzden demiryollarının uğradığı gelir

kaybı 1996 yılı için yaklaşık 75 milyon dolar olmuştur. Demiryollarında çeken çekilen araç parkının da sayısal ve kapasite yönünden yetersiz sayıda bulunması, işletmecilikte bazı sorunların yaşanmasına neden olmaktadır. Yurtdışından ithal yoluyla sağlanan demiryolu çeken ve çekilen araçlar ile yedek parçalar için yüzde 80' e varan gümrük vergisi ödenmesi gereği, bir yandan finansman sıkıntısını artırmakta, öte yandan çalışmaların aksamasına neden olmaktadır. Ayrıca 1985 yılında yük taşımacılığına ve banliyö taşımacılığına ödenen sübvansiyonlar şu anda ödenmektedir. Bunun 1996 yılı birim fiyatlarıyla değeri 22 trilyon TL'dir.” (Sungur, 1997:62)

TCDD'nin 2004 yılı kesin Gelir-Gider tablosu, Mart 2005 ayı sonu itibariyle çıkartılan bilançosu ve netice hesaplarına göre; sübvansiyonlar dahil 1.243.582.230 YTL. gelir, 1.870.330.050 YTL. gider elde ederek 626.747.820 YTL zarar ile 2004 yılı hesapları kapatılmıştır.

Tablo 52 : 2004 Yılı Bütçe Programı / 2004 Yılı Finansman Kararnamesi Mukayesesi (YTL)

	2004 YILI FİNANSMAN KARARNAMESİ (21.10.2004)	2004 YILI TCDD BÜTÇE (..12.2004)
FİNANSMAN DURUMU		
Kaynaklar Toplamı	257.828.000	292.395.000
Kullanımlar Toplamı	650.198.000	1.005.617.000
Kaynak Kullanım Farkı	-392.370.000	-713.222.000
Yatırımlar	590.630.000	830.320.000
Temini Gereken Finans.	-983.000.000	-1.543.542.000
FİNANSMAN KAYNAKLARI		
Bütçe	600.000.000	618.000.000
- Sermaye	450.000.000	428.000.000
- Görev Zararı	150.000.000	190.000.000
- Yardım	-	-
Finansman açığı		322.442.000
Dış proje kredisi	383.000.000	603.100.000
Toplam	983.000.000	1.543.542.000

Kaynak: TCDD 2004 yılı İş Programı ve Bütçesi.

Tablo 53:2005 Yılı Bütçe Programı / 2005 Yılı Finansman Kararnamesi Mukayesesi (YTL)

	2005 YILI FİNANSMAN KARARNAMESİ (22.10.2004)	2005 YILI TCDD BÜTÇE (...12.2004)
FİNANSMAN DURUMU		
Kaynaklar Toplamı	4.016.005.000	3.320.642.000
Kullanımlar Toplamı	4.406.785.000	4.210.627.000
Kaynak Kullanım Farkı	-390.780.000	-889.985.000
Yatırımlar	830.320.000	829.920.000
Temini Gereken Finans.	-1.221.100.000	-1.719.905.000
FİNANSMAN KAYNAKLARI		
Bütçe	618.000.000	618.000.000
- Sermaye	428.000.000	428.000.000
- Görev Zararı	190.000.000	190.000.000
- Yardım	-	-
Finansman açığı		567.745.000
Dış proje kredisi	603.100.000	534.160.000
Toplam	1.221.100.000	1.719.905.000

Kaynak: TCDD 2005 Yılı İş Programı ve Bütçesi.

Yukarıdaki tablodan da görüleceği üzere Kuruluş, yeterli seviyede öz kaynak yaratamadığından ve Hazineden de yıllardan beri yeterli kaynak sağlayamadığından kaynak ödeme farkı yıldan yıla olumsuz yönde büyümektedir. Kaynak-ödeme olumsuz farkının 2004 yılında 392. milyon YTL olacağı hesaplanmıştır. 590.milyon YTL' lik yatırımların ilavesi ile Kuruluşun ihtiyacı 983 milyon YTL' ye ulaşmaktadır. Buna karşılık Hazinece sermayeden 450 milyon, görev zararından 150 milyon olmak üzere bütçeden 600 milyon, dış proje kredisinden de 383. milyon kaynak sağlanacağı öngörülmüş olup 322.milyon finansman açığı ortaya çıkmıştır.

Kuruluşun 2005 yılındaki durumu ise; kaynak-ödeme olumsuz farkının 390 milyon YTL olacağı hesaplanmıştır. 830 milyon YTL' lik yatırımların ilavesi ile Kuruluşun ihtiyacı 1.221 milyon YTL' ye ulaşmaktadır. Buna karşılık Hazinece sermayeden 428 milyon, görev zararından 190 milyon olmak üzere bütçeden 618 milyon, dış proje

kredisinden de 603 milyon kaynak sağlanacağı öngörülmüş olup 567 milyon finansman açığı ortaya çıkmıştır.

2004 ve 2005 yıllarındaki finansman kararnamelerinde finansman açığı yer almamaktadır. Kuruluşca hazırlanan Finansman programına göre 2005 yılında finansman açığının 567.745.000 YTL olduğu, bu açığın Kararname ile programdaki kaynak ödeme kalemleri arasındaki fazla ve noksanlıklardan ileri geldiği, sözkonusu finansman açığının tarife ayarlamalarının, Hazine tarafından ilave kaynak sağlanması ve borçlanma suretiyle karşılanması zorunlu olacağı,

Bu itibarla; gerek İşletme bütçesi ve gerekse Finansman Programlarının Hazine Müsteşarlığı'nın bildirdiği Sermaye, Görev Zararı rakamlarının haricindekilerin tahmine dayandırıldığı, 233 Sayılı KHK' nin 29. ve 37. maddeleri gereğince Kuruluşun;

1.617.664.930 YTL gelirler toplamı,

2.451.797.031 YTL giderler toplam,

834.132.101 YTL Kuruluş zararı,

829.920.000 YTL Yatırımlar,

olmak üzere 2005 yılı iş programı, iş bütçesi, yatırımlar ve finansman programının 2005 yılında yapacağı işler için fabrikalar ve grup müdürlüklerine 127.988.576 YTL' lik ödenek ayrılmıştır. “ (TCDD 2005 yılı İş Programı ve Bütçesi)

TCDD'nin 2004 yılı zararı 626.747.820 YTL, 2005 yılı beklenen zararın ise 834.132.000 TL'ye ulaştığı düşünüldüğünde, bu ağır mali durumun pek de içaıcıcı olduğu söylenemez.

BÖLÜM IV. ORAN ANALİZLERİ VE YAKIT TÜKETİM MİKTARININ DAĞILIMI

1.ORAN ANALİZLERİ

1.1.Yolcu Taşıma Oranları

Demiryollarında yolcu taşımacılığı ana hat ve banliyö hizmetleriyle verilmektedir.

Banliyö hizmetleri üç büyük ilimizde Ankara, İstanbul ve İzmir Büyükşehir Belediyeleri sınırları içerisinde yürütülmekte olup, TCDD'nin 07.01.2004 tarihindeki Yönetim Kurulu Kararı ile Ticaret Dairesine bağlı Banliyö Servis Müdürlükleri oluşturularak daha sonra yine Yönetim Kurulunun 21.01.2004 Tarihindeki Kararı ile de bu Müdürlükler doğrudan Bölge Müdürlüklerine bağlanarak banliyö hizmetleri verilmektedir.

Ülke genelindeki 41 ilde demiryolu bağlantısıyla ana hat yolcu taşıma hizmetleri verilmektedir. Bu hizmetler 7 grup yolcu treni ile yapılmakta olup, bu trenler; 10 adet süper ekspres, 10 adet mavi tren, 32 adet ekspres, 145 adet bölgesel ekspres ve ray otobüsü, 80 adet yolcu ve karma yolcu trenidir. Ana hat yolcu hizmetleri TCDD Ticaret Dairesi Başkanlığı tarafından yürütülmektedir. Ticaret Dairesinin bu konudaki görev ve sorumlulukları çok çeşitli olmakla birlikte temel görevleri şöyle sıralanabilir; bu hattaki 7 grup yolcu treninin vereceği hizmetin planlanması ile hem yurt içi hem de yurt dışı yolcu trenlerinin sefere konulması ve kaldırılması görevi başta olmak üzere yine trenlerin kalkış ve varış saatleriyle ilgili düzenlemeleri yapmak, aynı zamanda verilen hizmet bedelinin belirlenmesi ve biletlerin basılması işlemleri ile yemekli ve yataklı vagonların işletilmesi, mevzuatın belirlenmesi, belge ve hesap kontrolleri bu dairenin görev ve sorumlulukları içerisinde.

Bu açıklamalardan sonra yıllar itibariyle verilen hizmetlere bakacak olursak, Demiryollarında anahat ve yolcu taşıma oranlarında yıllar itibariyle gerileme görülmektedir. Özellikle son yıllarda yolcu taşıma verimliğinde önemli ölçüde düşüşler yaşanırken trafik (trafik=Yolcu km+ Ton km) de yolcu km yüzdesi son beş yılın ortalaması yaklaşık % 39,5'dir. Özellikle 2001 yılından 2004'e kadar yolcu sayısındaki azalma % 6,7 civarındadır. Demiryollarına olan yolcu talebindeki düşüşlerin sebepleri çeşitli olmakla birlikte özellikle hizmet kalitesindeki düşüşler, alternatif ulaşım sistemlerinde görülen teknolojik iyileşmeler, fiyat ve zaman faktörleri bakımından diğer sistemlerle rekabet edememesini gösterebiliriz. Kuruluş bilet temininde kolaylık sağlamak amacıyla, 2004 yılından itibaren yirmi dört adet gar ve istasyonunda bilet satış ve rezervasyonu bilgisayarlı yapılmakta olup, yine 12.04.2004 tarihinden itibaren de bu istasyonlarda internet üzerinden bilet satışı ve yer rezervasyonu uygulamasına geçilmiş ayrıca PTT Genel Müdürlüğü ile 09.04.2004 tarihinde yapılan sözleşme ile %10 komisyon karşılığında PTT şubelerinde de bilet satışı uygulamasına geçilmiştir.

Nitekim, başlangıçta daha yüksek bir hizmet kalitesi vermek üzere konulan 'Mavi Trenler' de giderek kalite düşmeye başladığından 1988 yılına göre 1996 yılında mavi tren yolcu sayısında % 41,7 oranında azalma olmuştur.

Mavi trenlerde kilometre başına ortalama yolcu taşıma mesafesi 2000 yılında 459 km iken, 2004 yılında 424 km.ye kadar düşmüş, ekspreslerde ise 2000 yılında 158 km. iken, 2004'te 129 km. olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 54: Yolcu Taşıma Oranları

YOLCU TAŞIMA ORANLARI		2000	2001	2002	2003	2004
Koltuk	Banliyö	59	52	52	57	55
ütilizasyonu (%)	Anahat	64	63	65	73	64
Yolcu vagon ütilizasyonu (%)	Banliyö	36	31	31	35	33
	Anahat	55	54	56	60	53
Yolcu vagonu başına yolcu (adet)	Banliyö	61	54	53	59	55
	Anahat	31	31	31	34	30
Yolcu trenine düşen yolcu sayısı	Banliyö	341	302	305	330	302
	Anahat	187	187	192	213	177
	Banliyö					
	Sirkeci	28	28	28	28	28
Bir yolcunun	Haydarpaşa	25	25	25	25	25
ortalama	Ankara	25	25	25	25	25
taşınma	Basmane	18	23	17	23	14
mesafesi (km)	Alsancak	15	16	14	16	17
	Ana hat	163	171	158	165	148
	(ana hat Toplamı)					
	Mavi tren	464	452	430	441	424
	Ekspres	152	152	143	151	129
	Normal yolcu treni	137	179	162	140	137
	Yataklı	650	640	627	631	702

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı 2000-2004, Ankara, s.97-98

Taşıma oranları taşıma verimliliği hakkında bilgi vermekte olup , trenlerin boş veya dolu gitmesini karakterize eden koltuk utilizasyonunun son beş yılda büyük bir değişiklik göstermediği, son beş yılın ortalaması yaklaşık banliyö için doluluk oranı yüzde 55 iken, ana hat yolcu taşımalarında 2004 yılında % 4,7 yolcu sayısındaki azalma ve vagon başına yolcu sayısındaki yıllar itibariyle 2001 ve 2002 de 31, 2003' te 34 kişi iken, 2004 yılında 30 kişiye düşmesinde etkisiyle ana hat koltuk ütilizasyonu 2003 yılında % 73 iken, 2004 yılında % 64' e kadar düşmüştür. Son beş yılın doluluk oranı ana hatlarda yüzde 65'dir. Yolcu vagon başına düşen yolcu sayısı son beş yılın ortalaması yaklaşık banliyö için 56 iken, ana hatlarda 31'dir.

Yolcu trenine düşen yolcu sayısında yıllar itibariyle büyük düşüşler görülmekte olup özellikle 2000 yılında 341 kişiden 2004'de 302 kişiye kadar düşmüştür. Yolcu trenine düşen yolcu sayısı son beş yılın ortalaması yaklaşık banliyö için 316 iken, ana hatlarda 191 kişidir. Toplam demiryollarında bir yolcu trenine düşen yolcu sayısı 2000 yılında 528 iken, 2004 yılında 479 düşmüş yaklaşık % 10 oranında yolcu trenine düşen yolcu sayısında bir azalma yaşanmıştır.

Yolcu trenlerinin artmasına karşılık ortalama taşıma mesafesi; Koltuk başına düşen yolcu-km (10^3) banliyö de son beş yılın ortalaması yaklaşık 24 iken, ana hat da 101' dir. Özellikle 2003 yılında 116 olan koltuk km.' si 2004 yılında 94 km' ye kadar düşmüştür. Bu da uzun mesafeli seyahatlerde trenlerin tercih edilmediğini göstermektedir. Buna neden olarak da tren seferlerinde gecikmeler, fiyat-kalite yönünden diğer ulaşım sistemlerinin daha cazip olmasıdır.

Yolcu vagon ütilizasyonu yüzdesi son beş yılın ortalaması yaklaşık banliyö için % 33,2 iken, ana hatlarda bu oran % 55,6,' dir.

Bir yolcunun ortalama taşınma mesafesi bakımından, 2004 yılında bir önceki yıla göre mavi trenlerde, ekspres ve normal yolcu trenlerinde azalma görülmekte iken yataklı trenlerde artış görülmektedir. Son beş yılda banliyöde ise Sirkeci, Haydarpaşa, Ankara hatlarında artış yada azalma görülmemesine rağmen Basmane, Alsancak hatlarında bir önceki yıla göre azalma görülmektedir.

Tablo55: Yıllar İtibariyle Türkiye' de Ulaştırma Sistemlerine Göre Yolcu Taşımaları (Milyon)

YILLAR	KARAYOLU		DEMİRYOLU		DENİZYOLU		HAVAYOLU		GENEL TOPLAM
	Yolcu-Km	%	Yolcu-Km	%	Yolcu-Km	%	Yolcu-Km	%	
1983	83.690	96	3.024	3,5	121	0,1	713	0,8	87.548
1984	87.539	95	3.489	3,8	120	0,1	864	0,9	92.012
1985	91.567	95	3.555	3,7	131	0,1	718	0,7	95.971
1986	97.609	96	3.248	3,2	139	0,1	785	0,8	101.781
1987	112.034	96	3.343	2,9	157	0,1	945	0,8	116.479
1988	123.236	96	3.802	3,0	186	0,1	991	0,8	128.215
1989	131.001	96	3.681	2,7	171	0,1	1.079	0,8	135.932
1990	134.991	97	3.479	2,5	127	0,1	1.208	0,9	139.805
1991	131.029	97	3.200	2,4	92	0,1	845	0,6	135.166
1992	142.172	97	3.456	2,4	58	0,04	1.138	0,8	146.824
1993	146.029	96	4.102	2,7	53	0,03	1.721	1,1	151.905
1994	140.743	96	3.941	2,7	47	0,03	2.268	1,5	146.999
1995	155.202	96	3.700	2,3	61	0,04	2.666	1,6	161.629
1996	154.836	96	3.215	2,0	58	0,04	2.754	1,7	160.863
1997	162.979	96	3.662	2,2	49	0,03	3.007	1,8	169.697
1998	166.658	96	3.972	2,3	54	0,03	3.243	1,9	173.927
1999	175.236	96	4.263	2,3	34	0,02	3.349	1,8	182.882
2000	185.681	96	4.240	2,2	30	0,02	3.555	1,8	193.506
2001	168.211	96	4.213	2,4	31	0,02	2.859	1,6	175.314
2002	163.327	96	3.939	2,3	21	0,01	2.706	1,6	169.993
2003	164.311	96	4.583	2,7	22	0,01	2.752	1,6	171.668

Kaynak: TCDD, DİE, TCK 1983-1999 istatistik yıllıkları & TCDD İstatistik Yıllığı 2000-2004:97-98

“Ülke nüfusunun önemli sayıda artmasına karşılık yurt içi ana hat yolcu sayısı, 1950’ li yıllardan bu yana 20 ila 25 milyon yıllık yolcu sayısında kalmıştır. Diğer taraftan karayolu ile taşınan yolcu sayısı giderek arttığından ve demiryolu ile taşınan yolcu sayısı sabit kaldığından demiryolunun yurt içi ulaşımındaki payı 1950 yılında % 42 iken son yıllarda % 3 dolaylarına düşmüştür. Yük taşımacılığında da yolcu taşımacılığına benzer bir şekilde 1960’ lara kadar yükselen bir artış görülürken bu tarihlerden sonra yıllık 14 ila 16 milyon ton arasında bir seyir göstermektedir. Bunun sonucu olarak da demiryollarının yurtiçi yük taşımacılığında aldığı pay 1950 yılında % 72 iken son yıllarda % 5 seviyesine gerilemiştir. Yurt içi yük ve yolcu taşımacılığında görülen bu düşüş, son elli yıldır karayollarına nispeten demiryollarına daha az yatırım yapılmasından kaynaklanmaktadır. Demiryolu taşımacılığının toplam taşımacılıktaki payının artırılması için yeni ve daha kısa demiryolları güzergahlarının açılması, mevcut alt yapının bakımının yeterli düzeyde yapılması, diğer ulaşım modlarına göre uzun olan taşıma sürelerinin

kısıltılması gerekmektedir. Diğer taraftan konteynır taşımacılığının özendirilmesi, yurt içi ve dışı kombine ve blok tren taşımacılığının geliştirilmesi, vagonların uluslararası standartlara getirilmesi, kombine taşımacılığın artırılmasına fayda sağlayacak liman demiryolu hizmetlerinde iyileştirmeler yapılması sağlanmalıdır.” (YDK,2003:IX)

1.2.Yük Taşıma Oranları

TCDD'nin hizmetleri içerisinde en önemli görevi yük taşımacılığı iken, Türkiye'de ulaştırma sistemlerine göre genel yük taşımacılığında demiryollarının payı 2003 yılında % 4,5'dir. Ortalama yük taşıma mesafesi (km) olarak son beş yılın ortalaması 524 km' dir.

Yük taşıma verimliliğine ilişkin son beş yılda yıllar itibariyle önemli ölçüde bir değişim görülmediğinden aşağıdaki tabloda veriler son beş yılın ortalaması alınarak hazırlanmıştır. Buna göre;

Tablo 56 : Yük taşıma oranları

Yük taşıma Oranları	son beş yılın ortalama değerleri
Yük vagon ütilizasyonu %	50
Yük vagonu başına düşen ton	20
Dolan vagon başına düşen ton	32
Yük vagonu başına düşen dolan vagon adedi	26
Dolan vagon başına düşen yük vagon-km	585
Yük vagonu başına düşen netton ton-km 10 ³	492
Ortalama bir vagon darası (ton)	19
Ortalama bir vagon kapasitesi (ton)	39
Toplam vagon içinde faal vagon yüzdesi	90
Toplam yük vagon km' de dolu yük vagon-km%	61
Bir dingile düşen hamton	13
Faal yük vagonu başına düşen vagon- km (10 ³)	30
Ortalama yük taşıma mesafesi (km)	524

Kaynak : TCDD İstatistik Yıllığı 2000-2004 :99

Dolu vagon başına yük taşıma oranını ifade eden; yük vagon ütilizasyonu 2003 yılında % 50 iken, 2004 yılında % 53 olarak gerçekleşmiştir. 2004 yılında ; yük vagonu ütilizasyonu %3 , vagon başına yük % 5, dolan vagon başına yük % 9 oranında artmış iken, faal vagon oranı % 16 ve ortalama taşıma mesafesi % 3,6 oranında azalmıştır. Ortalama yük taşıma mesafesi, son beş yıl içerisinde en yüksek değerlerde gerçekleşmiş ve 2002 yılı ortalama taşıma mesafesi 497 km değeri diğer ülke demiryollarındaki değerle karşılaştırıldığında en uzun mesafeli yük taşıma değeri olduğu görülmektedir.

Türkiye' de ulaşım sistemlerine göre yük taşımaları tabloda gösterilmiştir.

Tablo 57 : Yıllar İtibariyle Türkiye' de Ulaştırma Sistemlerine Göre Yük Taşımaları (Milyon)

YILLAR	KARAYOLU		DEMİRYOLU		DENİZYOLU		HAVAYOLU		BORU HATTI		GENEL TOPLAM
	Ton -Km	%	Ton-Km	%	Ton-Km	%	Ton-Km	%	Ton-Km	%	
1983	42.189	49,5	5.491	6,4	2.934	3,4	57	0,1	34.592	40,6	85.263
1984	43.878	43,7	6.908	6,9	7.719	7,7	63	0,1	41.921	41,7	100.489
1985	45.634	43,3	6.755	6,4	4.504	4,3	59	0,1	48.469	46,0	105.421
1986	48.463	44,6	6.645	6,1	4.682	4,3	64	0,1	48.831	44,9	108.685
1987	58.832	44,9	6.661	5,1	4.541	3,5	79	0,1	60.871	46,5	130.984
1988	62.480	39,2	7.419	4,7	9.454	5,9	88	0,1	79.753	50,1	159.194
1989	66.146	40,4	6.518	4,0	7.152	4,4	95	0,1	84.217	51,2	164.398
1990	65.710	51,4	6.937	5,4	7.234	5,7	107	0,1	47.833	37,4	127.821
1991	61.969	82,4	7.345	9,8	2.780	3,7	76	0,1	3.076	4,1	75.246
1992	67.704	84,4	7.682	9,6	1.756	2,2	102	0,1	3.013	3,8	80.257
1993	97.843	88,9	8.104	7,4	901	0,8	152	0,1	3.104	2,8	110.104
1994	95.020	88,7	8.020	7,5	587	0,5	198	0,2	3.251	3,0	107.076
1995	112.515	90,4	8.278	6,6	276	0,2	231	0,2	3.219	2,6	124.519
1996	123.748	90,5	8.675	6,3	(...)	(...)	240	0,2	4.022	2,9	136.685
1997	124.340	80,2	9.323	6,0	(...)	(...)	263	0,2	21.064	13,6	154.990
1998	135.271	73,8	7.966	4,3	(...)	(...)	274	0,1	39.813	21,7	183.324
1999	150.974	71,5	7.944	3,8	8.200	3,9	286	0,1	43.609	20,7	211.013
2000	161.552	73,2	9.423	4,3	7.900	3,6	310	0,1	41.432	18,8	220.617
2001	151.421	75,4	7.146	3,6	8.100	4,0	285	0,1	33.969	16,9	200.921
2002	150.912	80,2	6.613	3,5	5.738	3,0	275	0,1	24.733	13,1	188.271
2003	152.163	86,3	7.855	4,5	5.400	3,1	276	0,2	10.670	6,0	176.364

Kaynak: TCDD, DİE, TCK 1983-2004 istatistik yıllıkları & TCDD İstatistik Yıllığı 2000-2004:109.

Demiryollarına olan yük taleplerinin yıllar itibariyle azalmasında etkili olan faktörlerin başında tren iptalleri gelmektedir.

Bir yıl içinde muhtemel yük taşıma talepleri dikkate alınarak günlük ve buradan hareketle aylık yük treni sayıları programı düzenlenmektedir. Uygulama sırasında çeşitli nedenlerle planlanan trenlerin bir kısmı iptal edilmektedir. Tren iptal nedenleri, son beş yıl itibariyle karşılaştırmalı olarak aşağıda verilmiştir.

Tablo 58: Tren iptal nedenleri

	1999		2000		2001		2002		2003	
İptal nedenleri	adet	%	adet	%	adet	%	adet	%	adet	%
Makine yokluğu	561	3,4	848	5,6	285	1,1	473	2,6	2.007	10,3
Personel yokluğu	875	5,4	3.496	22,9	2.314	8,9	1.251	6,8	1.640	8,5
Diğer işlet. Sorunları	1.077	6,6	2.870	18,8	2.169	8,3	343	1,9	4.320	22,3
Yük yokluğu	13.752	84,5	8.060	52,8	21.335	81,7	16.462	88,8	11.433	58,9
Toplam	16.265	100	15.274	100	26.103	100	18.529	100	19.400	100

Kaynak: YDK, 2003:87

Son beş yıl içinde en fazla tren iptalleri 26.103 adet ile 2001 yılında, ikinci olarak da 19.400 adet ile 2003 yılında meydana gelmiştir. 2003 yılında toplam tren iptalleri sayısında geçen yıla göre % 4 oranında artış olmuştur.

2003 yılında makine yokluğu, personel yokluğu ve diğer işletme sorunları nedeniyle iptal sayısında artış olmuş, yük yokluğu nedeniyle iptaller ise önemli oranda azalma meydana gelmiştir. Bu azalmaya rağmen tren iptallerinin nedenleri arasında en yüksek oranı yük yokluğu oluşturmakta, bunu diğer işletme sorunları takip etmektedir. 2003 yılında 19.400 adet olan tren iptallerinin; % 59 oranında 11.433 adedi yük yokluğu, % 22 oranında 4.320 adedi diğer işletme sorunları nedeniyle oluşmuştur. (YDK, 2003:87)

1.3.Genel Ortalama Maliyetler ve Sübvansiyon Oranları

“Maliyet geniş anlamda bir amacı gerçekleştirmek katlanılan fedakarlıklar veya masraflar, ekonomik anlamda ise, satış kıymeti olan bir ürünün üretiminde kullanılan üretim faktörlerinin parayla ifade edilen değeri olarak“ (Evyapan,1989:209) tanımladığımızda giderleri, bir hesap dönemine ait maliyetler olarak tanımlayabiliriz. Maliyetleri hesaplamanın önemi;cari dönemdeki verimliliğin tespitinde, dönem sonu faaliyetlerimizin değerlendirilmesinde, kar maksimizasyonunda ve bunlara bağlı olarak da geleceğe dair fiyat tespitlerinde ve planlamalardaki karar alma sürecinde ihtiyaç duyulmaktadır.

Maliyetlerin demiryolu işletmeciliğindeki önemi; birim maliyetlerin tespit edilmesi, uygulanan tarifeler, kapasite oranları, faaliyet sonuçlarının değerlendirilmesi ve kar/ zararın değerlendirilmesinde kullanılıyor olmasıdır.

Demiryollarında maliyetlere etki eden faktörleri sıralayacak olursak; hız, fiyatlar, kapasite kullanım oranları, personelin verimliliği, ulaşım modeli, araçların özellikleri, yol durumu, taşıma mesafesi ve kapasitesi, hatların tek veya çift olması, vagon kapasiteleri vb. gösterilebilir.

Aşağıdaki Tablo:59 bu amaçla TCDD'nin 1996-2004 yıllarına ait genel ortalama maliyetleri verilmiştir.

Tablo 59: Genel Ortalama Maliyetler (TL)

	1996	1998	2000	2002	2004
Bir hamton-km maliyeti	2.116	7.376	18.023	43.793	56.151
Bir netton-km maliyeti	3.453	12.452	31.224	79.159	88.111
Bir yolcu-km maliyeti	3.647	11.282	30.254	74.609	103.052
Bir tren-km maliyeti	1.119.715	3.958.771	10.546.800	24.633.549	29.895.860
Bir lokomotif-km maliyeti	809.664	2.777.554	7.396.573	17.487.458	22.404.314
Bir vagon-km maliyeti	84.950	302.661	735.816	1.779.762	2.291.664
Bir koltuk-km maliyeti	2.322	7.692	18.897	45.455	63.417
Bir dingil-km maliyeti	26.615	92.362	226.607	543.147	695.846
1000 hamton km' ye düşen yakıt gideri	952.217	2.734.017	9.290.174	26.435.019	29.772.471
Bir loko km' ye düşen yakıt gideri	241.519	721.671	2.302.184	5.646.240	7.099.816

Kaynak: TCDD 1996-1999 istatistik yıllıkları. TCDD İstatistik Yıllığı 2000-2004:104.

Genel ortalama maliyetler; “İşletme araçlarının ve hizmet kategorilerinin tümü için hesaplanan genel ortalama (birim) maliyetler, muhasebe dökümanlarındaki toplam maliyetlerin, istatistik dökümanlarındaki toplam hizmetlere bölünmesi ile elde edilmektedir.” (Evyapan, 1989:216)

Tablo:59 göre bir tren tonunun bir kilometre mesafeye taşınmasıyla ifade edilen bir hamton-km 1996 yılında 2.116 TL iken, 2004 yılında 56.151 TL' ye ulaşmıştır. 2004 yılında bir önceki yıla göre artış oranı yaklaşık % 29 olmuştur.

Bir ton yükün bir kilometre mesafeye taşınmasıyla ifade edilen bir netton-km 1996 yılında 3.453 TL iken, 2004 yılında 88.111 TL' ye ulaşmıştır. 2004 yılında bir önceki yıla göre artış oranı yaklaşık % 11,3 olmuştur.

Bir yolcunun bir kilometre mesafeye taşınmasıyla ifade edilen bir yolcu-km 1996 yılında 3.647 TL iken, 2004 yılında 103.052 TL' ye ulaşmıştır. 2004 yılında bir önceki yıla göre artış oranı yaklaşık % 38,1 olmuştur.

Bir trenin bir kilometre mesafeye taşınmasıyla ifade edilen bir tren-km işletme hizmeti birimi, 1996 yılında 1.119.715TL iken, 2004 yılında 29.895.860 TL' ye ulaşmıştır. 2004 yılında bir önceki yıla göre artış oranı yaklaşık % 11,3 olmuştur. 2004 yılında bir önceki yıla göre artış oranı yaklaşık % 21,4 olmuştur.

Genel ortalama enerji maliyetlerine baktığımızda 1000 hamton kilometreye düşen yakıt gideri 2004 yılında bir önceki yıla göre artış oranı % 13 iken, bir lokomotif kilometreye düşen yakıt giderindeki artış oranı % 26' dır.

Sübvansiyonlar TCDD Ana Statüsü' nün 20. maddesi uyarınca Ulaştırma Bakanlığı'nın bütçesine konulan yol bakım ve onarım giderleri karşılığı gelirler ile 233 sayılı KHK.nin 35. maddesine dayanılarak yayımlanan Bakanlar Kurulu'nun 13.9.1989 tarih ve 89/14558 sayılı kararıyla değişik 3.10.1986 tarih ve 86/11076 sayılı Bakanlar Kurulu kararının (d) fıkrası uyarınca, ekonomik hatların, Doğu Ekspres treni, Güney Ekspres treni ve Van gölü Ekspres trenleriyle Van Gölü'nün işletilmesinden doğan görev zararlarından oluşmakta olup detayı aşağıdadır.

Sübvansiyonlar	2003(kesin)	2004(kesin)	2005(program)
Yol Bakım ve Onarım Gid. Karşılığı	175.763.147	205.714.017	262.968.214
Ekonomik Olmayan Hatların Görev Zararı	106.999.438	145.860.255	168.625.646
Ekon. Olmayan Eksp. Trenl. Görv. Zararı	37.269.521	45.457.098	44.147.858
Van Gölü Feribot Müdürlüğü Görv. Zararı	10.627.156	13.179.484	14.979.212
TOPLAM	330.659.262	410.210.854	490.720.930

Ulaştırma Bakanlığı'nın bütçesine yol bakım ve onarımı için konulan sübvansiyon rakamlarıyla, yol bakım ve onarım giderlerini karşılaştırdığımızda;

Yıllar	yol bakım ve onarım giderleri
2003 yılında	175.763.147 YTL gerçekleşmiş,
2004 yılında	205.714.017 YTL gerçekleşmiş,
2005 yılı programında	262.968.214 YTL

yol bakım ve onarım gideri tahmin edilmekte olup, yol bakım ve onarım karşılığı alınacak olan sübvansiyonla aynı miktardadır.

(Kaynak:TCDD 2005 Yılı İş Programı ve Bütçesi ve TCDD Mali İşler Dairesi Başkanlığı)

"TCDD' nin kaynak ödeme dengesini etkileyen faktörlerin başında yetersiz sermaye, görev zararlarının zamanında ödenmemesi ile Ulaştırma Bakanlığı bütçesine konularak TCDD' ye aktarılan yol bakım-onarım giderlerinin yeterli olamaması gelmektedir. YPK'nın 6.4.2001 gün ve 2001/T-13 sayılı kararı ile TCDD ana statüsünün 20.inci maddesine getirilen hüküm doğrultusunda 2001 yılından itibaren yol bakım-onarım gideri TCDD tarafından tahakkuk ettirilerek Ulaştırma Bakanlığı' nın hesabına alacak kayıt edilmeye başlanmıştır. 2002 Mali Yılı bütçe Kanunu ile Bakanlığın bütçesine 15 trilyon liralık ödenek konulmuş olup, bu tutar TCDD' nin stopaj gelir vergisi borcuna mahsuben kullanılmıştır.

Ulaştırma Bakanlığı' nın alacaklar hesabında kayıtlı yol bakım ve onarım gideri 2003 yılı başında 211, 8 trilyon lira iken, yıl içinde tahakkuk eden 175,8 trilyon liranın da eklenmesi ile 31,12,203 tarihi itibarıyla toplam alacak 387,6 trilyon liraya ulaşmıştır. 2003 ve 2004 yıllarında Ulaştırma Bakanlığı' nın bütçesine yol bakım ve onarım gideri olarak ödenek konulmamıştır. Konuya çözüm getirmek amacıyla TCDD tarafından Ulaştırma Bakanlığı' na gönderilen yazı ile 2004 bütçesinde, Ulaştırma Bakanlığı Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü "Ekonomik İşler ve Hizmetler Cari Transferler" tertibine görev zararı olarak konulan 8 trilyon liralık ödenekten 6,960 milyar liralık ödeneğin, yol bakım ve onarım giderlerinin finansmanında kullanılmak üzere serbest bırakılması talep edilmiştir. Bunun üzerine 6,960 milyar liralık ödenek serbest bırakılmış, Kuruluşa intikal ettirilmiştir. Ancak söz konusu tutar Kuruluşun gerçek ihtiyacını karşılayacak düzeyin oldukça altındadır. Kuruluşa yol bakım ve onarım giderlerine ilişkin yeterli kaynağın aktarılmaması bir taraftan Kuruluşun borçlanmasına ve finansal yapısının bozulmasına neden olmakta, diğer taraftan gerekli yol yenilemeleri yapılamadığı için demiryolu taşımacılığının güvenliği riske atılmaktadır. " (YDK, 2003:63)

Yol bakım ve onarım giderleri karşılığı talep edilen ödenek ve gerçekleşen giderler aşağıdaki tablo 77' de daha net görülmektedir. 1982 yılı hariç tüm yıllarda yıl sonu oluşan farklılık negatiftir. Yani hiçbir yıl talep edilen ödeneğin tamamı verilmemiştir. Yıllar itibarıyla oluşan bakiyeler toplamı 2004 yılında 586.392.631 YTL alacak oluşmuştur. 2005 yılında ise toplam alacağı 811.196.631 YTL' dir.

Tablo 60: Yol Bakım ve Onarım Giderleri Karşılığı Talep Edilen Ödenek ve Gerçekleşen Giderler

YOL BAKIM VE ONARIM GİDERLERİ KARŞILIĞI TALEP EDİLEN ÖDENEK VE GERÇEKLEŞEN GİDERLER (1980-2008) (YTL)						
yıllar	talep edilen ödenek	verilen ödenek	kesintiden sonra ödenek	yıl sonu tahakkuk eden gider	fark	oluşan alacak
1980	8.805	4.797	4.641	9.295	-4.654	
1981	11.527	11.526	9.324	10.282	-958	
1982	11.276	11.276	13.582	10.892	2.690	
1983	13.851	13.851	13.851	14.115	-264	
1984	16.357	14.500	14.500	17.357	-2.857	
1985	21.575	18.000	18.000	21.281	-3.281	
1986	22.906	20.000	18.400	26.251	-7.851	
1987	30.916	26.000	23.920	36.604	-12.684	
1988	40.170	31.000	28.520	53.332	-24.812	
1989	59.127	40.000	35.400	112.657	-77.257	
1990	207.895	146.843	129.092	232.833	-103.741	
1991	353.185	180.000	159.300	458.401	-299.101	
1992	994.670	250.000	247.100	898.355	-651.255	
1993	1.490.160	347.000	336.240	1.718.589	-1.382.349	
1994	2.383.000	550.000	369.600	2.739.318	-2.369.718	
1995	3.940.663	700.000	501.375	4.195.467	-3.694.092	
1996	6.401.802	875.000	831.250	6.949.733	-6.118.483	
1997	8.792.673	1.400.000	1.330.000	13.982.252	-12.652.252	
1998	18.122.190	3.000.000	3.000.000	25.624.229	-22.624.229	
1999	35.909.441	5.000.000	4.950.000	44.206.168	-39.256.168	
2000	66.454.944	7.500.000	8.238.850	73.194.135	-64.955.285	
2001	103.163.342	10.000.000	9.357.500	101.909.910	-92.552.410	-92.552.410
2002	133.513.012	15.000.000	15.000.000	134.270.857	-119.270.857	-211.823.267
2003	198.668.558	0	0	175.763.147	-175.763.147	-387.586.414
2004	251.363.400	8.000.000	6.907.800	205.714.017	-198.806.217	-586.392.631
2005	242.283.000	17.500.000	17.479.000	242.283.000	-224.804.000	-811.196.631
2006	279.399.849				0	
2007	292.412.130				0	
2008	304.183.840				0	
KAYNAK: TCDD MALİ İŞLER DAİRESİ BAŞKANLIĞI						

Tablo (Gelir Gider) de görüldüğü gibi sübvansiyonların toplam gelir içindeki payı 1989'dan 2000 yılına kadar pek fazla değişmemekte ve ortalama % 20 civarında gerçekleşmektedir. 2001 yılından itibaren yaklaşık % 30'lar seviyesindedir. 2003 yılı itibariyle, Avrupa ülkelerinde sadece işletme geliri içinde sübvansiyonların payına baktığımızda; Hırvatistan'da % 83, İspanya' da %47, Belçika' da %49, Avusturya' da

%45,2, Danimarka' da %41,8, Fransa' da %36,8, İtalya'da %21,9'dur. Türkiye'de ise sadece işletme geliri içindeki sübvansiyonların payına baktığımızda; 2003 yılında % 33,8, 2004 yılında ise %36' dır. Sübvansiyonun en büyük payı yukarıda görüldüğü gibi yol bakım ve onarımları oluşturmaktadır. 1994 yılında sübvansiyonlar yol bakım onarım giderlerinin % 13'ünü, 1995 yılında ise % 11' ini karşılayabilmiştir. Karayollarında tüm yol yapım ve onarım gideri devlet tarafından karşılanmakta iken, demiryollarında bu yardım ancak belli yüzdelerle sınırlı kalmıştır. Sübvansiyonların içinde ekonomik olmayan hatların görev zararların payı büyüktür, bu tarz sübvansiyon kuruluş'un etkinliğinde pek faydalı değildir. Sübvansiyonların işletme giderlerine oranı 2000'de % 16 iken, 2004 de % 26 olmuştur.

Tablo 61:AB'de Bazı Ülkelerde Verilen Sübvansiyonlar

ÜLKELER	2002 SÜBVANSİYON (EURO) (10 ⁶)	2004 SÜBVANSİYON (EURO) (10 ⁶)
TÜRKİYE	187	231
İRLANDA	175	318
PORTEKİZ	11	124
ALMANYA	443	-
DANİMARKA	3.642	979
İTALYA	-	3.169
HOLLANDA	-	1.132
İSPANYA	1.079	1.422
BELÇİKA	-	1.611
FRANSA	65	1.788
NORVEÇ	-	686
AVUSTURYA	-	1.805
FİNLANDİYA	36	37
ÇEK CUMHURİYETİ	-	237
SLOVAKYA	-	165
MACARİSTAN	-	408
BULGARİSTAN	-	36
ROMANYA	-	262
Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı (1999- 2003) & (2000-2004:113-119)		

Yukarıdaki tabloya baktığımızda, Türkiye’de demiryollarına verilen sübvansiyonlar bir çok ülkenin çok gerisinde kalmaktadır.

“TCDD’ nin ana statüsünde; kuruluşun yıllık yol bakım ve onarım masraflarındaki devletin katkı payının, her yıl Ulaştırma Bakanlığı’ nın bütçesine konan ödenekle karşılanacağı hükmü yer almasına rağmen bu masraflar kuruluşça karşılanmaktadır. Demiryolu taşımasında alt yapıyı oluşturan ve yapım tarihleri çok eski olan yolların büyük miktarlara ulaşan bakım ve onarım giderlerinin tamamına yakın bölümünün kuruluşça karşılanması rekabet ortamında olan ve gelirleri giderlerini karşılayamayan TCDD’ nin zararının daha da artmasına neden olmaktadır. Yol bakım ve onarım giderlerinin tamamını karşılayacak düzeyde Ulaştırma Bakanlığı bütçesine ödenek konulması kuruluşun mevcut mali yapısı açısından çok büyük önem arz etmektedir.” (YDK, 1993:2)

“Demiryolu ve karayolu ulaşım türleri arasında taşıma gereksinimleri açısından bir dengesizlik vardır. Şöyle ki taşıma gereksinimlerinin çoğunluğu karayolu ulaşımı ile karşılanmaktadır. Madem ki, demiryolu ulaşımında birim maliyet üretim arttıkça düşmektedir, o halde, ulaşım türleri arasındaki dengesizliğin giderilmesi için taşıma gereksinimlerini belirli bir kısmının karayolundan demiryoluna kayması gerekmektedir. Bu taşıma gereksinimlerindeki kaymanın ise ne kadar olacağını bulmak için bu iki ulaşım türlerinin birim maliyet eğrilerinin kesiştiği noktayı bulmak yeterlidir. İşte o noktada demiryolu ve karayolu taşıma gereksinimlerinde denge sağlanmış olur ve aynı zamanda bu tür bir bilgi ulaşım politikasının geliştirilmesinde veri olarak alınabilir.” (Akyılmaz, 1979:108-109)

Tablo 62: Yıllar İtibariyle Sübvansiyonlar/ İşletme Gideri %

yıllar	2000	2001	2002	2003	2004
Sübvansiyonlar/	16	26	25	25	26
işletme giderleri %					

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı 2000-2004:104.

1.4.Madde Cinslerine Göre Ortalama Yük Taşıma Uzaklıkları

Tablo:63' de madde cinslerine göre yük taşıma uzaklıkları kilometre olarak verilmiştir. Tabloya göre ağırlıklı olarak demiryollarında kilometre bakımından taşımacılık gıda maddeleri ve hayvan yemi taşımalarında yoğunlaşmaktadır.

Tablo:63' e bakıldığında ilk satırda yer alan tarımsal ürünler canlı hayvan taşımacılığının yıllar itibariyle taşıma uzaklıkları düşmüştür. 2000 yılından 2004 yılına bu ürünlerdeki taşıma uzaklıkları % 34 oranında düşmüştür. Bu kalemdeki en önemli ürün hububattır. 2003 yılından itibaren şeker pancarı taşımacılığı yapılmamaktadır. Bu kalemdeki taşımacılığın % 48' i kereste taşımacılığına aittir. Canlı hayvan taşımacılığında ise son dört yılda önemli bir değişme olmamakla birlikte toplam taşımacılıktaki payı % 13' tür.

Tablo:63' ün ikinci satırında gıda maddeleri ve hayvan yemi gelmektedir. Bu kalemde; gıda maddeleri, tekel, şeker, ot,saman ve küspe taşımacılığı yapılmaktadır. Yıllar itibariyle taşıma mesafelerinde önemli bir değişiklik görülmediği gibi yukarıda söz edildiği gibi en fazla uzun mesafe taşımacılığı bu ürünlerde yapılmaktadır. Bu kalemdeki tekel ve gıda maddeleri en büyük paya sahip olup son dört yıldaki taşıma mesafelerinde önemli bir değişiklik gözlenmemiştir.

Tablo:63' ün üçüncü satırında katı yakıtlar görülmektedir. Katı yakıt ürünlerini; maden kömürü, kok ve linyit oluşturmaktadır. Kok en büyük paya sahiptir. Taşıma uzaklıklarında bu ürünlerde de yıllar itibariyle çok büyük değişiklikler gözlenmemekte olup, kok taşımasındaki mesafe artmış, maden kömürü ve linyitte ise yıllar itibariyle taşıma mesafesi azalmıştır. Nedeni ise, son dört yılda taşınan maden kömürü miktarı yıllar itibariyle azalmış aynı zamanda taşıma mesafesi de azalma göstermiştir. Kok taşıma miktarı ise son dört yılda 1/3 oranına inmiş buna karşın daha uzun mesafelerde taşımacılık yapılmıştır. Linyitte ise taşınan miktar yaklaşık iki katına çıkarken daha kısa mesafelerde taşıma hizmeti verilmiştir.

Tablo:63'ün un dördüncü satırında petrol ürünleri görülmektedir. Petrol ürünleri; akaryakıt ve zift, katrandan oluşmaktadır. Akaryakıt taşıma mesafesinde yıllar itibariyle artış görülürken, zift, katranda azalma görülmektedir. Taşınan miktar bakımından ise akaryakıtta artış, zift, katran taşıma miktarında yaklaşık %63 oranında azalma görülmektedir.

Tablo:63' ün dördüncü satırında cevherler gelmekte olup, demir cevheri, krom ve manyezit borakstan oluşmaktadır. Demiryollarıyla taşınan krom miktarı yıllar itibariyle önemli düşüşler göstermekte ise de taşıma mesafesi hemen hiç değişmemiştir. Demir cevherinde ise miktar azalmış taşıma mesafesi artmıştır. Manyezit boraks taşıma miktarı artarken taşıma mesafesi kısalmış daha yakın mesafelere taşımacılık yapılmaktadır.

Tablo:63' ün beşinci satırında metalürji ürünleri görülmektedir. Bu ürünlerin taşıma mesafesinde yıllar itibariyle önemli bir değişiklik görülmemektedir. Taşınan miktar da ise, 2000 yılından 2004 yılına yaklaşık yarı yarıya düşüş görülmektedir.

Tablo:63' ün altıncı satırında inşaat malzemeleri görülmektedir. Taşınan mesafede artış , taşınan miktarda ise %50 düşüş görülmektedir.

Tablo:63' ün yedinci satırında ise, gübre gelmektedir. Son dört yılda taşınan gübre miktarı % 60 azalmasına karşın, taşıma mesafesinde artış görülmektedir. Daha az miktarda daha uzun mesafelere taşımacılık yapılmaktadır.

Tablo:63' ün sekizinci satırında kimyasal maddeler görülmekte olup, taşınan mesafe yıllar itibariyle yaklaşık üç kat artış göstermesine karşın taşınan miktar azalmıştır.

Tablo:63' ün dokuzuncu satırında araç,makine gelmektedir. demiryolları ile taşınan araç, makine ise; yük vagonları ve ziraat aletleridir. Yıllar itibariyle taşınan mesafede önemli bir değişiklik gözlenmemektedir. Taşınan ziraat aletlerinin sayısında azalmalar görülmektedir.

Tablo:63' ün onuncu satırında diğer taşımalar yer almakta olup, taşıma mesafesi yıllar itibariyle düşmüştür.

Tablo:63' ün onbirinci satırında ise uluslararası yük taşıma uzaklıkları yer almaktadır. Görüldüğü gibi taşıma mesafesi yıllar itibariyle önemli ölçüde artış göstermiş, taşınan miktar ise iki katına çıkmıştır.

Son olarak Tablo:63' ün son satırında toplam taşıma uzaklıkları görülmekte olup, yıllar itibariyle önemli bir değişiklik görülmemektedir.

Tablo 63 : Madde Cinslerine Göre Yük Taşıma Uzaklıkları (km)

Madde türleri (km)	2000	2001	2002	2003	2004
Tarımsal ürünler canlı hayvan	2.575	2.219	2.044	1.917	1.708
Gıda maddeleri ve hayvan yemi	4.067	4.259	4.199	4.141	4.378
Katı yakıtlar	1.685	1.574	1.441	1.517	1.629
Petrol ürünleri	1.214	1.165	929	927	1.052
Cevherler	1.438	1.555	1.417	1.344	1.421
Metalürji ürünleri	661	753	729	699	653
İnşaat malzemeleri	1.563	1.426	1.445	1.598	1.942
Gübreler	920	971	884	891	936
Kimyasal maddeler	345	418	407	762	1.046
Araç, makine	1.082	1.098	1.056	1.082	1.075
Diğer taşıma	620	588	617	720	541
Uluslararası taşıma	247	363	425	442	481
Toplam	527	521	497	547	527

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı 2000-2004:105.

2.YAKIT TÜKETİM MİKTARININ DAĞILIMI

2.1.Enerji Tüketimleri

Ulaşım sektöründe elektrik enerjisinden istifade eden tek sistem demiryolu sistemidir. Dolayısıyla Türkiye gibi petrolde dışa bağımlı bir ülkenin, petrole dayalı sistemler yerine, süratle demiryollarında elektrifikasyona geçmesi daha doğru bir tercih olacaktır.

“Demiryolu sektöründe, Türkiye’ de yapılan en büyük yanlışlık, 1970’ li yıllarda dizelizasyona geçilmesi olmuştur. Oysa, buharlı çekimden, doğrudan elektrikli geçiş şansına sahip olan Türkiye, elektrifikasyona harcıyacağı kaynağın birkaç mislini; dizelizasyonun özelliği nedeniyle akaryakıt, yedek parça, tamir ve bakım giderleri ile eğitim ve atölye giderleri olarak harcamıştır. Dolayısıyla, Türkiye ivedi olarak elektrikli tren işletmeciliğine geçme durumundadır.” (Çınar 1997:59)

2.1.1.Katı Sıvı ve Elektrik Enerjisi Tüketimleri

2000 ve 2004 yılları arasında demiryollarında katı, sıvı ve elektrik tüketim miktarları aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Tablo 64 : Katı Sıvı ve Elektrik Enerjisi Tüketimleri

		2000	2001	2002	2003	2004
Taşkömürü (ton)	Tren lokomotiflerinde	19	5	-	-	-
Motorin	Tren lokomotiflerinde	174.589	137.836	138.701	144.248	136.988
(bin Lt)	manevrada	1.706	1.452	1.352	1.366	1.128
	Toplam	176.295	139.288	140.053	145.614	138.116
Motor yağı	Tren lokomotiflerinde	1.570	1.357	1.193	1.020	972
(ton)	manevrada	12	25	25	24	16
	Toplam	1.582	1.382	1.218	1.044	988
Elektrik (1000 kwh)	Tren lokomotiflerinde	249.017	227.590	191.699	201.239	224.508

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı 2000-2004:107

Bu tabloya göre son üç yılda tren lokomotiflerinde taşkömürü kullanılmazken, 2004 yılında motorin kullanım miktarında ise, bir önceki yıla göre % 5 oranında azalmıştır. 2003 yılında ise bir önceki yıla göre motorin sarfiyatında %4 oranında artış görülmektedir. Tren ve manevra lokomotiflerinin 2004 yılında toplam motorin kullanımı bir önceki yıla göre % 5 azalmıştır. 2003 yılında bir önceki yıla göre elektrik enerjisi sarfiyatında % 5, motor yağı sarfiyatında ise % 14,3 oranında azalma görülmüştür. 2004 yılında tren ve manevra lokomotiflerinde motor yağı kullanımı 2003 yılına göre %5,3 oranında azalmış, elektrik kullanımı ise, % 11,5 oranında azalmıştır.

“Birim sarfiyatlar bakımından, hamton-km başına düşen motorin (lt) tüketiminde %5,1 oranında, elektrik (kwh) tüketiminde %2,5 oranında azalma söz konusudur. Azalmalarda tren trafik planlamaları, blok tren taşımacılığı, manevra planlaması, lokomotif bakım onarımlarının düzenli yapılması, lokomotif kullanım şekli faydalı olmaktadır.” (YDK, 2003:111)

2.1.2.Km Başına Düşen Yakıt Miktarı

“Sistemlerinde işletme giderlerinin en başta geleni şüphesiz yakıt gideridir. Ulaşım sisteminin ulusal kaynaklara dayalı ve en ekonomik olması için en az yakıt tüketen olmalıdır. En az yakıt tüketen alt sistem demiryollarıdır. En pahalı alt sistem havayolu dışında karayolu ulaşımıdır. Ayrıca karayolları, denizyolları ve havayolları ulaşım alt sistemlerinde yakıt olarak yalnız petrol türevleri kullanılırken demiryollarında teknolojik olanaklar elverdiği için elektrik enerjiside kullanılabilir.” (Taşan, 1979:246)

Enerji maliyetleri incelendiğinde, 1000 hamton kilometre başına motorin maliyetinin 2004 yılında bir önceki yıla göre 0,4 azalmıştır. 1000 hamton kilometre başına elektrik maliyetinde ise geçen yıla göre artış olmadığı değerinde 1,6 azalma gözlenmektedir. Bir trenin bir kilometre de kullandığı motorin miktarı yıllar itibariyle önemli miktarda azalmıştır. Lokomotif başına düşen motorin miktarında ise aynı paralelde düşüşler görülmektedir. Yine aynı şekilde bir tren kilometreye düşen elektrik tüketiminde ise önemli bir değişiklik görülmemekte, lokomotif başına düşen elektrik sarfiyatında da önemli bir değişiklik görülmemektedir.

Tablo 65 : Kilometre Başına Düşen Yakıt Miktarı

	2000	2001	2002	2003	2004
Bir tren km' ye düşen motorin (lt)	5,4	4,8	5,1	4,9	4,2
Bir tren km' ye düşen elektrik (kwh)	18,2	17,2	16,4	16,5	17,4
Bir lokomotif km' ye düşen motorin (lt)	3,9	3,6	3,7	3,7	3,2
Bir lokomotif km' ye düşen elektrik (kwh)	12,3	11,8	11,1	11,6	12,3
1000 hamton km' ye düşen motorin	8,8	8,7	8,2	7,8	7,4
1000 hamton km' ye düşen elektrik (kwh)	35,5	35,9	37,7	36,8	38,4

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı 2000-2004:107.

BÖLÜM V. DİĞER ÜLKE DEMİRYOLLARIYLA İLGİLİ KARŞILAŞTIRMALAR

Dünya’da ilk defa işletilmeye başlandığı 1835 yılından bu yana büyük gelişmeler kazanan demiryolu bir ara karayolundaki süratli gelişme karşısında duraklamış, ancak 1973 ve onu izleyen yıllardaki petrol bunalımı karşısında toplu taşımacılıktaki üstünlükleri ve enerji kullanımındaki tasarrufu dolayısıyla demiryolu taşımacılığı tekrar önem kazanmıştır. Bu arada teknolojik gelişmeler sonucu trenlerin hızları artırılmak suretiyle taşımacılıktaki diğer sistemlere nazaran dezavantajlı durumu önemli ölçüde giderilmiş olmakla birlikte bu durum gelişmiş ülkelerin dışında henüz yaygınlaşmamıştır. Yirminci yüzyılın başlarından itibaren baş döndürücü bir hızla gelişen hava taşımacılığı, yüzyılın sonlarına doğru bir demiryolu rekabeti ile karşı karşıya kalmış olmaktadır.

Ulaştırma sektöründe; ekonomikliği, çevre dostu ve emniyetli oluşu gibi avantajlara sahip olan demiryolu işletmeciliği bütün Dünya’da büyük önem kazanmakta ve gelişen teknolojilerin süratle bünyesine uygulanmasıyla giderek ön plana çıkmaktadır.

Demiryolları da küreselleşmenin yarattığı düzene ayak uydurabilmek için önemli yapısal ve teknik değişim sürecinden geçmektedir. Dünya demiryollarının hemen hemen hepsinde yeniden yapılanma çalışmaları çeşitli biçimlerde sürmektedir. Günümüzde, demiryolu sektörünün sadece diğer ulaştırma türleri karşısında rekabet gücünü arttırmaya değil birden fazla işleticinin faaliyetine imkan vererek sektör içinde rekabet yaratılmaya çalışılmaktadır. Bu da demiryolu alt yapısının kullanım kurallarının belirlenmesi ve bu kuralların ülkeler arasında uyumlaştırılmasını gündeme getirmektedir.

Tüm dünyada, karayolu ağırlıklı mevcut taşımacılık sistemi sebep olduğu kirlenme, kazalar ve trafik tıkanıklığı ile ekonominin gelişmesinde en büyük rol oynayan hareketliliği sınırlamaktadır. Avrupa ve Asya'nın birçok ülkesinde bu durumu geliştirmek için demiryollarına özel önem verilmiştir ve ilk olarak 1960'lı yıllarda Japonya'da kullanılmaya başlanan ileri teknoloji ürünü yüksek hız trenleri 1980'lerden itibaren tüm Avrupa'da yaygınlaşmıştır. Yüksek hız trenlerinin hizmet verdiği ülkelerde 200-600 kilometre arasındaki mesafelerde demiryolu ile ulaşım havayolu ulaşımına tercih edilmektedir. (DPT, 2001:6)

1970-1995 arasındaki 25 yıllık dönemde, Türkiye' de GSYİH, sabit fiyatlarla, yılda ortalama % 4,31 oranında artarken, yolcu taşımaları (yolcu-km) %5,28 , yük taşımaları (ton-km) ise %5,95 oranında artmıştır. Diğer bir deyimle, GSYİH' daki her %1'lik artışa karşılık yolcu trafiği %1,23, yük trafiği ise %1,38 oranında artmıştır. Avrupa Birliği'ndeki 15 ülkede (EU 15), aynı dönemde, yolcu ve yük taşımalarının GSYİH' ya göre esneklikleri, sırasıyla 1,34 ve 0,90 olmuştur. Türkiye' de demiryollarının yük taşımalarındaki payı, aynı dönemde, %21,2'den %7,1' e yolcu taşımalarındaki payı da %7,6'dan %3,5' e düşmüştür. Avrupa Birliği ülkelerinde de demiryollarının yolcu ve yük trafiğindeki payları azalmaktadır. 1970-1994 arasında, Avrupa Birliği'ndeki 15 ülkede demiryollarının yolcu taşımacılığındaki payı %10,3 den %6,1'e, yük taşımacılığındaki payı ise %31,8 den %14,9' a düşmüştür. (Gerçek,1997:12)

Aşağıdaki Tablo 66: 2002 yılı istatistiklerine göre; Avrupa ve komşu ülkelere ait 23 ülkenin ulaştırma sistemleri ve demiryolu ulaştırması hakkında bilgileri içermektedir.

Bu tabloya göre değerlendirme yaparsak;

1000 km² ye düşen karayolu açısından Türkiye 18. sırada yer almaktadır. 4.859 kilometreyle birinci sırada yer alan Belçika ile Türkiye arasında fark, 10 kattan fazladır.

Demiryolları açısından; 1000 km² ' ye düşen demiryolu Türkiye' de 11,1 km olup, kıyaslanan ülkeler arasında 19. sırada yer almaktadır. Çek Cumhuriyeti 120,4 km ile birinci sıradadır.

1 km. demiryoluna düşen karayolu açısından 40,9 km ile 7. sırada yer alan Türkiye' ile; Birinci sırada yer alan 116,5 km.yle petrol ülkesi Suudi Arabistan arasındaki oran yaklaşık 1/3' tür.

10.000 nüfusa düşen demiryolu uzunluğu bakımından Türkiye 1,3 km ile 20. sıradadır. 11,3 km ile kuzey Avrupa' dan Finlandiya ilk sıradadır.

Nüfusun demiryolu ile sıklığı açısından Türkiye 1,1 ile 19. sırada yer almaktadır. 47,3 ile İsviçre birinci sırada yer almaktadır.

Elektrikli hat yüzdesi %20,2' ye ulaşmıştır. 23 ülke arasında 17. sırada yer alan Türkiye bu konuda Yunanistan ve İrlanda' dan daha iyi durumdadır. Arap ülkelerinde elektrikli hat görülmemektedir. Elektrikli hatta da İsviçre %99,6 ile birinci durumdadır.

Hat uzunluğu bakımından km. başına düşen personel sayısı 4,3 olup, 10 ülkeden daha fazla, 12 ülkeden ise daha az personel çalıştırıldığı görülmektedir. En çok personel 12,1 ile Belçika da görülmektedir.

Gelirin gideri karşılama oranı Türkiye' de % 30,4'tür. Verileri belli olan 13 ülke arasında bu oran %18,6-%85,2 arasında değişmekte ve sıralamada Türkiye 12.sırada yer almaktadır. Birinci sırada olan Finlandiya dahi elde ettiği gelirin tamamıyla demiryolculuğu giderlerinin

ancak % 85,2' sini karşılayabilmektedir. Bu durumlara rağmen tüm Dünya ülkelerinde daha ekonomik bir demiryolu taşımacılığı gerçekleştirmek üzere çalışmalar sürdürülmektedir.

Hat uzunluğu bakımından Türkiye 8.671 km. ile 8. sırada yer almaktadır. Almanya 35.857 km. ile 1. Lüksemburg ise 274 km. ile son sırada yer almaktadır.

Ortalama yük taşıma mesafesinde Türkiye 496,8 km. ile 1. sırada başarılı ve bu konuda avantajlı olarak yer almaktadır. Ancak özellikle yolcuların daha kısa yoldan ve daha çabuk taşınmasını sağlayacak yeni hatların da yapılmasının sağlanması gerekmektedir.

Ülkemiz coğrafi konumunda ve boyutlarına göre, taşıma uzaklıklarının örnek olarak gösterilen ülkelerdeki taşıma uzaklıklarından daha büyük olması nedeniyle demiryollarının daha fazla kullanımı yönünde etkili olabilecek bir özelliktir. (Evren, 1999 b:7)

Tablo 66: Uluslararası Demiryolu İstatistikleri

Ülke ve şebekeler	100km' ye düşen karayolu	100km' ye düşen demiryolu	1 km demy. Düşen karayolu	10000 nüfusa düşen karayolu	10000 nüfusa düşen demiryolu	Nüfusun demiryolu ile seyahat sıklığı	Elektrikli hat % ' si	Hat uzunlğ. Düşen personel sayısı Kişi/km	Çeken araç başına düşen trafik milyon km/çakan araç	Gelirin gideri karşılama oranı %	Hat. uzunluğu km	Ortalama yük taşıma mesafesi %
	(km)	(km)	(km)	(km)	(km)							
Türkiye	454,5	11,1	40,9	51,6	1,3	1,1	20,2	4,3	16,1	30,4	8.671	496,8
İngiltere	1525,4	69,9	21,8	62,2	2,9	16,5	30,6	0,0	13,3	...	17.058	214,9
Lüksemburg	2000,0	105,4	19,0	130,0	6,9	34,4	95,3	11,7	6,7	56,5	274	34,6
Yunanistan	886,4	18,1	49,1	117,0	2,4	1,4	3,4	3,8	7,8	18,6	2.383	161,3
İrlanda	1361,3	27,3	49,9	251,8	5,1	9,3	2,7	3,1	9,1	...	1.919	189,7
Portekiz	786,1	31,3	25,1	72,4	2,9	14,3	37,0	3,7	12,2	51,5	2.881	240,7
Almanya	1803,9	100,4	18,0	78,2	4,4	20,1	53,7	4,5	24,9	70,2	35.857	271,3
Danimarka	1661,3	47,5	25,0	135,1	3,9	28,5	30,5	5,5	9,9	59,1	2.047	...
İtalya	1592,6	54,1	29,4	82,8	2,8	9,4	68,0	6,4	..	...	16.307	
Hollanda	3031,3	67,6	44,8	78,6	1,8	0,0	73,4	9,2	...	63,7	2.806	...
İspanya	1312,4	24,7	53,1	164,4	3,1	14,2	56,8	2,9	18,1	46,9	12.482	407,5
Belçika	4859,0	115,3	42,1	143,9	3,4	16,0	83,4	12,1	9,9	38,2	3.518	121,1
Fransa	1794,9	53,7	33,4	165,8	5,0	15,0	49,3	6,1	16,8	54,0	29.352	392,0
İsviçre	1724,0	71,6	24,1	98,9	4,1	47,3	99,6	9,8	11,5	46,8	2.959	177,2
Norveç	263,4	10,5	22,4	203,3	9,1	11,1	61,8	2,2	...		4.077	...
Avusturya	1584,0	66,3	23,9	164,1	6,9	23,3	59,6	8,5	17,1	38,3	5.559	202,6
İsveç	476,7	21,9	21,8	241,0	11,1	4,0	76,8	1,3	...		9.857	
Finlandiya	231,9	17,3	13,4	150,8	11,3	11,1	41,0	2,0	17,7	85,2	5.850	231,9
Çek Cumhur.	1618,5	120,4	13,4	125,2	9,3	17,2	30,8	8,6	7,2	...	9.499	191,1
Slovakya	875,5	74,7	11,7	79,4	6,8	11,8	41,9	11,9	9,1		3.662	203,9
Ürdün	67,6	3,0	22,6	12,7	0,6	0,0	0,0	1,8	...		292	211,6
Suriye	224,1	7,9	28,2	24,9	0,9	0,1	0,0	7,8	11,9		1.470	306,4
Suudi Arab.	75,4	0,6	116,5	71,1	0,6	0,0	0,0	1,3	18,1		1.390	472,5

Kaynak: Yüksek Denetleme Kurulu, 2003, s.11

Dünyada bugüne kadar geçirilen deneyimlere dayanılarak ulaştırma sisteminin geliştirilmesi için genel olarak aşağıdaki kriterlerin geçerli olduğu saptanmış bulunmaktadır.

- Bir yönde saatlik ulaşım isteminin 1500-2000 yolcuya varması durumunda otobüs ekonomik olmaktadır.
- Özel yol tahsis edilmiş otobüsler için bu sınır 7 bin yolcuya erişebilmektedir.
- Tramvay ve hafif metroların etkinlik alanı bir yöndeki 6 binden 15 bin yolcuya varan debiler için geçerlidir.
- Daha büyük yolcu akımlarında metro yada banliyö ve bölgesel demiryollarının sınırlarına girilmiş olmaktadır.
- Nüfusu bir milyonu aşan kentlerde, sıkışık saatlerde bir yöndeki ulaşım istemi 15 bini aşan eksenler üzerinde metro yapımı gerekmektedir.
- Uygun bir ulaştırma sistemi geliştirebilmek için nüfusu 300 bini aşan kentlerde en yüklü ulaşım eksenlerinde sıkışık saatlerdeki istem 5-6 bine eriştiğinde, 15-20 yıllık dönem içinde bu debinin iki katına çıkabileceği öngörülyorsa, hafif metro türü bir işletmenin sağlanması tavsiye edilmektedir. (Evren, 1989:531)

“Avrupa demiryolu şebeklerinin genelinde dingil basıncı 22,5 tondur. Kuruluşun demiryolu şebekesinde, Kapıkule-Köseköy hat kesimi dışında, halen 20 tondur. Gabari ölçüleri de gerek Avrupa Ülkeleri, gerekse İran ve ilerisindeki diğer ülkelere göre düşüktür. Bu durum yüksek tonajlık vagonların ve havaleli yüklerin yurtiçi hatlarda sevkini imkansız kılmakta, taşımaları olumsuz yönde etkilemektedir. Kuruluşun en kısa sürede dingil basıncı ve gabari ölçülerini şebeke genelinde çağdaş demiryolu idarelerindeki değerlere uygun hale getirilmelidir.” (YDK, 2003:144)

1970 ve 1998 yılları arasında Avrupa'da demiryolu ile taşınan yük miktarının payı yüzde 21,1'den yüzde 8,4'e gerilemiştir. 1990 yılında yüzde 11 olan bu payın, hiçbir şey yapılmaması durumunda 2010 yılında yüzde 7'ye gerilemesi beklenmektedir. Yüzde 6 olan yolcu taşımacılığındaki payın ise sabit kalacağı düşünülmektedir.

Avrupa'da demiryolu taşımacılığı gerilerken, ABD'de sanayinin ihtiyaçlarına cevap verebilen demiryollarının taşımacılıktaki payı artmıştır. ABD'deki demiryolları ile yük taşıma oranının yüzde 40 olması demiryollarının öneminin azalmasının kaçınılmaz bir son olmadığını göstermektedir.

Uluslararası Demiryolları Birliği (UIR), Avrupa Demiryolları Birliği (CER), Uluslararası Kamu Ulaştırma Birliği (IUPT) ve Avrupa Birliği Demiryolu Sanayileri (UNIFE) demiryollarının hak ettiği paya tekrar ulaşabilmesi amacıyla 2020 yılına kadar tek Avrupa demiryolu sisteminin oluşturulması yönünde çalışmalara başlamıştır.

Bu amaçla;

- demiryollarının payının yolcu taşımacılığında yüzde 6'dan 10'a, yük taşımacılığında yüzde 8'den 15'e yükseltilmesi,
 - demiryollarındaki insan günü verimliliğinin üç katına çıkarılması,
 - enerji verimliliğinin yüzde 50 artırılması,
 - çevre kirleticisi emisyonların yüzde 50 azaltılması,
 - altyapı kapasitesinin hedeflere uygun biçimde artırılması
- hedeflenmiştir.

AB'nin demiryolu sektörüyle ilgilenmesi ancak 1990'lı yılların başlarında olmuştur. Tek pazar hedefinin gerçekleştirilmesi doğrultusunda coğrafi olarak parçalı durumdaki demiryolu ağlarının da birleştirilmesi gündeme gelmiştir. 1991 yılında demiryolu altyapısının işletilmesi ile taşımacılık hizmetlerinin hesaplarının ayrı tutulması hususunda talimat verilmiştir. Böylece, şeffaflık ve rekabetin önü açılmıştır. Demiryollarında işletmeciler arasında rekabete daha fazla imkan verilmesi durumunda demiryolları diğer taşıma türlerine göre daha avantajlı duruma gelecektir.

Son yıllarda demiryollarında yeni işletmeciler ortaya çıkmaya başlamıştır. Almanya'nın kimya sanayi devi BASF, diğer bazı firmalarla ortaklaşa demiryollarında işletmeciliğe soyunmuştur. İsveçli IKEA kendi ürettiği malların demiryolu ile taşınması amacıyla ayrı bir firma kurmuştur. Ürünlerinin yüzde 18'ini demiryoluyla taşıyan IKEA, bu oranı 2006 yılında yüzde 40'a yükseltmeyi hedeflemektedir. Bu da haftada yaklaşık 500 trene tekabül etmektedir.

Demiryollarının rekabet gücünün artırılabilmesi amacıyla teknik engellerin kaldırılması gerekmektedir. Pek çok lokomotif elektrifikasyon ve sinyalizasyon özelliklerinin farklı olmasından dolayı Avrupa'daki tüm demiryolu ağlarından faydalanılamamaktadır. Değişik voltaj akımlarıyla çalışabilen lokomotifler bu sorunun çözümüne katkı sağlayabilecektir. Ancak, bu teknik uyumun maliyetinin on milyarlarca Euro'yu bulması beklenmektedir. Demiryollarının payındaki düşüşün en önemli göstergelerden biri de Avrupa'da son 30 yıl içinde her yıl 600 km demiryolu hattının kapanmış olmasıdır. Özellikle uzun mesafe taşımacılığında demiryolları önemli potansiyele sahip görünmektedir.

Ancak, demiryollarında yaşanan sıkışıklıklarda önceliğin yolcu taşıyan trenlere verilmesi nedeniyle yük taşıyan trenlerde gecikmeler yaşanmaktadır. Demiryollarının beklenen potansiyele erişebilmesi amacıyla yük taşımacılığı için de etkin demiryolu güzergahlarının belirlenmesi gerekmektedir. Bu sorunun çözümü amacıyla 2001 yılında AB'nin aldığı kararla (2001/12/EC) 2003 yılında 50 bin kilometrelik trans-Avrupa demiryolu yük ağı (TERFN) hizmete girecek, 2008 yılında ise 150.000 kilometrelik tüm Avrupa demiryolu ağını kapsayacaktır. Lisansı olan herhangi bir firma bu hatta yeni taşımacılık hizmetleri sunarak rekabeti artırabilecektir. TERFN geçici bir çözüm olarak sunulmaktadır.

1996 yılında Avrupa Parlamento ve Konseyi tarafından kabul edilen 1692/96 sayılı karar ile başka bir demiryolu ağı planı oluşturulmuştur. Bu demiryolu ağı, yeni demiryolu altyapısı oluşturulması esnasında finansman sağlanması yönünde referans teşkil edecektir. Bir başka ifadeyle bu plana uygun demiryolu projeleri AB kaynaklarından öncelikli olarak faydalanacaktır.

Dünyada, deniz yoluyla gerçekleştirilen uluslar arası ticaret hacmi, her geçen gün süratle artmaktadır. Günümüzde ülkeler arası deniz yoluyla taşınan yük miktarı 5,4 milyar tona ulaşmıştır. Dünya ticaretinin ithal ve ihraç yüklerinin %90'lık bölümü deniz yoluyla taşınmaktadır.

Deniz taşımacılığı;

- Bir defada çok fazla yük ulaştırması,
- Güvenilir olması,
- Sınır aşımı olmaması,
- Mal zaiyatının minimum düzeyde olması,
- Diğer kayıpların hemen hemen hiç olmaması,

- Hava yoluna göre 14, karayoluna göre 7, demiryoluna göre 3,5 kat daha ucuz olmasından dolayı dünyada en çok tercih edilen ulaşım şeklidir.

Deniz yoluyla bir defada en çok yük, en güvenli şekilde, en ucuza taşınmaktadır. Ülkeler arası sınır aşımı problemi yoktur. Amerika'dan alınan bir mal sınır aşmadan doğrudan ülkemize gelir, ülkemizden ihraç edilen mal sınır aşmadan doğrudan Hollanda'ya gider.

Deniz ticareti çok büyük yatırım gerektiren ve kullanılan araçların çok pahalı olduğu bir sektördür. Bütün avantajlarına rağmen deniz ticaretinin gerektirdiği yatırımı tek başına bir firmanın yapması oldukça zordur. Bir kruvaziyer geminin değeri 700 milyon dolar, küçük ölçekli ancak modern bir liman terminalinin maliyeti ise 100 milyon doların üzerindedir.

Denizcilik sektörüne önem veren tüm ülkeler bu sektörün gelişmesi için gerekli olan en önemli faktörün "finansman" olduğunun bilinci ile hareket etmişlerdir. Uygun finansman modelleri oluşturmadan bir ülkenin denizcilik sektörünü geliştirmek ve büyütmek mümkün değildir.

Türkiye'nin dış ticaret taşımacılığının %69'u yabancı bayraklı, %31'i Türk bayraklı gemiler tarafından yapılmaktadır. Yabancı bayraklı gemilerin taşıdığı 78,2 milyon ton yük karşılığında Türkiye'nin 2,5 milyar dolar navlunu dışarıya transfer ettiği bilinmektedir.

Dünyadaki ve Türkiye'deki genel taşımacılık rakamları mukayese edildiğinde, Türkiye'nin 300 milyar dolarlık yük payından sadece %1 oranında pay alması rahatsız edici bir durumdur. Komşumuz Yunanistan ise yılda 60 milyar dolar kazanarak bu pastanın % 17'sini almaktadır. Yani bu konuda bizden 17 kat daha başarılıdır.

Dünya deniz ticaretindeki payımızın 5 yıl içinde yılda 15 milyar dolara ve 10 yıl içinde ise yılda 30 milyar dolar ile %10 oranına çıkartılması hedeflenmektedir.

Deniz yolu ile dış ticaret taşımacılığının, ülke genelinde dış ticaret taşımacılığındaki oranı %87 civarında iken, kabotaj hakkı diye tanımlanan iç taşımacılığın Türkiye genelinde ulaştırma sektörleri içindeki payı ise yük taşımacılığında %5, yolcu taşımacılığında da %0,3'tür.

Denizin getirdiği refah sadece deniz taşımacılığı değildir. Deniz ticaret filosunun gelişimi, sektörü oluşturan diğer iş kollarına da yansımakta ve limancılığı, tersaneciliği, turizmi, deniz kaynaklarını da olumlu etkilemektedir. Önemli olan atıl vaziyetteki bu potansiyeli faaliyete geçirmektir.

Dünya deniz ticaret filosunun gelişimine paralel gemi inşaat sanayii de büyük önem taşımaktadır. Denizcilik faaliyetlerinin önemli bir bölümünü oluşturan gemi inşa sanayi bir üretim ve montaj sanayii olup, ekonomi içerisinde döviz ikame eden, yan sanayi geliştiren, teknoloji transferini cezbeden, istihdam sağlayan, milli deniz ticareti filosunu destekleyen, ülkenin savunma ihtiyaçlarına önemli katkılarda bulunan dinamik bir sektördür. Bugün artan ticaret hacmi, gelişen teknoloji nedeniyle artırılan güvenlik kuralları çerçevesinde tüm gemilerin yenilenmesi çalışmaları neticesinde toplam inşa kapasitesi 29 milyon dwt olan dünya tersanelerinde 112,5 milyon dwt gemi siparişi bulunmaktadır. Bizde ise, gemi inşa sanayiimizin kapasitesi 300 000 dwt/yıl olup, bu kapasitenin son yıllarda devletin verdiği destekle %50'si kullanılabilir hale gelmiştir. Dünya tersaneleri önümüzdeki 3,7 yıl için sipariş kabul edemez dolulukta çalışırken, ülkemizde desteklerin kaldırılmasıyla bu miktarın düşeceği ve ülkemizin önemli bir istihdam, döviz kazanım, döviz tasarruf ve vergi gelirlerinden mahrum kalacağı düşünülmektedir.

Türk deniz ticaret sektörü; desteklendiği, gerekli yapısal ve yönetsel tedbirler alındığı takdirde, Türkiye'nin turizmle birlikte kaynak eksikliğini en az yatırımla ve en az destekle giderebilecek önemde bir sektördür. Bu destek sağlanırsa;

- Ülkenin en önemli sorunlarından olan istihdamda sektörün emek yoğun yapısı nedeniyle büyük istihdam artışı sağlanacaktır.
- Dışarıya minimum düzeyde ödenecek navlunlarla kaynak tasarrufu sağlanacak, üçüncü ülkeler arası taşımacılıktan daha fazla döviz kazanımı elde edilecektir.
- Kabotaj taşımacılığının canlanmasıyla karayolları bakım, idame yenileme masrafları ve akaryakıt tüketimindeki azalmalarla ayrı kaynak imkanları yaratılacaktır.
- Dünya deniz ticaret filosunun güvenlik ve çevre mülahazalarıyla yenilenme dönemine girmiş olması nedeniyle kendi filomuza inşa edilecek gemiler yanı sıra dünya gemi inşaat piyasasından pay alınarak ülkeye kaynak girişi ve yan sanayiinin gelişimi sağlanacaktır.
- Deniz turizminde yapılacak alt yapı ve idari düzenlemelerle turizm gelirlerimiz çok kısa sürede halen elde edilen gelirlerin çok üzerinde olacaktır.
- Balıkçılık sektöründeki gelişim önemli bir istihdam ve ihracat olanağı sağlayacaktır.

Limanların özelleştirilmesi ile bu limanlardan yapılacak transit taşımacılıktan Türkiye milyarlarca dolar gelir elde edeceği gibi, bazı ürünlerin Türkiye'de üretim ve montajına yönelik sanayi tesislerinin kurulmasına yol açabilecektir.

Sanayi ve nüfusumuzun büyük bir bölümü sahil kesiminde olmasına rağmen, denizlerimizden taşımacılık alanında yeterince faydalanılmamasının nedeni “eksik ulaştırma politikası”dır. Deniz taşımacılığında yaşanan sorunların giderilmesi ve yukarıda belirtilen faydaların temini amacıyla deniz taşımacılığına daha fazla önem veren bir ulaştırma politikasına ihtiyaç vardır. Bu politika içinde limanlarımız önemli bir yer teşkil etmektedir. (<http://www.dtm.gov.tr/ead/ekonomi/sayi12/ulsis.htm>)

“Dünya, son yıllarda ortaya çıkan hız arttırmaya ve maliyet düşürmeye yönelik uygulamalar sonucunda, bir yandan telekomünikasyon bağlantılı enformasyon teknolojilerinden yararlanırken, diğer yandan gittikçe kara, demir, deniz ve hava ulaşımından oluşan kombine taşımacılığa kaymakta ve konteynerleşmektedir.” (Kaynak, 2002 a:2)

Gelişmişlik kriterlerine uyan her ülkede :

- Ulaşım sistemleri arasında entegrasyon vardır.
- Kombine taşımacılığına ve dolayısıyla konteyner taşımacılığına önem verilmiştir.
- Ulaşım da ekonomi, hız, emniyet, çevre ön plana çıkmış, toplu taşımacılığa önem verilmiştir.
- Demiryollarına önem verilmiş, ekonomik güvenli ve çevre dostu olan bu ulaşım sistemi, uçaktan sonra en hızlı ulaşım sistemi olarak özellikle 300-600 km.lik mesafelerde havayoluna üstün kılınmıştır.

AB Ülkeleri, sürat demiryolları şebekesi kurma yolunda büyük mesafeler alarak, hazırlanan bir şebeke haritasına paralel olarak sisteme entegre olmaktadır.

-Uluslararası ulaşım sisteminde, ülkelerini avantajlı kılmak için "koridor belirleme" çalışmalarına aktif ve bilinçli olarak katılarak, lehte durumlar yaratma uğraşı vermektedirler.

Türkiye'nin dünya ulaşım sistemleri içinde önemli jeopolitik konumu haricinde, önemli bir yeri olduğu söylenemez.

VIII. Beş yıllık Kalkınma Planında öngörülen ulaştırma master planı hazırlanamadığı için, somut hedefler konulamamıştır.

([http:// www.düünenadam.com.tr/demiryol2.htm](http://www.düünenadam.com.tr/demiryol2.htm))

Ülkeler, ekonomik ilişkilerini daha da geliştirmek için küresel ve bölgesel bazda liberalleşme çabası içinde serbest ticaret bölgeleri, gümrük birlikleri, ortak pazarlar vb. oluşturma çabası içindedirler. Yaşanan süreç, malların, hizmetlerin, sermayenin, kişilerin dünyada daha serbest dolaşımını öngörmektedir.

1950'li yıllardan bu yana Avrupa'nın gündeminde olan, ekonomik yönden güçlü tek Avrupa ideali, 1992 yılında Maasricht Zirvesiyle çok yönlü bir birliktelik niteliğini almıştır. Ekonomik ve toplumsal bütünlük için kilit sektörlerden biri olan ulaştırma kesimindeki gelişmeler de Avrupa Birliği tarafından önemle değerlendirilmekte ve yönlendirilmektedir. Çevreyle uyumlu ekonomik gelişmenin sağlanmasında ulaştırma sektörüyle ilgili Avrupa Birliği politikaları özellikle demiryolu altyapısının geliştirilmesine yöneliktir. Eski Doğu Bloğu ülkelerinin gelişmiş Avrupa ülkeleriyle ekonomik ve toplumsal uyumunun ve bütünlüğünün sağlanmasında özellikle demiryolu altyapısının geliştirilmesi amacıyla 10

adet Pan-Avrupa Çok Modlu Ulaşım Koridoru belirlenmiş olup, çalışmalar devam etmektedir. Söz konusu koridorlar gelecekteki altyapı çalışmalarına ve finansmana temel oluşturacağı için G24 ülkeleri arasında koridorları kendi ülkelerinden geçirmek için kıyasıya bir mücadele olmuştur. Türkiye söz konusu Pan-Avrupa Ulaşım Koridorlarından IV. ve X. Koridorlarda; Pan-Avrupa Ulaşım Alanlarından (PETRA) ise Karadeniz ve Akdeniz alanlarında yer almıştır.

Bunun yanında ülkeler hızlı tren, yatar gövdeli vagonlar, yeni iletişim sistemleri gibi teknolojik olarak da bir yenilenme çabası içerisindeyler. Örneğin; Avrupa Birliği, ülkelerin ulusal demiryolu şebekelerini bir araya getiren ve Orta ve Doğu Avrupa ülkelerini de içine alan bir Avrupa yüksek-hız tren şebekesinin gerçekleştirilmesi yönünde karar almıştır. Bugün ABD bile yolcu taşımasında demiryolu payını yükseltmek amacıyla 1999 yılı sonunda Boston-New York-Washington arasında yüksek hızlı tren Acela'yı işletmeye koymuş ve hattın uzatılması çalışmalarına devam etmektedir. Hızlı tren hizmetleri (200 km./saat. üzerinde hız yapan trenler), özellikle orta mesafe şehirlerarası yolculuklarda demiryollarına önemli bir pazar imkanı yaratmıştır. Bu pazarda demiryolları , karayolu ve havayoluna göre tercih edilir bir alternatif haline gelmiştir. Avrupa'da hızlı trenlerle yapılan ulusal ve uluslararası taşımalar önemli oranda artış göstermiştir. 2000 yılında 15 AB ülkesinin toplam yüksek hız demiryolu ağı 2.367 km.ye ulaşmış, 2046 km.si de yapım aşamasındadır. 2000 yılında 58.7 milyon yolcu-km.ye ulaşılmıştır.

Yine, çelik tekerlek ve çelik ray teknolojisine dayalı olarak geliştirilmiş olan ve yatar gövdeli trenler adıyla anılan yüksek hız trenleri, mevcut konvansiyonel hatlarda da işleyebilmektedir. Mevcut hatlarda yapılacak az bir değişiklik bunun için yeterli olmaktadır. 300 km. ve

üzerinde hız yapabilmek içinse yüksek hıza uygun bir altyapı gerekli olmaktadır.

Avrupa Birliği ülkelerinde 1999 yılında toplam yük trafiği hacmi bir önceki yıla göre % 3 oranında artarken demiryolu ile yük taşıması % 1.3 azalmış, karayolu % 5.1 artmıştır. ABD’de yolcu trafiği hacmi 1998 yılında % 2.6 oranında artmış, en yüksek artış % 6.4 ile demiryolu sisteminde olmuştur. AB ülkelerinde yük trafiği 1990-1999 arasında %29 artış gösterirken demiryolu aynı dönemde % 7 oranında azalmış, karayolu %41 oranında artmıştır. (EU Energy and Transport Figures Statistical Pocketbook 2001) ABD’de kömür konteynerle taşınmaya, Avrupa’da ise mamul maddeler ve makineler karayolundan demiryoluna kaymaya başlamıştır.

Öte yandan, ulaştırma alt sistemlerinin karşılıklı üstünlüklerinin birbirlerini tamamlayacak şekilde kullanılmasına yol açan “kombine taşımacılığın” geliştirilmesi önemli bir strateji olarak Avrupa gündemindedir. Uluslararası kombine taşıma trafiği % 8.9 artarak 2000 yılında 2.063.000 TEU’ya ulaşmıştır. Ulaşım modları arasındaki mevcut dengesizliğe karşın, demiryolları kombine ve konteyner taşımacılığına giderek artan bir katkı yapmaktadır. Hedef küresel bazda müşteriye kesintisiz hizmet sunmaktır. (TCDD, APK Dairesi)

“Bugün çeşitli ulaştırma sistemlerinin birbirlerine olan üstünlüklerinin azalmaya başlaması, bu ulaşım sistemlerine daha çok muhtaç olmaya sevk etmiş, bu nedenle ulaştırma sistemlerinin bütünleştirilmesi ve kombine taşımacılık önem kazanmıştır. Örneğin, PACT (Pilot Action for Combined Transport) Programı ve devamı olan Marco Polo Programı, Avrupa Birliği ülkelerinde kombine taşımacılığı ve çevre dostu bir ulaşım sistemi geliştirmek üzere oluşturulmuş girişimlerdir. 1992’ de başlatılan PACT

Programının amacı, başta uluslararası olmak üzere tüm yük taşımacılığını karayollarından, demiryolu, denizyolu ve iç su yolundan meydana gelen kombine taşımacılığa kaydırarak hem karayollarındaki trafik sıkışıklığını azaltmak hem de çevre dostu bir ulaşım sistemi oluşturmaktır. 1992-2001 arasında 53 milyon Euro civarında ılımlı bir bütçeye sahip olan PACT Programı 167 projeye önderlik etmiştir. PACT Programı ile birlikte Almanya ve Avusturya üzerinden gerçekleştirilen yeni demiryolu-denizyolu kombine bağlantısıyla İsveç'le İtalya arasındaki karayolu taşımacılığının yılda 500.000 ton azaltılmasına olanak sağlarken seyahat süresi de 48 saate düşürülmüştür. Ayrıca, La Rochelle-Le Havre ve Rotterdam arasındaki 643000 tonluk karayolu yükünün üç yıl içinde denizyoluna kaydırılmasına ve İspanya ile Almanya arasındaki yoğun karayolu trafiğinde seyreden yılda yaklaşık 6.500 kamyonluk yükün demiryolu-denizyolu bağlantısıyla taşınmasına imkan tanınmıştır." (European Commission (2001): White Paper: European Transport Policy for 2010: Time to Decide, Office for Official Publications of European Communities, Luxembourg nakleden Kaynak, 2004:9-10)

Tablo 67: AB ve ABD Ulaşım Sistemlerinin Payları
Yük (Ton-Km %) Yolcu (Yolcu-Km %)

	<u>AB*</u>	<u>ABD</u>	<u>AB*</u>	<u>ABD</u>
Karayolu	74.7	30.4	87.6	88.8
Demiryolu	13.4	40.7	6.2	0.3
Boru Hattı	6.8	18.3	-	-
İç Su Yolu	7.1	10.5	-	-

* AB 1999, ABD 1998 rakamlarıdır.

Kaynak: TCDD APK Dairesi

Tablo 68: AB Ülkelerinde Demiryolu-Karayolu Sistemlerinin Durumu

Ülkeler	Yük (ton-km %) 2002		Yolcu* (Yolcu-km %) 1999	
	Demiryolu	Karayolu	Demiryolu	Karayolu
Belçika	19,5	54,5	6,2	92
Danimarka	10,9	63,8	6,4	92,8
Almanya	19,2	59,8	7,9	88,8
Yunanistan	2,0	98,0	1,5	86,4
İspanya	7,8	87,0	4,6	90,7
Fransa	20,1	68,2	8	89,2
Finlandiya	25,5	73,8	5	92,9
İtalya	10,7	84,0	4,8	87,1
İngiltere	10,3	83,5	5,3	93
İsveç	37,4	62,6	7,1	90,3
Avusturya	41,9	31,1	8,6	86,8

* tramvay ve metro hariç

Kaynak: TCDD APK Dairesi

Pek çok ülke 1970'li yılların ikinci yarısından itibaren özellikle demiryolu sisteminin mali ve pazar performanslarını yeniden gözden geçirme gereksinimi hissetmiştir. Demiryolu yönetiminin iyileştirilmesi arayışları yeniden yapılanma gereğini doğurmuştur. Yeniden yapılanma sürecinde demiryollarının hem kendi yapıları, hem de devletle ilişkileri sorgulanmakta ve yeniden düzenlenmektedir. Söz konusu düzenlemelerin temel amacı, demiryollarını gereksiz devlet müdahalesinden kurtarmak ve sübvansiyonları azaltmak suretiyle etkinliğini artırmaktır. Avrupa ülkeleri, 2000'li yıllarda Avrupa Direktifleri doğrultusunda demiryolu kuruluşlarının bağımsızlığı, işletme ile altyapının birbirinden ayrılması, yeni işleticilere hatlara erişim hakkı sağlanması, altyapı kullanım ücretlerinin ayrımcı olmayan bir şekilde belirlenmesi, demiryolu kuruluşlarının mali yapısının düzeltilmesi esaslarına dayanmaktadır. (TCDD, APK Dairesi)

“Devletin sahibi olduğu, ticari kuruluş haline dönüşen demiryolları; hizmetlerinin maliyetini ölçme yeteneğinde önemli bir gelişmeye ihtiyaç duyacaktır. Maliyetler hakkında hassas bilgi, maliyetlerin üzerinde kazanç getirebilen veya net gelire katkıda bulunan taşıma hizmetlerin tespitinde anahtar faktördür. Yeniden yapılanan demiryollarının hedefi; böyle arzu edilen taşıma ve

hizmetleri azami düzeye getirmek ve bu sınavdan geçemeyenleri elimine etmektir.” (Dünya Bankası, 1990:16)

Gelecek yıllarda demiryolu taşımasının özellikle diğer ulaşım modlarının doyum noktasına ulaştığı güzergahlarda gelişmeye devam edeceği ve kamuoyunun çevresel konulara duyarlılığının artması ve dışsal maliyetlerin içselleştirilmesi konusunda atılan adımlar sonucunda trafiğin karayolundan demiryoluna kaymasına neden olacağı beklenmektedir. Demiryolları da oluşan bu pozitif gelişmeden yararlanabilmek için hizmet kalitesi, konfor güvenilirlik ve fiyat konusunda iyileştirmeler yaparak rekabet güçlerini arttırmak için önlemler almaya devam zorundadır. (DPT, 2001:6)

Dolayısıyla Türkiye, doğu'da mutlaka bir alternatif çıkış yolu bulmak ve yatırımlarını buna göre yönlendirmek zorundadır. Bu da Gürcistan üzerinden Asya içlerine ulaşacak kara ve demiryolu bağlantılarını ön plana çıkarmak olup, Kars-Tiflis projesini bu çerçevede realize etmek düşünülmelidir. (Çınar, www.düşünenadam.com.tr/demiryol16htm)

“Yüksek Süratli Demiryolu Hatlarının Uluslararası Tanımı'na göz atacak olursak; Yüksek süratli demiryolu hatlarının resmi ticari açıklaması (sınıflandırması) Uluslararası Demiryolu Hatları Hakkında Avrupa Anlaşması'nın (AGC) Ek:2'de bulunan 1 no'lu tablosunda yapılmıştır.

AGC, uluslararası yeni hatlarda ortalama sürat olarak 250 km/h sürati kural olarak koymuş ve II no'lu ekinde bu hatları ikiye ayırmıştır.

1. Özel hatlar (Sadece yolcu trafiği için, B1 Tipi)
2. Karma Trafikli Hatlar (Yolcu/yük trafiği için, B2 Tipi)

1. ÖZEL HATLAR (AGC B1 TİPİ):

Bu hatlar sadece yüksek sratlı yolcu trenleri içindir. Bu hatların en önemli özelliği, deverli kurlardaki dış ray eğiminin, sadece yüksek sratlı trenlere uydurulabilmesidir. Yani, bu hatlardaki dış-ray ile i-ray arasındaki kod farkı fazladır. Deverin fazla tutulduğu bu yollarda merkezkaç kuvvetini dengeleyebilmek ve trenin savrulmasını önlemek için yarış pistlerinde olduğu gibi demiryolu içe doğru eğimli yapılmıştır. Eğimi, yani deveri fazla olan bu demiryollarında yüksek hızla gidilmesi zorunluluğu vardır; çünkü, düşük süratle gidildiği takdirde merkezkaç kuvvet düşeceği için trenin yola yapışma, yada yola tutunma kuvveti düşecek, trenin ağırlık merkezi i raya doğru değişecek ve i raya çok fazla ağırlık ve sürtünme binerken, dış raya çok az yük ve sürtünme binecektir. Bu nedenle ağır giden trenlerin yolun içine devrilme tehlikeleri doğabileceği gibi, i rayın aşırı aşınması ve yolun ekartman açıklığının bozulması gibi bir çok sakıncalar ortaya çıkacaktır.

Özel hatlarda, karma hatlara göre yolun geometrik parametreleri daha ılımlıdır. Yani, kurb yarı çapları daha düşük tutulabilir (nk dever fazladır) ve yolun meyili yüksek tutulabilir (nk sürat yüksektir). Dolayısıyla karma hatlara göre kurulum maliyetleri daha düşüktür.

Bu tür özel hatlara örnek olarak, Paris-Lyon arasındaki TGV PSE demiryolu hattı gösterilebilir.

2. YÜKSEK SÜRATLİ TRENLERE UYGUN KARMA HATLAR (AGC B2 TİPİ):

Bu hatlarda haliyle dever yükseklikleri düşük tutulmuştur. Dolayısıyla, sürat ya düşürülecektir, yada kurb yarıçapları çok geniş tutulacaktır. Çünkü, yolda merkezkaç kuvveti dengeleyecek ölçüde eğim bulunmamaktadır, bunun sebebi yük trenleri ile yolcu trenleri arasındaki sürat farkıdır. Sürat farkının ana nedenlerinden biri de, yolcu trenlerinin mono-blok ve airo-dinamik dizayna sahip olması, yük trenlerinin ise ayrı, ayrı vagonlardan müteşekkil ve airo- dinamik bir şekle sahip olamamalarıdır. Bu nedenle, daha hızlı gidecek olan yolcu trenlerine de uyum sağlayabilmesi için, rampa yükseklikleri daha düşük ve virajları daha geniş (kurb yarıçapları daha büyük) demiryolu yapılmasına ihtiyaç duyulan karma hatların kurulum maliyetleri özel hatlara göre oldukça yüksektir. Bu hatların bir diğer dezavantajı ise, farklı süratteki trenler yüzünden hat kapasitesinin tam kullanılamamasıdır. Ancak, buna mukabil işletme gelirleri özel hatlara göre yine oldukça yüksek olan karma hatların yapımına da, yük taşıma potansiyeli yüksek ülkelerde sık sık rastlanabilmektedir.

Bu tür hatlara tipik bir örnek olarak Roma-Floransa Hattı gösterilebilir.

Günümüzde her alanda olduğu gibi demiryolu altyapısı ile araçlarındaki büyük teknolojik gelişmeler, demiryolu ulaşımını, havayolu ulaşımından sonra en hızlı ulaşım sistemi haline getirmiştir.

Japonların Shinkanse hattı ve Fransızların TGV'leri, dünyada hızlı tren taşımacılığını gündeme getirmiştir. Paris-Lyon arasında sefere konulan Fransızların TGV trenleri, yaklaşık İstanbul-Ankara mesafesi kadar olan bu parkuru, 2 saatte almaktadır. 300 km/saatın üzerinde sürat yapabilen bu sistem Avrupa'da süratle yayılmaya başlamış, Manş tüneli ile İngiltere'ye uzanan bu sistem güneyde İsviçre, İspanya ve Portekiz'e

kadar uzanmış, Almanlar kendi hızlı tren sistemlerini kurmuşlar, özellikle İsveç, İtalya ve İspanya'da Tilting-Body (yatan gövdeli) denilen ve virajlarda merkezkaç kuvvetinin minimuma indirilmesini sağlayan hidrolik sistemli, bilgisayar kontrollü cebri sistem (AKTİF TILTING –İSVEÇ-İTALYA) ile sarkaç sistematiğine göre kendiliğinden virajlarda yatan sistem (PASİF TILTING–İSPANYA) virajlara daha süratli girilmesini sağlayarak mevcut hatlarda da sürat yapılmasını mümkün kılmıştır.

Dolayısıyla, Avrupa Birliği ülkelerinde yeni sürat hatları inşa ederek veya mevcut demiryolu hatlarını rehabilite ederek hızlı tren konusunda entegrasyona girmişler ve demiryollarında yeni bir çağ başlatmışlardır. Artık trenler uçağın alternatifi durumuna gelmişlerdir. www.düşünenadam.com.tr./demiryol.htm

Sonuç olarak, yukarıdaki geniş açıklamalardan da anlaşılacağı üzere, yüksek hız hatları özel hatlardır. Ülkemizde bu tür bir özel demiryolu hattı maalesef hala mevcut değildir. Bu evsafa bir sürat hattı yapılmasına Ankara-İstanbul arasında başlanılmışsa da Ayaş tünelineki 2,5 km.lik yolun yapımının çok yüksek maliyete çıkmış olması, bu projenin finansmanının sağlanmadan bir firmaya “yapılan iş kadar para ödenmesi” ile ihale edilmiş olması, bitirme süresinin belirsiz olması v.s. gibi muğlakta bir çok alanın bulunması projeyi iptal etmeye neden olmuştur. Yine yapılan ihaleye göre hesaplamalar yapıldığında projenin bitiminde yaklaşık maliyetin on milyar doların üzerine çıkacağı ve 15 yıldan önce bitirilemeyeceği ortaya çıkmıştır.

“Demiryollarında yüksek hızlara kavuşabilmenin pratikte iki yolu vardır: Ya yüksek standartta yeni demiryolu şebekesi yapmak, ya da mevcut demiryolu şebekesini iyileştirerek üzerlerinde özel tasarlanmış lokomotifler çalıştırmaktır. Yüksek standartta yeni demiryolları yapmak, büyük yatırımlar ve uzun zaman gerektirmektedir. “ (Kaynak, 2002 b:43)

Hızlı yolcu trenine olan talep, tramvay ve banliyö trenlerine olandan fazladır. Çok güçlü elektrikli motoru ve aerodinamik yapısına sahiptir. Dünya üzerindeki ilk hızlı tren olan Shinkansen, 1964'de Japonya'da devreye sokulmuştur. Saatte 200 kilometrelik bir hıza ulaşabile bu tren, Tokyo olimpiyatlarından hemen evvel bitirilmiş ve olimpiyat oyunlarından daha fazla dikkat çekmiştir.

Çok süratli olmalarına karşın hem Japonya' da hem de Fransa'daki trenler, 3 milyar yolcuyla tek bir kaza bile yapmadan taşımayı başarmışlardır. Fransa'daki TGV'de (Train a Grande Vitesse) dahil olmak üzere bazı hızlı trenler, geleneksel raylar üzerinde gidebilmektedirler. Bu özelliklerinden dolayı hızlı trenler mevcut tren seferleri ile birbirlerini destekleyecek şekilde ele alınabilmektedirler.

Hindistan'daki demiryolu trafiği 1950'lerden beri dört misli artmıştır. Kullanılan teknoloji 1960'lardan kalmakla beraber, devletin zayıflamakta olan birçok yapısına rağmen demiryolları bakımlı ve güvenilirdir.

Asya'daki şehirlerin çoğu toplu taşımacılık için otobüs ve banliyö treninden faydalanmaktadırlar. Bazı durumlarda banliyö trenleri önemli rol oynamaktadır. Kalküta'da günde 1.7 milyon kişi banliyö treninden faydalanır. Bombay'da kamu taşımacılığının yarısı demiryolu ile yapılır. Latin Amerika ülkelerinde sadece Arjantin, Brezilya ve Meksika'da demiryolu ile yapılan kayda değer bir yolcu ve yük taşımacılığı görülmektedir. (TCDD, 2002:12)

Avrupa Birliği Demiryolu Politikaları;

Avrupa komisyonu, Avrupa’da limanlar, havayolları, kara ve demiryolu şebekesinin omurgasını meydana getirecek olan Trans European Networks (TEN) planını belirlemiş ve dokuzu demiryolu üzerine olan 14 öncelikli TEN Projesi için başlangıç finansmanın sağlanmasında görüş birliği oluşturmıştır. Bu projelerden yüksek hız tren hatlarıyla ilgili olanlar, geleceğın Avrupa Yüksek Hız Tren Şebekesi’nin de omurgasını oluşturacaktır. Avrupa’da demiryolları ekolojik avantajları ilave Pazar payına dönüştürmek amacındadır. Bu nedenle, Avrupa’da “Kirlenen Öder” prensibi çerçevesinde kaza, hava kirliliği, gürültü, iklim değışiklikleri gibi sosyal maliyetlerin içselleştirilmesi üzerine yoğun bir biçimde çalışılmaktadır.

Öte yandan, ulaştırma sistemlerinin birbirine karşı üstünlüklerinin birbirlerini tamamlayacak şekilde kullanılması kavramı ile oluşturulan “kombine taşımacılığın” geliştirilmesi önemli bir strateji olarak Avrupa gündemindedir. Avrupa Birliği çıkardığı direktiflerle Avrupa ülkeleri için genel çerçeveyi çizmeyi hedeflemektedir. Avrupa Birliği’nde benimsenen demiryolu politikaları;

- Demiryolu kuruluşlarının bağımsızlığı,
- İşletme ile altyapının birbirinden ayrılması,
- Yeni işleticilere hatlara erişim hakkı sağlanması,altyapı kullanım bedellerinin eşitlik ilkesine göre belirlenmesi,
- Demiryolu kuruluşlarının mali yapısının düzeltilmesi esaslarına dayanmaktadır.

Avrupa Birliği, demiryolu sektörünün yeniden yapılanmasını öngörmektedir. Avrupa' daki birçok ÷lkede başlatılan yeniden yapılanma çalışmaları kapsamında gerek demiryolu sektörü içinde gerekse diğ er sektörler arasında rekabet edebilme düzeyini yakalama gerekçesiyle demiryolu kuruluşlarının mali yapısını iyileştirmek öncelikli hale gelmiştir. (DPT, 1999:6)

Demiryolu taşımacılığı alanındaki uyum çalışmalarının temel konuları, genel bir reform çerçevesinde altyapı işletmecisi ile taşıma işletmesinin en azından hesaplarının birbirinden ayrılması, altyapıya özel sektör erişiminin mümkün kılınması, sektörle ilgili olarak özellikle rekabeti ilgilendiren konuların çözüm ve düzenlenme mercii olarak bir düzenleyici otoritenin belirlenmesi, demiryolu taşımacılığında kamu hizmeti yükümlölükleri ve devletle ilişkilerin kurallarının belirlenmesi ve güvenlik ve tehlikeli mal taşımalarına ilişkin normların korunması gibi unsurları kapsamaktadır. (Demirci, 2003:34)

AB demiryollarının bir çoğ u yeniden yapılanmasını tamamlamış bir kısmın dan da çalışmalar sürdürmektedir. Sürdür÷len çalışmaların incelenmesinden de gör÷lebileceğ i üzere bu konuda tek bir reçeteden söz etmek mümkün değildir. ÷lkeden ÷lkeye farklılık gösteren politik ve mali koşullar, yönetim, kültür, üretim felsefesi, çalışan ve işveren ilişkileri vb. uygulanan modelleri etkilemektedir. Avusturya, Belçika, İtalya, Almanya gibi ÷lkelerde Demiryolu kuruluşları %100 hissesi devlete ait kamu kuruluşu veya anonim şirket olarak örgütlendirilirken; İngiltere, Fransa, İsveç, Finlandiya, Hollanda gibi ÷lkelerde altyapı ve işletmeci Kuruluş birbirinden ayrılmıştır. Kurumsal ayrışmaya giden ÷lkelerden Fransa ve İsveç her iki Kurumda ticari statüde kamu kuruluşu olarak örgütlerken, Hollanda %100 hissesi devlete ait anonim şirket, İngiltere ise özel şahıslara ait anonim şirket şeklinde organize etmiştir. (TCDD, APK Dairesi)

Avrupa Bakanlar Konseyince Avrupa’da planlanan 14 projeden 9’u demiryolları ile ilgilidir. Bu 9 projeden 4’ü yüksek hızlı demiryoludur. Avrupa Bakanlar Konseyi planına göre Avrupa 2015 yılında 30.000 km. uzunluğunda bir yüksek hızlı demiryolu ağına kavuşacaktır. Bu ağın iki ayrı koridor üzerinden Türkiye’ye bağlanması öngörülmektedir. Türkiye içinde bu hattın demir yollarımızın belkemiği niteliğinde ana eksen olmak üzere Sınır-İstanbul-Ankara-Sivas üzerinden doğuya ve güney doğuya doğru uzaması gündeme gelecektir. Bu hat, aynı zamanda Avrupa-Asya transit geçişi üzerinde bulunması nedeniyle özel önem kazanacaktır. (DPT, 2001:17)

“Pan-Avrupa Ulaştırma Ağı (PEN), Avrupa Birliği içinde önce 14 adet iken sonradan yapılan eklemelerle 29 öncelikli proje çıkartılan Trans-Avrupa Ağı’nı (Trans-European Network) (TEN) tamamlamaktadır.”

(www.europa.eu.int/cmm/ten/transport/revision/doc/revision_1692_com_2003_eu.pdf nakleden Kaynak, 2004:11)

“TEN’in tamamlanması öngörülen karayolu kısmı, otoyol ve yüksek kaliteli yollardan Trans-Avrupa demiryolu ağı ise, yüksek hızlı tren, kombine taşımacılık ve konvansiyonel demiryolu şebekelerini kapsamakta ve demiryollarının özellikle karayollarıyla rekabet edebileceği yerlerde demiryolu hatlarının oluşturulmasını hedeflemektedir. “(Kaynak, 2004:11)

“Diğer taraftan Avrupa – Asya Kara Köprüsü (Euro –Asian Land Bridge) adı altında Avrupa’dan Orta Asya’yı geçerek Doğu Asya’ya ulaşımı sağlayan yeni bir proje daha ortaya atılmıştır. Böylece Pan – Avrupa ve TEN ile Trans –Asya kridorları birbirine bağlanmış olmaktadır. Bu koridorlar aynı zamanda şu güzergahlarla da uyuşmaktadır.” (DPT, 2001,s.11-12 nakleden Kaynak, 2004:11)

“a.Trans – sibiry Koridoru (Moskova –Ekateringburg – Novosibirsk – Ulan Bator – Pekin) ,

b.Trans –Asya Kuzey Koridoru (Kiev / Moskova –Druzhba – Alashankou – Lianyungang) ,

c.Trans –Asya Orta Koridoru / İpek Yolu (İstanbul – Ankara – Tebriz – Tahran – Meshed – Sarakhs – Taşkent – Almatı – Aktogay – Druzhba – Alashankou – Lianyungang) ,

d.Trans – Asya Güney Koridoru (İstanbul –Ankara –Tebriz – Tahran- Kerman – Zahidan – Hindistan –Nepal – Sri Lanka – Bengladeş- Myanmar – Tayland) ve

e.TRACECA (Köstece – Poti –Bakü –Taşkent- Almatı – Aktogay –Druzhba –Alashakov –Lianyungang).

Yine Avrupa Birliği tarafından bir program şeklinde yürütülmekte olan;

Avrupa – Kafkasya–Asya Ulaştırma Koridoru (Transport Corridor Europe Caucasus Asia/ TRACECA), biraz önce yukarıda değİlinen Pan–Avrupa ve Trans–Avrupa Ulaştırma Koridorlarını (PEN ve TEN) tamamlar nitelikte bir diğİer uluslararası ulaştırma düzenlemesidir. TRACECA, Avrupa Birliği tarafından 1993 Mayıs ayında 3 Kafkas ülkesi (Azerbaycan , Ermenistan , Gürcistan) ile 5 Orta Asya ülkesinin (Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan , Tacikistan , Türkmenistan) ticaret ve ulaştırma bakanlarının katılımlarıyla Brüksel’de gerçekleştirilen bir konferansta başlatılan projedir. 1996 yılında Programa 1996 yılında Moğolistan ve Ukrayna, daha sonra 1998’de Moldova ve 2002’de de Türkiye, Romanya ve Bulgaristan dahil edilmişlerdir (www.bs-petra.org/6/ & www.traceca.org.tr/10ekim03.htm nakleden Kaynak, 2004:12)

“TRACECA Koridoru, Avrupa Birliği tarafından, zengin kaynaklara sahip Bağımsız Devletler Topluluğu Ülkelerinin Kafkasya üzerinden Avrupa’ ya bağlanmasını sağlayacak fiziki altyapının oluşturulmasını meydana getirmek amacıyla geliştirilmiş Avrupa’yı Asya ile birleştirecek bir Doğu – Batı Koridoru’dur.

Bu proje, tarihi İpek Yolu üzerinde Almatı'dan başlayıp Kırgızistan – Özbekistan – Türkmenistan güzergahını izleyen kara ve demiryollarının, Hazar Denizi yoluyla ve Azerbaycan üzerinden Gürcistan'ın Poti ve Batum limanlarına bağlanan ve bu limanlardan da deniz yolu bağlantısıyla Ukrayna , Romanya ve Bulgaristan limanlarına geçerek Pan – Avrupa koridorlarıyla birleşen bir projedir. Böylece, TRACECA Koridoru, birbirini destekleyen, kara, deniz ve demiryolu olmak üzere 3 ulaşım modundan oluşmaktadır.

Avrupa alanında uluslararası ulaşımın düzenlenmesine ilişkin çalışmalar, esas itibarıyla, AEK (BM / Avrupa Ekonomik Komisyonu), Avrupa Birliği, NATO ve OECD (Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı – UBAK / ECMT) çatısı altında yürütülmektedir. Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ) ve Güneydoğu Avrupa İşbirliği Girişimi (SECI) gibi örgütler bünyesinde de bölgesel düzeyde taşımacılık işbirliğinin geliştirilmesi için çalışmalar yapılmaktadır. Ayrıca, çeşitli taşımacılık sorunlarını ele almak üzere faaliyette bulunan Uluslar arası Karayolu Trafik Örgütü (IRTO), Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği (IRU), Uluslararası Karayolu Federasyonu (IRF), Güneydoğu Avrupa Demiryolları Grubu (SERG), Uluslararası Demiryolları Birliği (UIC), Demiryolu ile Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Hükümetlerarası Örgüt (OTIF) ve Avrupa Tren Forumu (FTE) gibi uluslararası kuruluşlar mevcuttur. Birleşmiş Milletler Asya ve Uzakdoğu Ekonomik Komisyonu (ESCAP), 1974 yılında Birleşmiş Milletler Ekonomik ve Sosyal Komisyonunca kurulan bir örgüttür. 1996'da yapılan BM- ESCAP 52. Dönem Toplantısında Türkiye'nin ESCAP'a üyeliği kabul edilmiştir.” (Kaynak, 2004:12) .

SONUÇ

Demiryollarımızın Osmanlı İmparatorluğundan günümüze kadar yaşadığı süreç içerisinde gösterdiği değişime baktığımızda, Ülkemizde ilk demiryolu yapımı, İngilizler tarafından 1856 yılında inşaa edilen 130 kilometrelik İzmir-Aydın hattının 1866 yılında işletilmeye açılmasıyla başlanmıştır. Mevcut demiryollarımızın yaklaşık % 43'ü, 4138 kilometresi İmparatorluk döneminden kalmıştır. Bu dönemdeki demiryolları ülke ihtiyaçlarına göre değil daha çok imtiyaz verilen ülkelerin kendi çıkarlarına cevap verecek niteliktedir.

1923 yılında demiryolu uzunluğu 3756 km, 1940 yılına geldiğimizde 1923-1940 yılları arasındaki onyediyılda demiryolu uzunluğu iki kat artışla 7381 kilometreye ulaşmış, 1940 ile 1950 yılları arasındaki on yıllık süreçte demiryollarımızda ancak 290 kilometre yeni yol yapımı ile 1950 yılında demiryolu uzunluğu 7671 kilometreye ulaşmıştır.

1963 yılından itibaren Kalkınma Planları hazırlanmıştır. Planlı dönemde ulaştırma hizmetlerinin gelişimi genel olarak plan öncesi dönemin aynı özelliklerini korumuştur. Yük ve yolcu taşımacılığında karayolu giderek daha egemen bir konuma yükselmiş, deniz ve özellikle demiryolu taşımacılığı görelî payını koruyamamıştır. Gerçekte yaygın olmayan havayolu taşımacılığında plan hedefleri aşılmıştır. Ulaştırma yatırımları içerisinde 1965 yılında karayollarına %55, demiryollarına %33 pay ayrılmış iken 1970 yılında bu durum demiryollarının aleyhine gelişmiş karayollarının payı % 69, demiryollarının payı ise % 15 olarak gerçekleşmiştir. Doksanlı yıllara geldiğimizde 1990'da karayollarının toplam ulaşım yatırımlarındaki payı % 73, demiryollarının payı % 14 iken, 1995 yılında ise % 75'le karayolları, % 11 ile demiryolları pay almıştır.

1975 yılında demiryolu uzunluğu 8141 kilometredir. 2000 yılında demiryolu uzunluğu 8682 km, 2004 yılında ise 8697 km uzunluğundadır. Bu durum oldukça dikkat çekicidir. Nedeni ise; Türkiye' deki mevcut demiryolu uzunluğunun ülke yüz ölçümüne ve diğer ülke demiryolu uzunluklarına kıyasla çok yetersiz oluşudur. Toplam demiryolu uzunluğu onbin kilometre seviyesinde iken olması gereken demiryolu uzunluğu ise bunun belki de yedi hatta on katıdır. Dolayısıyla mevcut hatla hem yük hem de yolcu taşımacılığında istenilen seviyelerin çok çok gerisinde bir taşımacılık hizmeti verilmektedir. Bugün tüm ulaşım sistemleri içerisinde demiryollarının payı toplam yük taşımacılığında %5, yolcu taşımacılığında ise ancak % 2'ler seviyesindedir.

Demiryollarına olan talebi etkileyen önemli nedenler arasında hatların yetersiz olması, alt yapı yetersizliği, teknolojinin eski olması buna bağlı olarak yeterli hız ve konfora sahip olmaması, sektörde rekabet edecek potansiyelde hizmet verememesi gösterilebilir. Demiryollarına olan talebi etkileyen önemli nedenlerden biri de gereksiz koridorların mevcudiyetidir. İki şehir arasındaki mesafe bazı yerlerde karayoluna göre birkaç kat daha uzundur. Ayrıca demiryollarının şehir merkezlerinden oldukça uzak mesafelerde kalması, demiryoluyla seyahati tercih edenlerce ekstra bir maliyet gerektirmektedir.

Küreselleşen dünya ekonomisiyle uyum ve bütünleşme sürecinde Türkiye'nin uluslararası ilişkilerinde çıkarları doğrultusunda çok acil olarak ulaştırma politikası üretmesi, bu çerçeve de yatırımlarını programlayıp, realize etmesi gerekmektedir. Türkiye'de politika uygulayıcılarının gelişen ve değişen koşullara uyumlu politikalar üretip zaman faktörünün en iyi şekilde kullanılması sonucu, dünya ekonomisiyle uyum ve bütünleşme sürecinde yer almasında çok büyük önem arz etmektedir.

Türkiye'nin kendi görüş ve menfaatlerine en uygun bölgesel işbirliği alanında yer almak için doğru kararlar vermesi ve bu kararları ısrarlı bir şekilde uygulaması gerekmektedir. Türkiye'nin AB ile yaptığı Gümrük Birliği çerçevesinde AB ile, Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ) ve Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (EKO) çerçevesinde merkezî ve Doğu Avrupa ülkeleriyle, Rusya ve Türk Cumhuriyetleri, İran ve Pakistan ile Bölgesel İşbirliği arayışları içinde kendi görüş ve menfaatlerine uygun hareket etmesi gerekmektedir. Ayrıca AB ile yapısal uyum kapsamında uluslararası transit taşımacılık için önem arz eden Trans Avrupa Karayolu Projesi(TEM) ve Kuzey - Güney Demiryolu Projesi(TER) içinde ve önemli bir yere sahip olan ülkemizin AB'nin uyguladığı politikalar çerçevesinde kendi bölgesi içerisinde yalnız bırakıldığı görülmektedir. Türkiye, Avrupa ile Orta ve Uzakdoğu arasındaki coğrafi konumu gereğince sahip olması gereken alternatif ulaşım olanaklarını iyi değerlendirmemektedir. Hem taşımacılık alanında hem de verilecek hizmet farklılığında olması gereken konumda değildir.

Bugün demiryollarının ihtiyaç duyduğu yolların özellikleri çağın gereklerine göre uygun değildir. Mevcut demiryollu uzunluğu olan 10.984 km.nin, % 95'in de tek hat işletmeciliği yapılmakta olup, tek hatlı yol uzunluğu 8.257 km.dir. Yollarımızın ancak % 5' i çift hatlıdır. Şebekenin % 25'i standart dışı eğime sahiptir. Toplam yol uzunluğu içerisinde elektrikli hatların oranı %21, sinyalli hatların oranı ise %24'tür. Standart dışı kurp yarıçapı toplam demiryolu uzunluğunun % 34,1'ini oluşturmaktadır. Demiryollarımızdaki kurp yarıçaplarının çok düşük olması dolayısıyla mevcut kurp sayısı çok fazla olup, demiryollarımızda sürat yapılamamasının en önemli nedenini oluşturmaktadır. Kurplardan yani virajlardan kaynaklı sorunlar rotasyonlara neden olmaktadır. Demiryollarındaki yüksek maliyetlerin artmasının nedenleri arasında gösterilen rotasyonların en aza indirilmesi için kurpların en aza indirilmesi

ayrıca yarıçaplarının standartlara uygun hale getirilmesiyle mümkün olabilecektir. Demiryollarımızdaki bir başka sorunda mevcut rayların durumuyla ilgilidir. Demiryollarımızdaki rayların % 38,1'inin standart dışı olması demiryollarındaki dingil basıncının düşük olmasına neden olmaktadır. Bunun sonucu olarak da demiryollarında ağır yük taşımacılığı yapılamamaktadır. Demiryollarında dingil basıncı bakımından yolun % 2,7'si standart dışıdır. Demiryollarında yol yenileme kapasitesi yıllık 400 km olmasına rağmen 2004 yılında 101 km. yol yenilenmiştir. İstenilen şekilde yol yenilemesinin yapılamamasının nedeni; yeterli miktarda ve kalitede ray üretiminin yurt içinde sağlanamamasıdır. Demiryollarının ray ihtiyacını karşılayacak üretimin yurt içinde yapılamaması maliyetleri oldukça arttırmakta ve ithal raylarla demiryolu inşasının yapımı demiryollarının içinde bulunduğu durumun ne kadar zor olduğunu göstermektedir.

Demiryollarımızdaki ve diğer ulaşım sistemlerimizdeki sorunların birçoğu, altyapı probleminin çözümüne bağlıdır. Bu nedenle ulaşım sitemimizdeki sorunların çözümü için ciddi, uzun vadeli ve dinamik bir ulaştırma master planı hazırlanmalıdır. Buna paralel olarak, ulaşım sektöründe yer alan Kurum ve Kuruluşların yeniden yapılandırılmasını da kapsayacak bir şekilde yasal düzenlemelerin vakit kaybedilmeden tamamlanması gerekmektedir.

Yürürlükteki demiryolları kanunu, dünya demiryollarındaki gelişmeler ve Türkiye'de mevcut demiryollarının geliştirilmesinin çok gerisinde kalmıştır. Yeni bir demiryolu kanunu çıkarılması gerekmektedir. Bu yeni kanunda, Avrupa Birliği ve eşleştirme (TWINNING) sözleşmesi taslağı kapsamında hazırlanarak AB üyelik için ulusal programda öngörülen TCDD Kanun Tasarısı biran önce çıkarılması gereği vardır. Bu kapsamda demiryollarının idari yapısı, kanun ve yönetmelikleri AB taşımacılık komisyonu direktifleriyle uyumlu

hale getirilmesi gerekir. Hali hazırda AB Taşımacılık Komisyonu Direktiflerinin hiç birisine TCDD uyumlu hale getirilememiştir.

Türkiye Avrupa ulaştırma politikasını yâkinen takip etmesi gerekmektedir. Bunun için yeni demiryolu hatlarının yapımına derhal başlayarak yeni koridorlar oluşturması, öncelikli olarak yurt içi demiryolu haritasının yeniden belirleyerek Türkiye'nin doğu ile batı, güney ile kuzeyi birbirine bağlayacak şekilde yeni hatların yapılması bu çerçevede Tiflis-Kars-Sivas-Mersin-İskenderun demiryolu koridorunun islahı ve Gap ile ilişkilendirilmesi gerekir. Coğrafi olarak ve ekonomik olma bakımından doğu-batı ve kuzey-güney eksenlerinin kesişim noktasında bulunan Türkiye'nin sahip olduğu potansiyelden azami derecede yararlanması için gerekli olan yatırımları bir an önce yapmalıdır. Aksi halde Türkiye'nin Avrupa- Asya ulaşım sistemleri koridorlarından özellikle TERM projesinden dışlanması kaçınılmazdır. Türkiye'nin bu projelerden dışlanmak istendiğinin farkına vararak bu alanda uluslararası rekabeti de göz önüne alarak, uluslararası koridor belirlemede aktif ve bilinçli şekilde ve bölgesindeki taşımacılık mücadelesinde etkin bir şekilde katılmayı sağlamak için gerekli yatırımları bir an önce yapması lazımdır. Yine uluslararası işbirliğinde özellikle demiryolları işletmeleri arasında oluşabilecek muhtemel rekabetten başarı sağlayacak kalıcı adımlar atması gerekir. İlave olarak transit taşımacılıkta Avrupa Asya arasında köprü konumunda bulunan Türkiye alternatif ulaşım sistemleri geliştirmelidir. Türkiye'nin transit güzergahları demiryolları açısından ele alınarak Avrupa-Uzakdoğu ulaşım sistemlerini çok ciddi somut projeler olarak benimsemesi ve süratle realize etmesi, yani kısa vadede demiryolları sürdürülebilir bir yapıya uzun vadede AB standartlarına kavuşturulması gerekir.

Türkiye kendi hinterlandında da liderliğini sürdürmelidir. İlk önce KEİB ve ECO çerçevesinde etkin politikalar izlemeli, Türkiye'nin aleyhine olan projelere alternatif projeler geliştirerek cevap vermesi böylece Türk deniz ticaret filosu, karayolu taşıma filosu ve demiryollarının daha fazla pay almasını sağlamalıdır. Türkiye, Türki Cumhuriyetlerle ortaklaşa kurması gereken demiryolları projelerini gerçekleştirmektir. Bu çerçevede Orta Asya Türk Cumhuriyetlerinin Akdeniz'e çıkışlarında Türkiye'nin gerekli güzergahları gerçekleştirmelidir. Bunun için öncelikli olarak doğu-batı transit demiryolu koridorunu da sağlayacak Kars-Tiflis projesi gerçekleştirilmelidir. Aynı şekilde Köstence-Kapıkule-Doğukapı-Kadıköy demiryolu bağlantısı kurularak Türkiye'nin Ortadoğu ve Uzakdoğu ile demiryolu bağlantısı sağlanmalıdır.

Ulaşım ekonomik, toplumsal ve kültürel etkinliklerin kilit ögesi niteliğindeki bir sistemdir. Bu nedenle, bir ülkenin kalkınması, ancak sağlıklı bir ulaşım sistemi desteğinde gerçekleşebilir. Çünkü ulaşım sektörü, tüm sektörleri yatay olarak kesen ve bu sektörleri hızlandıran veya yavaşlatan etkileri vardır.

Türkiye'de ulaşım sistemi bir bütün olarak ele alınmalıdır. Bunun sağlanması için ulaştırma politikalarını belirleyecek ve yönlendirecek tek bir otorite teşkil edilmeli, hatta partiler üstü olacak şekilde hem iç hem de dış ulaşım politikası olarak bir devlet politikası oluşturulmalıdır.

Türkiye'de taşıma sistemleri arasında büyük bir dengesizlik söz konusudur. Bu dengesizlik karayolu gelişimi yönünde demiryolu ve denizyolu aleyhine olmuştur. Oysa taşıma sistemlerinde dengeli dağılımı sağlamanın önemi çok büyüktür. Daha süratli güvenli ve daha düşük maliyetle taşımanın olabilmesi için bu dengeyi sağlamak gerekir. Dolayısıyla karayolu-demiryolu, karayolu-denizyolu, denizyolu-demiryolu

ve demiryolu-denizyolu kombine taşımacılık sistemi oluşturulmalı ve geliştirilmelidir. Böylece ülke ekonomisinde taşımacılıkta büyük kârlılık ve verimlilik sağlayan kombine taşımacılığın gerekleri yerine getirilmiş olur. Bu anlamda kombine taşımacılık teşvik edilerek, kapıdan kapıya taşımacılık artırılmalı, yürütülmekte olan kara terminalleri çalışmaları bitirilerek hizmete sokulmalıdır. Kombine taşımacılığın en ekonomik şeklinin denizyolu-demiryolu olduğu halde, halen liman hinterlandında yapılan taşımaların %97'sinin karayolu ile gerçekleştirildiği dikkate alınarak: denizyolu-demiryolu kombine taşıma sisteminin gerçekleştirilmesi yönünde gerekli önlemler alınmalıdır. Böylece yurtiçi ulaşım sistemlerinin entegrasyonlarını sağlayacak biçimde kara konteyner terminalleri kurularak kara ve deniz konteyner terminalleri için demiryolu bağlantılarının yapılması gerekir.

İfade ettiğimiz bütün bu nedenlerden dolayı TCDD İşletmesi modern anlamda bir işletmecilik yapamamakta, öte yandan 1950'li yıllardan sonraki gelişmelere paralel olarak yeteri kadar demiryolu inşa edilmediği için, mevcut demiryolu ağı ile ülke boyutlarına ve nüfus yoğunluğuna göre yeterli hizmet üretememektedir.

Türkiye'de yurtiçi demiryolu bağlantıları çok kopuk ve dolambaçlıdır. Yurtiçi demiryolu bağlantıları bir an önce tamamlanmalıdır. Bunun için;

Karadeniz Ereğli- Arifiye-Bursa demiryolu bağlantısı,

Ankara-Polatlı-Afyon-İzmir- demiryolu bağlantısı,

Ankara-Konya-Antalya demiryolu bağlantısı,

Ankara-Balışeyh-Yozgat-Yıldızeli Sivas demiryolu bağlantısı,

Ankara-Beyazır- Nallıhan-Arifiye, demiryolu bağlantıları derhal yapılmalıdır. Her şeyden önce şu anda Türkiye'de demiryolu hızı ortalama 42 km./saattir. Bu hız 160-250 km./saat arasına çekilmelidir. Böylece Denizyolu-karayolu-demiryolu ulaşım sistemleri arasındaki

optimum entegrasyonun sağlanarak, sınır ülkelerdeki ulaşım sistemleri ile aynı standarda getirilmesi sağlanmış olacaktır.

En ekonomik, çevreye en az zarar veren, kitle taşımacılığına en uygun, en hızlı ve en emniyetli taşıma sistemi demiryollarıdır. Bu bakımdan demiryollarının gelişmesi için gerekli kaynaklar sağlanmalıdır. Öncelikli olarak tüm demiryolu şebekesi elektrifikasyona geçirilmelidir.

Ulaşım sistemlerimizde maliyetlerle fiyatlar arasındaki çok büyük farklılık görülmektedir. Bunun nedeni ise; devletin ulaşım sistemimizdeki rolünden kaynaklanmaktadır. Ülkemizde ulaşım hizmetinin tek bir elden ve koordineli olarak yürütülmemesi ayrıca genel bir ulaşım politikasının olmayışı fiyatlarla maliyetler arasında dengesizliğe neden olmaktadır. Özellikle ulaşım sistemimizde faaliyet gösteren işletici ve altyapı birimlerinin çoğunun kamu kuruluşu olmaları maliyetleri artırmaktadır. Dolayısıyla fiyatlar maliyetleri karşılayamamaktadır. Bu nedenle ulaşım sistemimizde devletin rolünün yeniden belirlenmesi önem arz etmektedir.

Ulaşım sistemleri ancak bir bütün olarak ele alındığında, tüm alt sistemlerin en ekonomik, en uygun ve birbirlerini tamamlayacak biçimde kullanıldığında sağlıklı sonuçlar elde edilebilecektir.

Bu çalışma boyunca Demiryolu sektörünün geçmişi ve bugünü incelenmiş, mevcut yapı içerisinde demiryolu sektörünün geleceğini çok çetin ve ciddi sınavların beklediği görülmüştür.

Bütün faktörlere rağmen; demiryolu sistemi maliyetlerini kontrol altında tutabildiği ölçüde ve piyasa koşullarında geçerli bir tarife yapısı ile başarılı olma şansına her zaman için sahiptir.

KAYNAKÇA

ACAROĞLU, İrem

- 1979 "Ulaşım Sistemleri ve Demiryolu Ulaşım Sisteminin Bunlar İçindeki Yeri", **1.Ulusal Demiryolu Kongresi Bildiriler Kitabı**, Ankara.

AKIN, Fetullah

- 2003 **Türkiye'nin Gelişimi İçin Demiryolları, Demiryollarının Sorunları ve Gelişme Politikaları Üzerine Bir Araştırma**, Demiryol-İş Sendikası Yayını, Ankara.

AKYILMAZ, Özdemir

- 1979 "Ulaşım Sektöründe Üretim Gereksinimlerini İncelenmesi", **1.Ulusal Demiryolu Kongresi 9-11 Ocak 1979**, Ankara.

ATİK, Saffet

- 1979 "Türkiye' de Demiryollarının Tarihi Gelişimi Süreci ve Mekan Organizasyonuna Etkileri", **1.Ulusal Demiryolu Kongresi 9-11 Ocak 1979**, Ankara.

Avrupa Toplulukları Resmi Gazetesi, 15.03.2001.

BAĞIRKAN, Şemsettin

- 1979 "Beş Yıllık Kalkınma Planlarının Demiryolu Taşımacılığı Açısından İncelenmesi", **1.Ulusal Demiryolu Kongresi 9-11 Ocak 1979**, Ankara.

BAŞKÖY, Hasan

- 2001 "Ulaştırma Sistemleri İçinde Demiryollarının Yeri, Mevcut Durumu ve Geleceği" TMMOB Makine Mühendisleri Odası Ankara Şubesi, **III. Ulaşım ve Trafik Kongresi-Sergisi Bildiriler Kitabı**, Kasım 2001, Ankara.

BİLGİN, Vedat

- 1996 **Demiryollarının Modernizasyonu, Yeni Bir Gelişme Stratejisi**, Demiryol-İş Sendikası Yayını, Ankara.

ÇAKAR, Ali Ekber.

- 2003 "Değişim Sürecinde Kamu Hizmetleri ve Küreselleşmenin Demiryolu Politikalarına Etkileri", TMMOB Makine Mühendisleri Odası, **Değişim Sürecinde Kamu Hizmetleri ve Küreselleşmenin Demiryolu Politikaları Sempozyumu 13 Mart 2003**, Özkan Matb. Ltd. Şti., Ankara.

ÇELEBİ, Hasan

2003 Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları' nın Yurtiçi Yolcu ve Eşya Taşımacılığındaki Ücretlendirme Politikası, Ankara: Türkiye ve Ortadoğu Amme İdaresi Enstitüsü Kamu Yönetimi, Lisansüstü Uzmanlık Programı, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)

ÇELİK, Ömer

TCDD, APK Dairesi Ekonomik Araştırmalar Şube Müdürü.

ÇINAR, Tekin

1997 "Türkiye' de ve Dünyada Ulaştırma Politikaları ve Demiryolları", **2.Ulusal Demiryolu Kongresi 15-16-17 Aralık 1997**, Tisamat Basım Sanayi, Ankara.

ÇINAR, Tekin

"Türkiye, Uluslararası Ulaşım Sistemlerinden Dışlanabilir", [http:// www.düşünenadam.com.tr./demiryol2.htm](http://www.dusunenadam.com.tr/demiryol2.htm)

ÇINAR, Tekin

"**Demiryolu Taşımacılığının Avantajları-III**", [http:// www.düşünenadam.com.tr./demiryol16.htm](http://www.dusunenadam.com.tr/demiryol16.htm)

ÇINAR, Tekin

"Yüksek Hızlı Trenler, Çeken ve Çekilen Araçlar İle Demiryolu Alt ve Üst Yapı Teknolojisi ", [http:// www.düşünenadam.com.tr./demiryol.htm](http://www.dusunenadam.com.tr/demiryol.htm)

DEMİRCİ, Gülcan

2003 "Avrupa Birliğine Adaylık Sürecinde Ulaştırma Sektörü", TMMOB Makine Mühendisleri Odası, **IV.Ulaşım ve Trafik Kongresi Bildiriler Kitabı**, Ankara.

DEMİRİSOY, Sedat

1993 Demiryolu Taşımacılığı İşkolunda İşçi ve Memur Örgütlenmesi, Ankara: Türkiye ve Orta Doğu Amme İdaresi Enstitüsü Kamu Yönetimi Lisans üstü Uzmanlık Programı,(Yayınlanmamış Uzmanlık Tezi)

Demiryollarının Yeniden Yapılanma Teknikleri, **Dünya Bankası 1990 Raporu**.

Dış Ticaret Müsteşarlığı;

<http://www.dtm.gov.tr/ead/ekonomi/sayi12/ulsis.htm>

Devlet Planlama Teşkilatı

1963 **I.Beş Yıllık Kalkınma Planı 1963-1967**, Başbakanlık
Devlet Matbaası, Ocak 1963, Ankara.

Devlet Planlama Teşkilatı

1967 **II.Beş Yıllık Kalkınma Planı 1968-1972**, Başbakanlık
Devlet Matbaası, Kasım 1967, Ankara.

Devlet Planlama Teşkilatı

1973 **III.Beş Yıllık Kalkınma Planı 1973-1977**, Başbakanlık
Devlet Matbaası, Ankara.

Devlet Planlama Teşkilatı

1978 **IV.Beş Yıllık Kalkınma Planı**, DPT Yayın No:1664, Nisan
1979, Resmi Gazete; Tarih: 31.8.1978, Sayı:16393,
Ankara.

Devlet Planlama Teşkilatı

1999 **Temel Ekonomik Göstergeler**, Ankara.

Devlet Planlama Teşkilatı

2000 **Temel Ekonomik Göstergeler**, Ankara.

Devlet Planlama Teşkilatı

2001 **Temel Ekonomik Göstergeler**, Ankara.

Devlet Planlama Teşkilatı

2002 **Temel Ekonomik Göstergeler**, Ankara.

Devlet Planlama Teşkilatı

2003 **Temel Ekonomik Göstergeler**, Ankara.

Devlet Planlama Teşkilatı

2004 **Temel Ekonomik Göstergeler**, Ankara.

Devlet Planlama Teşkilatı

1985 **V.Beş Yıllık Kalkınma Planı**, Başbakanlık Basımevi,
Ankara.

Devlet Planlama Teşkilatı

1991 **VI.Beş Yıllık Kalkınma Planı**, Ulaştırma Özel İhtisas
Komisyonu Raporu, Ankara.

Devlet Planlama Teşkilatı

1995 **VII.Beş Yıllık Kalkınma Planı**, Ulaştırma Özel İhtisas
Komisyonu Raporu, DPT Yayın No:2387-ÖİK:450, Ankara.

Devlet Planlama Teşkilatı

- 2000 **VIII.Beş Yıllık Kalkınma Planı**, Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu, DPT Yayın No:2533-ÖİK:549, Ankara.

Devlet Planlama Teşkilatı

- 2001 **VIII.Beş Yıllık Kalkınma Planı**, Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ulaştırma, DPT Yayın No:2586-ÖİK:598, Ankara.

ERGÜN, İsmet

- 1985 **Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü**, Hacettepe Üniv., İ.İ.B.F. Yayını No:10, Ankara.

EROL, Vural

- 1981 "Kentçi Elektrikli Taşıt Sistemlerinin Planlanması ve İşletilmesindeki Esaslar", **Kentçi Ulaşım Kongresi (Bildiriler)**, 22-23 Ocak 1981, Ankara.

EVREN, Güngör

- 1989 "Kentsel Ulaşımında Raylı Taşıma Sistemlerinin Genel Değerlendirilmesi", **Raytaş'1989 Ulaşımında Raylı Taşıt Sempozyumu**, Tüvasaş, İTÜ, Tübitak, 9-10 Mart 1989, Sapanca- Adapazarı.

EVREN, Güngör

- 1999 "Türkiye'deki Kentçi Raylı Ulaşım Sistemleri", TMMOB Makine Mühendisleri Odası, **Kentçi Ulaşımında Raylı Sistemler Sempozyumu 13 Mart 1999**, Eskişehir.

EVYAPAN, Rafet

- 1989 "Raylı Taşımada Demiryolları Ulaştırma Maliyetlerinin Tespiti, Hesaplanması Ve Değerlendirilmesi", **Raytaş'1989 Ulaşımında Raylı Taşıt Sempozyumu, (Bildiriler)**, Mart 1989, Sapanca- Adapazarı.

GERÇEK, Haluk

- 1997 "Ulaştırma-Ekonomi İlişkisi Çerçevesinde Türkiye' de Ulaştırmanın ve Demiryollarının Geleceği", **2.Ulusal Demiryolu Kongresi** 15-16-17 Aralık 1997, Tisamat Basım Sanayi, Ankara.

GİRGİNER, Nurettin

- 1997 "Ekonomik Kalkınmada Demiryollarının Önemi, Sorunları ve Çözüm Önerileri", **2.Ulusal Demiryolu Kongresi 15-16-17 Aralık 1997**, Tisamat Basım Sanayi, Ankara.

GÜNÇAN, Ömer, Kamil

1992 Demiryollarının Ülke Stratejisine ve Ekonomisine Etkinliği, Ankara.

GÜRSEL, Tunç

TCDD, APK Dairesi AB Şube Müdürü.

GÜVEN, Sami

1982 **Türkiye’ de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperatifleri**, Ankara.

İBRAHİM, Çevik

TCDD, APK Dairesi Başkan Yardımcısı.

İLKİN, Akın

1979 “Ulaştırma Kesiminde Başlıca Sorunlar”, **1.Ulusal Demiryolu Kongresi 9-11 Ocak 1979**, Ankara.

KAYNAK, Muhteşem

1985 “Endüstrileşme Süreci ve Otomotiv Endüstrisi”, **1. Otomotiv Yan Sanayi Sempozyumu 6 Kasım 1985**, TMMOB, Cilt I, Bursa.

KAYNAK, Muhteşem

2000a “Demiryolu Politikalarının Ekonomiye Katkıları”, TMMOB Makine Mühendisleri Odası, **Değişim Sürecinde Kamu Hizmetleri ve Küreselleşmenin Demiryolu Politikaları Sempozyumu 13 Mart 2003**, Özkan Matb. Ltd. Şti., Ankara.

KAYNAK, Muhteşem

2002a “Çağımızın Taşımacılık Sistemi Kombine Taşımacılık” TCDD, **Demiryolu Gazetesi**, Yıl:1, Sayı: 2, Temmuz 2002, Ankara.

KAYNAK, Muhteşem

2002b “Yeni Demiryolu Çağı, Yüksek Hızlı Trenler ve Türkiye”, **Ekonomik Yaklaşım**, Üç Aylık Dergi, Cilt:13, Sayı:42-43, Ankara.

KAYNAK, Muhteşem

2003 “Ulaştırma ve Lojistikte Bölgesel Rekabet ve Türkiye”, TMMOB Makine Mühendisleri Odası, **IV.Ulaşım ve Trafik Kongresi Bildiriler Kitabı**, Ankara.

KAYNAK, Muhteşem

2004 “Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Bağlamında Avrasya Ulaştırma Koridorlarında Bölgesel Rekabet ve Türkiye”, **Ekonomik Yaklaşım**, Üç Aylık Dergi, Cilt:15, Sayı: 52-53, Yaz-Güz 2004, Ankara.

KEPENEK, Yakup

1984 **Türkiye Ekonomisi**, Savaş Yayınları, Ankara.

NALAN, Akdoğan ve N. TENKER

2001 **Finansal Tablolar ve Mali Analiz Teknikleri**, Gazi Kitapevi, Ankara.

ÖZDEMİR, Kasım

1995 TCDD’ nın Tarihi Gelişimi ve Demiryollarının Turizm Ulaştırması Açısından Önemi, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı Turizm Bilim Dalı, Doktora Programı, (Yayınlanmamış Doktora Tezi)

Resmi Gazete, **KHK/233**, Sayı: 18435, Tarih: 18.6.1984.

Resmi Gazete, TCDD Ana Statüsü, Sayı:18559, Tarih: 28 Ekim 1984.

Resmi Gazete, Özelleştirme Yüksek Kurulu Kararı, Sayı:25692, 6 Ocak 2005.

Resmi Gazete, “Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun”, 5335 Sayılı Kanun, Tarih: 21.04.2005.

Resmi Gazete, **VIII.Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005)**, 2005 Yılı Programı, Sayı: 25629, Tarih: 31 Ekim 2004.

SEÇKİN, İnal ve İ. PAMUK,

1991 “Ülkemizde Demiryolu Taşımacılığının Genel Durumu”, **2.Raylı Taşıt Sempozyumu 20.21.22 Kasım 1991**, RAYTAŞ’91, Eskişehir.

SUNGUR, İ.,İ.

1997 “Türkiye’deki Ulaştırma Politikası İçinde Demiryollarının Durumu”, **2.Ulusal Demiryolu Kongresi** 15-16-17 Aralık 1997, Tisamat Basım Sanayi, Ankara.

T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu (YDK)

1986 (TCDD) **T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi 1986 Yılı Raporu.**

T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu (YDK)
1993 (TCDD) **T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi 1993 Yılı Raporu**, Ankara.

T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu (YDK)
2002 **Genel Raporu 2000**, Ankara.

T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu (YDK)
2003 (TCDD) **T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi 2003 yılı Raporu**, Ankara.

TAŞAN, Hasan
1979 "Türkiye Ulaştırma Politikasının Temel İlkeleri ve Bu Politika İçinde Demiryollarının Ne Olmalıdır", **1.Ulusal Demiryolu Kongresi 9-11 Ocak 1979**, Ankara.

TCDD

[http:// www.tcdd.gov.tr](http://www.tcdd.gov.tr) ;

[http:// www.tcdd.gov.tr /liman/ haydarpasa.htm](http://www.tcdd.gov.tr/liman/haydarpasa.htm)

TCDD , AB Şubesi,
2003-2005 Eylem Planı Taslağı.

TCDD, APK Dairesi Yayınlanmamış Yazılar.

TCDD, Demiryolu Gazetesi, Ağustos/Eylül 2002, Yıl:1, Sayı :3/4, Ankara.

TCDD , **1999 Yılı Bilanço Tahlil Raporu**, Ankara.

TCDD , **2001 Yılı Bilanço Tahlil Raporu**, Ankara.

TCDD , **2003 Yılı Bilanço Tahlil Raporu**, Ankara.

TCDD (2004): **2003 Yılı Taşıma Maliyetleri Kitabı**, Ankara.

TCDD , **2004 Yılı Bilanço Tahlil Raporu**, Ankara.

TCDD , **2004 Yılı İş Programı ve Bütçesi**, Ankara.

TCDD , **2005 Yılı İş Programı ve Bütçesi**, Ankara.

TCDD , **İstatistik Yıllığı, 1989-1993**, Ankara.

TCDD , **İstatistik Yıllığı, 1990-1994**, Ankara.

TCDD , **İstatistik Yıllığı, 1994-1999, Ankara.**

TCDD , **İstatistik Yıllığı, 1999-2003, Ankara.**

TCDD , **İstatistik Yıllığı, 2000-2004, Ankara.**

TUNA, Zerrin

1989 “Demiryolu ile Karayolu Ulaştırma Sistemlerinin İşletme ve Yatırım Giderleri Açısından Karşılaştırılması”, **Ulaşım da Raylı Taşıt Sempozyumu 9-10 Mart 1989, Raytaş’1989**, Tüvasaş, İTÜ, Tübitak, Sapanca- Adapazarı.

TÜMAY, Oral

1991 “Hızların Arttırılmasına Yönelik Demiryol Arabalarındaki Gelişmeler”, **2. Raylı Taşıt Sempozyumu 20.21.22 Kasım 1991, Raytaş’91**, Eskişehir.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü
(TCDD) Ana Statüsü.

UYAR, Ali

1997 “TCDD Limanlarının Kombine Taşımacılıktaki Yeri ve Önemi”, **2.Ulusal Demiryolu Kongresi** 15-16-17 Aralık 1997, Tisamat Basım Sanayi, Ankara.

UYGUR, Mehmet

2002 TCDD Limanlarında Veri Zarflama Analizi ile Performans Ölçümü, Ankara: Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Endüstri Mühendisliği , Yüksek Lisans Programı, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)

S., ÜÇİŞİK, M. KADIOĞLU

2001 “Türkiye’ de Konteyner Taşımacılığı”, TMMOB Makine Mühendisleri Odası Ankara Şubesi, **III. Ulaşım ve Trafik Kongresi-Sergisi Bildiriler Kitabı**, Kasım 2001, Ankara.

ÖZET

Tez, Türkiye'de ulaştırma sektöründe demiryollarını ayrıntılı bir şekilde ele alıp incelemektedir. Tez beş bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde Türkiye'de demiryollarının gelişimi ve önemi üzerinde durulmaktadır. Osmanlı İmparatorluğu'ndan devir alınan demiryollarına cumhuriyet döneminde yapılan yatırımlar incelenmektedir. Bu incelemede, 1950'lere kadar diğer ulaşım alt birimlerinden demiryollarına daha fazla yatırım yapıldığı, bu tarihten sonra da özellikle karayollarına daha fazla yatırım yapıldığı ortaya çıkmaktadır. Bu sebeple de demiryollarının çok geri kaldığının tespiti yapılmaktadır.

İkinci bölümde kurumun günümüzdeki durumu ve Türkiye ulaştırmasındaki yeri üzerinde durulmaktadır. Bu bölümde TCDD'nin hukuki yapısı, personel ve organizasyonu, çeken çekilen araçların durumu ve işletme faaliyetleri üzerinde durulmaktadır. Bu çerçevede, bugün demiryollarının ihtiyaç duyduğu yolların özellikleri çağın gereklerine göre uygun değildir. Mevcut demiryollu uzunluğu olan 10.984 km.nin, % 95'in de tek hat işletmeciliği yapılmakta olup, tek hatlı yol uzunluğu 8.257 km.dir. Yollarımızın ancak % 5' i çift hatlıdır. Şebekenin % 25'i standart dışı eğime sahiptir. Toplam yol uzunluğu içerisinde elektrikli hatların oranı %21, sinyalli hatların oranı ise %24'tür. Standart dışı kurp yarıçapı toplam demiryolu uzunluğunun % 34,1'ini oluşturmaktadır.

Üçüncü ve dördüncü bölümlerde TCDD'nin mali yapısı, yük ve yolcu taşıma oranları incelenmektedir. Gelir gider dengesi, kâr zarar durumu ve zaman içerisindeki gelişimi, işletmeye ilişkin mali yapısı ele alınmaktadır. Bu çerçevede TCDD'nin sürekli zarar ettiği, geliri giderini karşılamaktan çok uzak

olduğu, öz sermayesine ve aktiflerine oranla borçlarının çok yüksek olduğu sonucuna varılmaktadır.

Beşinci bölümde ise Türkiye demiryollarının diğ er ülke demiryollarıyla karşılaştırılması yapılmaktadır. Türkiye'deki mevcut demiryolu uzunluğunun ülke yüzölçümüne ve ülke nüfus sayısı oranına göre diğ er ülke demiryolu uzunluklarıyla kıyasladığımızda çok yetersiz olduğu görölmektedir. Türkiye'nin toplam demiryolu uzunluğu bugün onbin kilometre seviyesinde iken, diğ er ülkelere nazaran olması gereken demiryolu uzunluğu bunun yedi hatta on katı kadar olması lazımdır. Dolayısıyla mevcut hatla hem yük hem de yolcu taşımacılığında istenilen seviyelerin çok çok gerisinde bir taşımacılık hizmeti verilmektedir. Bugün tüm ulaşım sistemleri içerisinde demiryollarının payı toplam yük taşımacılığında %5, yolcu taşımacılığında ise ancak %2'ler seviyesindedir.

ABSTRACT

This thesis provides a detailed investigation of the railways in transportation sector in Turkey. The thesis is organized as follows: Chapter 1 focuses on the development and importance of the railways by reviewing the investments that have been added to the railways inherited from the Ottoman Empire since the establishment of the Republic. Our analysis reveals that until 1950s there had been more investment into railways than other subsectors of transportation sector. However, since 1950s highways have received more investment than other transportation sectors. Therefore, railways have remained underdeveloped.

Chapter 2 evaluates the importance of the State Railways of the Republic of Turkey (TCDD) in transportation by studying TCDD's legal position, personnel, organization, locomotives, carriages, and activities. In this framework, we have observed that the conditions of railways are not well-suited to the needs of our time. The length of the railways is 10.984 km, 8.257 km of which is one-way railroad. That is, only 5% of our railways is two-way railroads. The slope in 25% of the railway web is out of standard. 21% of the railways is electrical line, while 24% is signal based line. In terms of curve in the railways radius, 34.1% is out of standard.

Chapter 3 and Chapter 4 analyze TCDD's financial structure, and the ratio of cargo and passenger transportations. We assess income-expenditure balance, profit/loss situation and its development over time, and financial structure. In this framework, we have observed that TCDD always makes losses, its incomes are far from meeting its expenses, and its depth is over its owned-capital and assets.

Chapter 5 compares Turkey's railways with other countries' railways. Chapter 5 reveals that the length of Turkey's railways is not enough when compared with other countries in terms of the size of population and area. The comparison with similar countries suggests that the length of Turkey's railroads should be seven or even ten times of its current length. Therefore, with the current length of railways insufficient amount of cargo and passenger transportation service can be provided. Today, the shares of railroads in total cargo and passenger transportations are 5% and 2%, respectively.