

DEMİRYOLU SEKTÖR RAPORU (TCDD)

2010 Yılı

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
I- Giriş	1
II- Dünyada Demiryollarının Durumu	1
III- Türkiye'de Demiryolu Sektörünün Durumu	6
IV- Demiryolu Sektörü İçerisinde TCDD'nin Yeri	
IV-1. TCDD'nin Yasal Yükümlülükleri	8
IV-2. TCDD'nin Mevcut Durumu	10
IV-3. TCDD'nin İşletme Faaliyetleri	12
IV-4. TCDD'nin Mali Durumu	28
V - Avrupa Demiryolları ile TCDD'nin karşılaştırılması	28
VI- Sonuç	30

I- Giriş

Hazine Müsteşarlığı tarafından Resmi Gazete yayımlanan 2011 Yılı Genel Yatırım ve Finansman Programının Uygulanmasına ilişkin Usul ve Esaslar Tebliğinin **Kurumsal verilerin yayımlanması bölümü** altında yayınlanan “Teşebbüsler, faaliyette buldukları sektörleri takip ederek sektör içindeki yerlerini daha iyi analiz edebilmek ve etkin sektörel politikalar geliştirebilmek veya geliştirilmesine yardımcı olabilmek amacıyla, **“2010 Yılı Sektör Raporu”**nu hazırlayacaktır.” ifadesinden hareketle;

- ✓ Dünyada demiryolu sektörün görünümü
- ✓ Türkiye’de demiryolu sektörün görünümü
- ✓ TCDD’nin sektör içindeki yeri
- ✓ TCDD’nin yerli ve uluslararası rakipleriyle veya benzer faaliyet gösteren kuruluşlarla karşılaştırmaları

konu başlıklarını içerecek şekilde Kuruluşumuz 2010 Yılı Demiryolu Sektör Raporunu hazırlamıştır.

II- Dünyada Demiryollarının Durumu

Dünyada ve Avrupa’da, İkinci Dünya Savaşı’ndan başlayarak otomotiv sanayinin gelişmesi ile karayolunun esneklik ve kapıdan kapıya taşımayı gerçekleştirmesiyle birlikte demiryolunun ulaştırmadaki tekel dönemi sona ermiştir. Artık demiryolu sektörü, ulaştırma alanında varlığını sürdürme mücadelesini vermeye başlamıştır. Bu süreçten neredeyse tüm ülkelerin demiryolları etkilenmiştir.

Yolcu taşımacılığı açısından demiryolu sektöründeki sıçrama noktası, 1964 yılında Japonya’da 210 km/s. hız yapılabilen Tokyo-Osaka hattının işletmeye açılmasıyla gerçekleşmiştir. Bu önemli gelişme ile Japonya’nın yanı sıra Fransa, İtalya, Almanya, İspanya ve Güney Kore gibi ülkelerde 250–300 km/s hızlara elverişli demiryolu hatları yaygınlaşmıştır.

Bilindiği gibi hem yüksek hızlı demiryolu, hem de konvansiyonel demiryolu; madeni tekerleklerin madeni çubuklar üzerindeki hareketi esasına dayanmaktadır. Teknolojinin gelişmesiyle manyetik kuvvetlerin etkisiyle adeta hava yastığı üzerinde kayarak hareket eden trenlerin demiryolu kapsamı içinde ele alınması ile 1990’larda test amaçlı 500 km/s’in üstünde hızlar gerçekleştirilmiştir. Özetle teknoloji, demiryollarında karayollarındaki normal yol ile otoyol arasındaki farklılıklardan daha büyük farklılıklar yaratmaktadır.



Yüksek hızlı tren işletmeciliğinin gelişmesi ile birlikte demiryolları, yolcu taşımacılığında önemli bir pazara sahip olmuştur. Bu pazarda demiryolları, karayolu ve havayoluna göre tercih edilir bir alternatif haline gelmiştir.

Diğer taraftan yolcu taşımacılığındaki gelişmeye paralel olarak demiryollarının yük taşımacılığındaki konumunda iyileşmeye başlamıştır. Bu olumlu gelişmelerin devamını amaçlayan ülkeler, Trans Avrupa ve Trans Asya gibi uluslararası ağlar ve koridorlar oluşturmak ve aynı zamanda diğer ulaşım türleri ile bütünleşmeyi sağlamak için işbirliğine gitmişler ve bu yönde önemli kararlar almışlardır.

Avrupa Birliği, ulaştırma politikalarında dengenin demiryolu, denizyolu ve iç suyolları lehine artırılmasını sağlamak üzere çeşitli tedbirler almaktadır. Bu doğrultuda, Avrupa genelinde tek pazar oluşturmak ve tüm Avrupa ülkelerini kapsayan kesintisiz bir demiryolu altyapısı tesis etmek için aşağıdaki temel hususlarda mutabakat sağlanmıştır:

- a) Altyapı yönetimlerine ve demiryolu işletmelerine özerklik vermek,
- b) Taşımacılık faaliyetleri ile altyapı yönetimini birbirinden ayırmak,
- c) Demiryolu işletmelerine altyapıya serbest erişim hakkı tanımak ve altyapı kullanım ücretlerinin ayırım yapılmaksızın uygulanmasını sağlamak,
- d) Demiryolu şebekesi ve araçlarının teknik ve idari olarak uyumunu ifade eden karşılıklı işletilebilirlik şartnamelerini geliştirmek.

Avrupa Birliği, taşımacılığı modern ekonomilerin anahtarı olarak görmekte ve ulaştırma politikaları üretmek ve bunların uygulanmasını sağlamak ile ilgili çalışmalar yapmaktadır.

AB, ortak taşımacılık politikasını oluşturmak amacıyla, uzun vadeli stratejilerinin ilk aşamalarını açıkladığı "2010 yılı için Avrupa Ulaştırma Politikası: Karar Zamanı" başlıklı Beyaz Kitap Komisyon tarafından 2001 yılında yayımlanmıştır. Beyaz Kitap aşağıda belirtilen ana bölümlerden oluşmaktadır:

- 1) Taşımacılık türleri arasındaki dengenin değiştirilmesi:** Dengenin demiryolu, denizyolu ve iç suyolu lehine değiştirilmesi için 2010 yılına kadar taşımacılık türleri arasındaki rekabetin düzenlenmesi ve taşımacılık türleri arasındaki bağlantıların tamamlanması önceliklerinin gerçekleştirilmesi hedeflenmiştir.
- 2) Darboğazların giderilmesi:** Özellikle Trans-Avrupa Şebekesine dâhil ana arterlerdeki darboğazların giderilmesi önem arz etmektedir.
- 3) Kullanıcıların taşımacılık politikasının merkezine yerleştirilmesi:** Kullanıcıların nereye, ne için para ödediğini bilmesi sağlanmalı ve kullanıcı hak ve yükümlülükleri birlikte ele alınarak geliştirilmesine önem verilmelidir.
- 4) Taşımacılık alanında küreselleşmenin yönetilmesi:** Genel olarak ulusal düzeyde ele alınan ve iç pazarı korumayı amaçlayan taşımacılık politikalarının, ticareti kolaylaştırmayı amaçlayan ancak sosyal ve çevresel gereklilikleri göz ardı eden uluslararası politikalar ile uyumlaştırılması gerekmektedir.

2001 Beyaz Kitabında yer alan önlemlerin önemli bir kısmı gerçekleştirilmiş ve belirtilen hedefler hâlâ geçerliliğini korumaktadır.

Avrupa Komisyonu, ulaştırma sektöründe yaşanan gelişmeleri dikkate alarak, yeni ihtiyaçlara cevap verebilecek şekilde 2006 yılında Beyaz Kitabı gözden geçirerek gelecekteki ulaştırma politikası için 5 temel husus belirlemiştir:

- Yüksek seviyede hareketlilik
- Çevrenin korunması
- Etkinlik ve sürdürülebilirliğin desteklenmesi konusundaki yenilikler
- Uluslararası ölçütler
- Kullanıcı merkezli taşımacılık politikası

AB ülkeleri demiryolu sektöründe ortaya konulan politika ve önlemler ile pazar kaybının 2010 yılına kadar en azından 1998 yılındaki düzeyine getirilmesi ve daha sonra ise bu seviyenin iyileştirilmesini hedeflemektedir. Ana başlıklar halinde tespit edilen problemlerin giderilmesi amacıyla Komisyon 91/440 Direktifi ile başlayan reform sürecini ileri bir adım olarak “Birinci Demiryolu Paketi” şeklinde devam ettirmiştir. Demiryolu politikası; altyapının işletmeden ayrılması (en azından muhasebe bazında), yeni işletmelerin pazara girişinin mümkün kılınması, altyapının tahsisi ile ilgili kuralların ve altyapı kullanım ücretlerinin belirlenmesi, bağımsız düzenleme organlarının oluşturulması temelinde belirlenmiştir.

Komisyon Ocak 2002’de aşağıda belirtilen önerileri içeren “İkinci Demiryolu Paketi”ni kabul etmiştir:

- AB demiryollarında kaza ve olayların araştırılması ve emniyetin düzenlenmesi ile ilgili yeni bir direktif
- Karşılıklı işletilebilirlik ile ilgili önceki iki direktif üzerinde yapılan düzenlemeler
- Avrupa’da emniyeti iyileştirmek ve karşılıklı işletilebilirliği geliştirmek üzere Avrupa Demiryolu Ajansının (ERA) kurulması.

Sonuç olarak; demiryolu yük pazarı, 15 Mart 2003 itibariyle trans-Avrupa demiryolu yük şebekesinde, 1 Ocak 2006 itibariyle uluslararası yük taşımacılığı için ve 1 Ocak 2007 tarihinde ise tüm yük taşımacılığı için rekabete açılarak serbestleştirilmiştir.

AB Komisyonu, Aralık 2009’da yürürlüğe giren ve yolcu hakları, kamu hizmeti yükümlülükleri ve makinistlerin brövelendirilmesi ile ilgili düzenlemeleri içeren üçüncü demiryolu paketi ile 01 Ocak 2010 tarihinden itibaren uluslar arası yolcu hizmetlerini serbestleştirmiştir. Yine bu paket kapsamında, ulusal veya uluslararası yolculuk yapan tüm yolcular, eşit haklara sahip olacaktır.

Avrupa Birliğinin demiryolu taşımacılığına yönelik son yıllarda aldığı tedbirlere karşın halen karayolu taşımacılığı üstünlüğünü korumaktadır. AB Sınırları içerisinde yolcu taşımacılığının % 83,2’si, yük taşımacılığının ise % 45,9’u karayolu ile yapılmaktadır. Buna karşın 2008 yılında demiryolu taşımacılığında yük taşımacılığı % 10,8, yolcu taşımacılığı % 6,3 oranındadır.

AB’nin gayri safi milli hâsılasında 2020 yılına kadar % 52, yük taşımacılığında % 50, yolcu taşımacılığının ise % 35 oranında artış beklenmektedir. Diğer taraftan karayolu ile yük

taşımacılığında % 55, demiryolu ile yük taşımacılığında % 13, kısa mesafe deniz taşımacılığı ile yük taşımacılığında % 59, iç su yolu ile yük taşımacılığında ise % 28 oranında artış beklenmektedir. Yolcu taşımacılığında ise karayolunda (özel araç) % 36, demiryolunda % 19 ve havacılıkta % 108 oranında bir artış beklenmektedir.

AB'de Ulaşım Koridorları ve Gelişmeler

Avrupa ülkeleri Asya ülkeleri ile ticaretini artırmak, Asya pazarlarından daha çok pay alabilmek için Asya-Avrupa ulaştırma koridorları oluşturulmuştur. Türkiye'yi demiryolları açısından etkileyen bu uluslararası ulaştırma koridorları aşağıda verilmiştir.

Pan-Avrupa 4. Koridoru

Berlin-Prag-Budapeşte karayolu üzerinden, bir kolu Köstence'ye diğer kolu ise, Selanik ve İstanbul'a bağlanan 4. Koridor, Türkiye'nin güzergah ülkesi olarak yer aldığı tek Pan-Avrupa Ulaştırma Koridoru olması bakımından önem taşımaktadır. Proje, 3.640 km karayolu, 4.340 km demiryolu, 10 havalimanı ile 8 deniz ve nehir limanını kapsamaktadır. Türkiye'nin de dahil olduğu bir "Yönlendirme Komitesi" faaliyete başlamıştır.

Pan-Avrupa 10. Koridoru

Eski Yugoslavya Cumhuriyetlerini Kuzey'de Avusturya, Güney'de ise Yunanistan'a bağlayan 10. Koridor, Salzburg, Ljubljana, Zagreb, Belgrad, Niş, Üsküp, Veles, Selanik güzergahını kat etmektedir. 10. Koridorun dört kolu vardır. Birinci kol Graz (Avusturya)-Zagreb (Hırvatistan), ikinci kol Budapeşte (Macaristan)-Belgrad (Yugoslavya), üçüncü kol Niş (Yugoslavya)-Sofya (4. Koridor ile İstanbul) dördüncü kol ise Veles (Makedonya)-Florina (Yunanistan) bağlantısını sağlamaktadır.

BM Avrupa Ekonomik Komisyonu (AEK)

AEK bünyesinde geliştirilen ve AB'de yürütülen çalışmalara da temel teşkil eden altyapı ulaşım şebekelerinden Uluslararası Ana Demiryolu Hatları Avrupa Anlaşması (AGC) ile Uluslararası Önemli Kombine Taşımacılık Hatları ve Bağlı Tesisleri Avrupa Anlaşması'na (AGTC) Türkiye taraftır. Bu anlaşmalar; demiryolu hatlarının yapımı, altyapı standartlarının oluşturulması ve tesislerinin geliştirilmesinde eşgüdümü sağlamaktadır. Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (AEK) alt bölgesel işbirliği çalışmalarında yer alan TER (Trans-European Railway) projesi, demiryollarında uluslararası işbirliğini geliştirme amacındadır. 1990 yılında başlatılan TER projesine 18 AEK üyesi ülke katılmaktadır.

BM Asya-Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (ESCAP)

İran'dan, Pasifik'te Cook Adalarına kadar olan bölgenin etki alanına girdiği ESCAP'a, Türkiye, 1996 yılında üye olmuştur. ESCAP, "Trans-Asya Demiryolu Şebekesi" adıyla üç koridoru belirlenmiştir: Trans-Asya Kuzey Koridoru, Trans-Asya Orta Koridoru ("İpek Yolu") ve Trans-Asya Güney Koridoru. Son iki koridorda Türkiye üzerinden geçmekte olup İstanbul ve Ankara bağlantılarıyla tanımlanmaktadır. Bugün, sadece Trans-Sibirya Koridoru (Moskova-Ekaterinburg-Novosibirsk-Ulan Bator-Pekin) üzerinde Avrupa ile Uzak Doğu

arasında ticari taşıma yapılmaktadır. Trans-Asya Orta Koridoru (İstanbul-Almaata) üzerinde EİT (Ekonomik İşbirliği Teşkilatı) kararıyla Trans-Asya Orta koridorunda işletilmesi planlanan konteyner treni 20 Ocak 2002 tarihinde ilk deneme seferini gerçekleştirmiştir.

Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü

Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ) etrafında örgütlenen ülkelerin, bölgede mevcut ulaştırma sisteminin uyumlaştırılması, iyileştirilmesi ve çok türlü (multi-modal) hale getirilmesi amacına yönelik çalışmaları bulunmaktadır. KEİ Dönem Başkanlığı görevini sürdürürken Türkiye'nin bu alandaki en son önerisi, Karadeniz'de bir "Çevre Ulaştırma Koridoru" olmuştur. Çevre Ulaştırma Koridoru, üye ülkeleri birbirine bağlayan ulaştırma alt yapısının geliştirilmesi, bu konudaki ulusal düzenlemelerin uyumlaştırılması, çevrenin korunması, uluslararası projelerin izlenmesi için bir veri tabanı oluşturulması gibi kavramları içermektedir.

TRACECA

Avrupa Birliği tarafından yürütülmekte olan Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA), Pan Avrupa Ulaştırma Koridorlarını tamamlar nitelikte uluslararası ulaştırma düzenlemesidir. Kafkas ve Orta Asya Cumhuriyetleri için kuzeyde Rusya ve güneyde İran merkezli güzergahlara alternatif yeni ulaştırma koridorları geliştirilmesi yönündeki çalışmaları çerçevesinde, TRACECA programı 1993 Mayıs ayında başlatılmıştır.

Bu proje tarihi İpek Yolu üzerinde Almatı'dan başlayıp, Kırgızistan-Özbekistan-Türkmenistan güzergahını kat eden kara ve demiryollarının, Hazar Denizi yoluyla ve Azerbaycan üzerinden Gürcistan'ın Poti ve Batum limanlarına bağlanması, denizyolu bağlantısıyla da Ukrayna, Romanya ve Bulgaristan limanlarına geçerek Pan-Avrupa Koridorlarıyla irtibatlandırılması öngörülmektedir.

TRACECA'ya dahil olan Samsun Limanı ile Rusya'nın Kavkaz Limanı arasında Feribot Bağlantılı Demiryolu Taşımacılığı Yapılması Projesi kapsamında, Türkiye ile Rusya Federasyonu arasında Karadeniz üzerinde bir tren-feri hattı oluşturularak Rusya'dan Ülkemize ve Ülkemizden Rusya'ya yapılacak taşımaların, Samsun ve Kavkaz (Rusya Federasyonu) Limanları arasında bir köprü oluşturulmak suretiyle taşınmasının gerçekleştirilmesi amaçlanmaktadır. Marmaray projesi, Ankara-İstanbul Hızlı Tren, Kars-Tiflis Projeleri gibi projelerin gerçekleştirilmesiyle birlikte, Avrupa'dan Asya'ya, batıdan doğuya kesintisiz, hızlı, ekonomik bir demiryolu bağlantısı sağlayacaktır.

III- Türkiye’de Demiryolu Sektörünün Durumu

Osmanlı İmparatorluğundan devir alınan ve milli sınırlar içerisinde kalmış olan Demiryollarının uzunluğu 4136 km.'dir. Cumhuriyetin ilanından sonra 1924 yılında başlayan yeni demiryolu inşaat faaliyetleri sonucu, demiryolu inşaat teknolojisinin oldukça geri olduğu bir dönemde, eldeki kısıtlı olanaklarla yaklaşık 3764 km yeni yol yapılmış ve işletmeye açılmıştır. Bu gayretin daha sonraki yıllarda 1950'lere dek devam ettiğini açık olarak görmek mümkündür.

Demiryolu Yapımları (Anahatlar) (2.3, ve 4.hatlar dahil)	Km	Ortalama yıllık Yol İnşası (km)
Cumhuriyet Öncesi	4.136	66
Cumhuriyet Dönemi		
1923-1950	3.764	134
1951 ve sonrası	972	16
2010 Sonu Toplam Konvansiyonel Anahat Yol Uzunluğu	8.722	
2010 Sonu Hızlı Tren Hat Uzunluğu	872	
Toplam (Hızlı+Konvansiyonel) Anahat Uzunluğu	9.594	135 *
2010 Sonu İltisak hattı ve istasyon Yolları	2.346	
Toplam Yol Uzunluğu	11.940	

* 2003-2010 yıllarını kapsamaktadır.

1950 yılı itibariyle 7.900 km. olan anahat yol uzunluğu 2010 yılı sonuna gelindiğinde ancak 9.594 km olabilmiştir. Cumhuriyetin ilk yıllarında yılda ortalama 134 km. demiryolu yapılırken, 1950 yılından sonra ortalama yapılan demiryolu uzunluğu 16 km. civarında olmuştur. 2003-2010 yıllarında ise ortalama yapılan demiryolu yapımı 135 km. civarında olmuştur.

1950 yılından itibaren Ulaştırma politikalarımızdaki değişim sonucunda ülkemizde hem yolcu hem de yük taşımacılığında aşağıdaki tablodan da görüleceği üzere karayolu ağırlıklı bir taşımacılık yapılmaktadır.

Taşımacılığın Ulaştırma Sistemlerine Göre % Dağılımı

Yıllar	Yük (Netton-Km)				Yolcu (Yolcu-Km)			
	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu	Havayolu	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu	Havayolu
1950	25,0	68,2	6,8	0,0	50,3	42,2	7,5	0,0
1960	45,0	52,9	2,0	0,1	72,9	24,3	2,0	0,8
1970	75,4	24,3	0,2	0,1	91,4	7,6	0,3	0,7
1980	88,0	11,8	0,1	0,1	94,7	4,6	0,2	0,5
1990	81,2	9,8	8,9	0,1	96,6	2,5	0,1	0,9
2000	90,0	5,4	4,4	0,2	96,0	2,2	0,0	1,8
2008	91,7	5,1	3,0	*	97,9	1,7	0,4	*
2009	91,5	5,3	3,2	*	97,9	1,6	0,4	*

* Sivil Havacılık tarafından istatistiklerin derlenmesi çalışmaları devam etmektedir.

1950 yılından 2003 yılına kadar ulaştırma sektöründe yapılan yatırımların karayolu ağırlıklı olması sonucunda TCDD’de aşağıda belirtilen yapısal sorunlar meydana gelmiştir.

- Demiryolu ağıнын yetersizliği,
- Rekabet ortamının bulunmaması,
- Altyapı standartlarının düşüklüğü,
- Demiryolu araçlarının sayı ve nitelik olarak yetersizliği,
- Çift hatlar, sinyalli ve elektrikli hatların azlığı,
- Uzman personel eksikliği,
- Diğer ulaştırma türleri ile bütünleşme ve rekabette yaşanan sıkıntılar.

TCDD yukarıda sözü edilen bu yapısal sorunlar ile 2003 yılına kadar işletme ve yatırım faaliyetlerini kısıtlı finansman kaynakları ile sürdürürken 58.,59. ve 60. Hükümet döneminde ulaştırma politikaları içerisinde **Demiryolları yeniden Devlet Politikası haline gelmiştir**. Bunun sonucu olarak, bu dönemde diğer birçok KİT’in yatırım ödeneği düşerken, TCDD’nin yatırım ödeneği artmıştır. 2011 fiyatları ile demiryolu sektörüne bu dönemde toplam 13.5 Milyar TL kaynak aktarılmıştır.

(Milyon TL)

Yıllar	Ulaştırma Bak. Top.Yatırım Harcaması	Ulaştırma Alt Sistemlerinde Yatırım Harcaması ve Payları												Ulaştırma Alt Sistemlerinde Demiryolu Sistemi Yatırım Harcaması		
		Karayolu	%	Demiryolu	%	Denizyolu	%	Havayolu	%	Haberleşme	%	Diğer	%	TCDD	DLH	Bağlı Ort.
2000	980	402	41	65	7	29	3	85	9	398	41	1	0,10	55	7	3
2001	1.937	1.194	62	108	6	72	4	95	5	467	24	1	0,05	91	10	7
2002	3.429	2.803	82	155	5	73	2	90	3	307	9	1	0,03	111	36	8
2003	2.487	1.720	69	248	10	59	2	107	4	353	14	0	0,00	188	56	4
2004	3.631	2.263	62	605	17	75	2	144	4	544	15	0	0,00	364	233	8
2005	4.365	3.047	70	575	13	91	2	148	3	504	12	0	0,00	438	128	9
2006	7.061	4.144	59	1.135	16	113	2	204	3	1.464	21	1	0,01	853	273	9
2007	6.956	3.997	57	1.275	18	117	2	271	4	1.295	19	1	0,01	805	458	12
2008	10.244	6.385	62	1.784	17	156	2	252	2	1.664	16	3	0,03	1.058	713	13
2009	11.678	7.443	64	2.027	17	128	1	412	4	1.665	14	3	0,03	1.312	698	17
2010	16.361	10.232	63	3.919	24	149	1	635	4	1.392	9	34	0,21	2.373	1.529	17

2003-2010 yılları arasında TCDD’ye sağlanan bu ödeneklerle hızlı, ekonomik ve güvenli bir demiryolu taşımacılığının sağlanması ile diğer ulaştırma modları karşısında TCDD’nin rekabet gücü artırılarak yolcu ve yük taşımacılığındaki payının yükseltilmesi amaçlanmıştır.

Hükümetimizin desteği ile demiryollarını yeniden ayağa kaldırmak amacıyla;

- Yüksek Hızlı Demiryolu inşa ederek Türk Halkını Yüksek hızlı trenle tanıştırmak,
- Mevcut hatlarımızı ve araç parkımızı iyileştirerek trenlerimizi hızlandırmak,
- Demiryollarını, dünya demiryollarında olduğu gibi yeniden yapılandırarak daha etkin ve verimli bir kuruluş haline getirmek,
- Özel sektörün demiryolu işletmeciliği yapabilmesini sağlamak

üzere ana hedefler belirlenmiştir.

Öncelikle Türk Halkının yüksek hızlı trenle tanıştırmaya yönelik 2003 yılında başlatılan Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesinde, ilk etapta 206 km. Esenkent-Eskişehir bölümü tamamlanarak 13 Mart 2009 tarihinden itibaren yüksek hızlı tren işletmeciliğine açılmıştır. 2010 yılı itibariyle Ankara-Konya Yüksek Hızlı Tren Projesi tamamlanarak test çalışmaları sürdürülmektedir.

Mevcut demiryolu şebekesinin iyileştirilmesi ve geliştirilmesi için yürütülen yatırımlara paralel olarak demiryollarının daha etkin bir yapıya kavuşturulmasını temin etmek üzere AB mevzuatına uygun olarak demiryolu sektörünün yasal ve yapısal çerçevesinin oluşturulması amacıyla Türk demiryolu sektörünün yeniden yapılandırılmasına yönelik kanun tasarıları hazırlanmıştır.

Yeniden yapılanma kanun tasarılarının yasalaşmasından sonra;

- Demiryolu sektörünün serbest ve adil şartlarda rekabete açılmasını, daha kaliteli ve emniyetli demiryolu hizmetinin daha uygun ücretle kullanıcılara sunulması sağlanacaktır.
- Bu sistemin sürdürülebilir olması için de bağımsız ve şeffaf bir düzenleme ve denetim yapısı tasarlanmaktadır.
- Kanunda öngörülen şartları sağlayan kamu ve özel tüm demiryolu işletmelerine işletme lisansı ve emniyet sertifikası verilecektir. Böylece, bu işletmeler kendi personeliyle kendilerine ait lokomotif ve vagonlardan oluşan trenleri ile yük ve yolcu taşımacılığı yapabilecektir.
- Birden fazla demiryolu işletmesinin sektörde faaliyet göstermesine imkan verilerek öncelikle demiryolu sektörünün kendi içinde serbest ve adil şartlarda rekabet etmesi amaçlanmaktadır.
- Raylar üzerindeki rekabetçi taşımacılığın gelişmesiyle birlikte demiryollarının başta karayolu olmak üzere diğer ulaşım türleri ile rekabet kabiliyetinin iyileşeceği ve güçleneceği öngörülmektedir.
- İdari ve mali açıdan birbirinden bağımsız, ayrı tüzel kişiliklere sahip Altyapı Yönetimi ile Tren İşletmesi (yük ve yolcu taşımacılığı için) birimlerinin kurulması ve bu birimlerin rekabetçi ortamda faaliyetlerinin sürdürmesi hedeflenmektedir.

IV- Demiryolu Sektörü İçerisinde TCDD'nin Yeri

IV-1. TCDD'nin Yasal Yükümlülükleri

TCDD; Tüzel Kişiliğe sahip, faaliyetlerinden özerk ve sorumluluğu sermayesiyle sınırlı bir Kamu İktisadi Kuruluşu'dur. Kuruluş; 233 sayılı KHK ve Ana Statü hükümleri saklı kalmak üzere özel hukuk hükümlerine tabidir. Kuruluşun sermayesinin tamamı devlete ait olup, tekel niteliğindeki mallar ile temel mal ve hizmetleri üretmek ve pazarlamak üzere kurulan ve kamu hizmeti niteliği ağır basan bir Kamu İktisadi Teşebbüsüdür.

Kuruluşun yükümlülüğü Ana Statüsünde; *konvansiyonel, hızlı ve yüksek hızlı yeni demiryolları inşa etmek ve Devletçe kendisine verilen Demiryollarını, Liman, Rıhtım ve İskeleleri işletmek, genişletmek, yenilemek, bunları tamamlayıcı faaliyetlerde bulunmak* olarak belirlenmiştir.

Yurtiçinde çeken ve çekilen araç üretimi ve ağır bakımları sadece TÜLOMSAŞ (Eskişehir), TÜVASAŞ (Adapazarı) ve TÜDEMSAŞ'ta (Sivas) yapılmaktadır. Söz konusu Bağlı Ortaklıklar sektördeki en önemli imalatçı aktörlerdir. İdari ve mali yapılanmalarında bir takım düzenlemeler ile dünya çapında rekabet edebilir düzeye gelebilecektir.

Kuruluş mevcut demiryolu ağı üzerinde anahat yolcu ve yük taşımacılığı ayrıca, Ankara, İstanbul ve İzmir'de banliyö hizmeti vermekte ayrıca, ülkemizin en yüksek kapasiteli 4 (Haydarpaşa, İzmir, Derince, İskenderun) limanının işletmeciliğini yürütmektedir. Diğer taraftan, İstanbul Boğazında ve Vangölü'ndeki tren-feri işletmeciliği de TCDD tarafından gerçekleştirilmekte, Çankırı'da makas, Afyon ve Sivas'ta ise travers üretimini yapmaktadır. Kuruluş çeşitli işyerlerindeki atölye ve depolarda araç-bakım onarımlarını da kendi bünyesinde gerçekleştirmektedir.

Kuruluş; Ulaştırma Bakanlığının ulaşım politikalarına paralellik arz edecek şekilde Ulaştırma Bakanlığının yönlendirmesi, Hazine Müsteşarlığının finansal desteği ve garantörlüğünde, DPT Müsteşarlığının yatırım planlamasındaki desteği ile faaliyetlerini sürdürmektedir.

TCDD, 155 yıllık tecrübesi ile demiryolu sektörüne öncülük yapmakta, özellikle son yıllarda hızla gelişim trendine giren yerel yönetimlerin raylı sistem projelerine projelendirme aşamasında teknik destek, inşaat esnasında hattın döşenmesini üstlenmek suretiyle, işletim esnasında da yine teknik destek ve hattın bakım-onarımında işçilik ve ekipman desteği ile bakım için malzeme desteğinde bulunmaktadır.

Gelirin gideri karşılama oranı çok düşük olmasına karşın yasa gereğince sübvansiyon aldığı Doğu, Güney ve Vangölü Ekspresleri ile de ülkemizin doğusu ile batısı arasındaki ulaşım bağlantısını sağlamaya devam etmektedir.

Kuruluş'un Merkezi Ankara'dadır. Kuruluş'un nominal sermayesi 20 Milyar TL. olup, tamamı Hazineye aittir. Kuruluş'un sermayesi ilgili Bakanlığın teklifi üzerine Yüksek Planlama

Kurulu ile değiştirilir. İlgili olduğu Bakanlık, Ulaştırma Bakanlığdır. İlgili olduğu Bakanlık, Başbakanlığın teklifi ve Cumhurbaşkanlığı'nın onayı ile değiştirilebilir.

6085 Sayılı Kanun ile Sayıştay'ın denetimine tabi olan Kuruluş, 3346 sayılı Kanun uyarınca da TBMM tarafından denetlenmektedir.

Mevcut durumda yasal düzenlemelerden dolayı ülkemizde TCDD'den başka bir kuruluşun demiryolları işletmeciliğinde faaliyet göstermemektedir.

Demiryollarına özel sektör dinamizmi ve esnekliği katmak için TCDD'nin Adapazarı'ndaki bağlı ortaklığı TÜVASAŞ'ın kullanılmayan boş arazileri üzerinde, Türkiye'de teknolojisi bulunmayan her türlü elektrikli tren dizisi ve hafif raylı araçlar ile hızlı tren setleri ve hızlı tren yolcu vagonlarının üretimini yapmak üzere; HACO (Türkiye), ASAŞ (Türkiye), Hyundai ROTEM(Güney Kore) ile TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü arasında HYUNDAI EUROTEM adlı bir iştirak şirketi kurulmuştur. Fabrika 2007 Yılı Aralık ayından itibaren üretime geçmiştir.

Ülkemizde üretilmeyen her türlü konvansiyonel ve yüksek hıza uygun makasların üretimini gerçekleştirmek üzere iştirak kurulması çalışmaları kapsamında; Adapazarı'nda kurulan Hızlı Tren fabrikası model alınarak, 26.05.2010 tarihinde VOESTALPİNE KARDEMİR Demiryolu Sistemleri San. Ve Tic. A.Ş (VADEMSAŞ) kurulmuştur.

İzmir Banliyösünün İzmir Büyükşehir Belediyesi ile ortak işletilmesi için gerekli YPK kararı çıkarılmış olup, bu amaçla belediye'yle %50'şer hisseli bir iştirak şirketi (İZBAN AŞ) kurulmuştur. Bu şirket Cumaovası-Aliağa arasında EGERAY adı altında 06.03.2011 tarihinden itibaren banliyö işletmeciliğine başlamıştır.

IV- 2. TCDD'nin Mevcut Durumu

TCDD, 2010 yılı sonu itibariyle 8.722 km.'si konvansiyonel anahat ve 2.330 km.'si tali hat olmak üzere toplam 11.052 km. konvansiyonel hat, 872 km. hızlı tren hattı ve 16 km. istasyon içi hızlı tren hattı olmak üzere toplam 888 km. yüksek hızlı tren hattı ile toplam 11.940 km.lik demiryolu hattı bulunmaktadır. Söz konusu ana hatların %93'i tek hat olup, toplam hatların 3.161 km.'si elektrikli ve 3.908 Km.'si sinyalli hale getirilebilmiş ve toplam yol uzunluğu içerisindeki elektrikli ve sinyalli hat oranları sırasıyla %26 ve % 33 olabilmektedir.

Mevcut hatların;

- % 29,9'u kurp yarıçapı 1.000'den küçüktür,
- % 25'i ‰ 10 eğimden büyüktür,
- % 1,7'sinin dingil basıncı 20 tonun altındadır,
- % 18,4 oranındaki rayın yaşı 30 yılın üzerindedir,
- % 24,6 oranındaki travers çelik ve ahşaptan oluşmaktadır.

2010 yılı sonu itibariyle Kuruluşumuzun çeken araç parkında 64 adet elektrikli loko, 498 adet anahat dizelli loko, 46 adet manevra loko, 99 adet elektrikli dizi, 55 adet dizelli dizi,

12 set yüksek hızlı tren, çekilen araç parkında ise 965 adet yolcu, 17.773 adet yük vagonu bulunmaktadır.

Çekilen Araçlar (Adet)	Mevcut	Faal	Faal %'si
Elektrikli Loko	64	52	81
Ana hat Dizeli Loko	498	433	87
Manevra Loko	46	37	80
Elektrikli Dizi	99	91	92
Dizeli Dizi	55	46	84
Yüksek Hızlı Tren Seti	12	11	92

Çekilen Araçlar (Adet)	Mevcut	Faal	Faal %'si
Yolcu Vagonu	965	830	86
Yük Vagonu	17.773	16.189	91
Kapalı Vagon	5.451	5.160	95
Açık Vagon	5.927	5.143	87
Sarıncılı Vagon	672	568	85
Platform Vagon	5.723	5.318	93
3.Şahıs Vagonları	2.508	2.508	100
İdari Hizmet Vagonu	1.772	1.772	100

Söz konusu araçların gayri faal oranlarının yüksek olmasının en önemli nedeni (başta tekerlek takımı temini olmak üzere) dışa bağımlı yedek parçanın zamanında teminindeki güçlüklerdir. Bu sorunun çözülmesi demiryolu yan sanayinin geliştirilmesine bağlı bulunmaktadır.

Aynı zamanda dizeli lokomotiflerin % 75'i, elektrikli lokomotiflerin % 63'ü, yolcu vagonlarının % 57'si, yük vagonlarının % 57'si 20 yaşın üzerindedir.

TCDD; 2003 yılında 35.853 adet personel ile faaliyetlerini sürdürürken, 2010 yılı itibariyle personel sayısı 28.542 adede gerilemiştir. Son yıllarda emekli olan personelin yerine yenisinin atanması mümkün olmadığından; özellikle faal personel mevcudunun ihtiyaç duyulan seviyenin altında kalmıştır.

Yıllar	Daimi işçi	Sözleşmeli	Memur	TCDD Toplamı	TCDD Geçici İşçi	TCDD Toplamı+ Geçici İşçi	Bağlı Ortaklık Kar	Bağlı Ortak+TCDD Toplamı
2003	13.455	19.192	1.068	33.715	2.138	35.853	5.064	40.917
2004	13.111	17.610	968	31.689	2.060	33.749	4.916	38.665
2005	12.329	16.569	939	29.837	2.249	32.086	4.768	36.854
2006	11.629	15.787	917	28.333	2.457	30.790	4.666	35.456
2007	13.409	16.673	919	31.001	1.935	32.936	5.274	38.210
2008	12.925	16.151	877	29.953	664	30.617	4.483	35.100
2009	11.993	15.613	858	28.464	1.502	29.966	4.259	34.225
2010	11.025	15.271	818	27.114	1.428	28.542	4.100	32.642

TCDD İşletmesi'nin faal personel açığının kısa sürede giderilmesi zorunlu görülmektedir. Öte yandan, ihtiyaç duyulan teknisyen ve diğer kalifiye personelin karşılanması amacıyla yüksek okul ve üniversite bünyelerinde demiryolu ulaştırması bölümünün açılması büyük ihtiyaç haline gelmiştir.

IV-3. TCDD'nin İşletme Faaliyetleri

Yük Taşımacılığı

2008 yılında dünyada yaşanan ekonomik krizin etkilerinin 2009 sonlarında azalması ile 2010 yılında ekonomideki canlanma, ulaştırma sektöründe de olumlu yönde etki yapmıştır.

Demiryolu yük taşımalarında 2009 yılına göre 2010 yılında % 9 ve yolcu taşımalarını da ise % 8 oranında artış olmuştur.



Kuruluşumuzda son yıllarda yapılan atılımlar neticesinde taşıma miktarları hızla artmıştır. 2003 yılına göre 2010 yılında taşıma miktarında %50, ton-km'de %30 oranlarında artış yaşanmıştır.

Yük Taşımaları (Milyon)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Ton	15,9	17,9	19,1	20,1	21,4	23,8	21,8	23,8
Ton-Km	8.669	9.417	9.152	9.676	9.921	10.552	10.163	11.300
Yük Hamton-Km	16.732	17.075	16.969	17.713	17.172	18.343	17.105	18.128

Ortalama Taşıma Mesafesi	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Km	547	527	479	483	468	461	478	474

Son sekiz yıl içerisinde Kuruluşumuz taşıma anlayışını değiştirmiş ve parça taşımacılığından Blok Tren İşletmeciliğine geçmiştir.

Bu bağlamda uluslar arası taşımalarımızda da Türkiye-Avrupa, Türkiye-Ortadoğu, Türkiye-Ortaasya ülkeleri arasında karşılıklı blok yük trenleri çalıştırılmaktadır.

326 adet yük merkezinin (Fabrika-Organize sanayi gibi) ana demiryolu ağına bağlantısını sağlayan 452 km. iltisak hattı mevcuttur.

Madde cinslerine göre taşımaları incelediğimizde; cevher, kömür, konteyner ve uluslar arası taşımalar toplam taşımanın % 78'ini oluşturmaktadır.

2002 yılında taşınmayan otomobil, sanayi ürünleri, inşaat malzemeleri, gıda maddeleri, v.b. eşyalar blok trenlerle taşınmaya başlanılmıştır.

MADDE CİNSLERİNE GÖRE TAŞIMALAR (Bin Ton)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Tarımsal Ürünler ve Canlı Hayvanlar	228	139	142	85	202	232	150	194
Hububat	213	132	124	50	126	158	70	36
Keresteler	13	6	17	35	76	74	80	158
Canlı Hayvan	2	1	1	0	0	0	0	0
Gıda Maddeleri ve Hayvan yemi	220	161	189	131	134	119	142	63
Katı Yakıtlar	3.906	3.858	3.669	3.538	3.446	3.188	2.753	2.461
Petrol Ürünleri (Akaryakıt,Asfalt,Zift,Katran)	216	223	262	327	274	537	984	1.093
Cevherler	4.069	4.839	5.042	5.284	5.084	4.263	4.555	6.820
Demir Cevheri	3.404	3.871	3.921	4.000	3.812	2.931	3.808	5.263
Krom	23	93	52	224	280	253	101	129
Manyezit-Borasit	642	875	1.069	1.060	992	1.079	646	1.349
Diğer Madenler	0	0	0	0	0	0	0	79
Metalurji Üretimi	704	535	452	443	502	598	924	777
Demir	408	352	350	385	481	564	884	777
Borular	296	183	102	58	21	34	40	0,4
İnşaat Malzemeleri	1.895	2.154	2.243	1.943	1.926	2.177	1.456	1.641
İnşaat Malzemeleri	693	542	616	712	696	635	375	562
Seramik	-	348	402	327	291	323	238	334
Mermer	-	55	67	157	242	188	164	6
Kireç, Tebeşir, Alçı, Alçı taşı	344	295	282	279	337	536	196	381
Çimento	250	365	197	143	129	256	267	258
Klinker	608	549	679	325	231	239	216	100
Gübreler	485	278	215	210	276	311	174	169
Kimyasal Maddeler (Patlayıcı, parlayıcı maddeler)	3	5	2	3	4	2	3	0
Araç Makina	315	1.657	2.575	3.908	4.958	6.930	6.499	6.718
Yük Vagonları	277	304	329	342	267	334	199	274
Dolu Konteyner	-	785	1.476	2.620	3.596	5.318	4.868	5.068
Boş Konteyner	-	184	276	399	433	538	668	779
Sahibine ait Boş Vagon	-	356	473	521	644	725	747	588
Makinalar	38	28	21	26	18	15	17	9
Diğer Taşıma	1.999	1.559	1.248	870	943	1.298	1.271	1.188
Uluslararası	1.715	2.300	2.906	3.003	3.100	3.215	2.359	2.692
Genel Toplam	15.755	17.708	18.945	19.745	20.849	22.870	21.270	23.816

* Mesajeri, Bagaj ve İdari Taşıma dahil değildir.

MADDE CİNSLERİNE GÖRE NETTON-KM (Milyon)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Tarımsal Ürünler ve Canlı Hayvanlar	174	91	92	54	108	139	120	233
Hububat	161	85	66	26	58	80	40	35
Keresteler	12	5	25	28	50	59	80	198
Canlı Hayvan	1	1	1	0	0	0	0	0
Gıda Maddeleri ve Hayvan yemi	166	145	166	105	131	120	159	61
Katı Yakıtlar	1.865	1.913	1.558	1.477	1.392	1.279	1.075	927
Petrol Ürünleri (Akaryakıt,Asfalt,Zift,Katran)	91	106	132	166	141	341	606	677
Cevherler	2.335	2.684	2.891	3.089	2.820	2.326	2.391	3.462
Demir Cevheri	2.097	2.342	2.523	2.618	2.305	1.793	2.104	3.000
Krom	8	44	26	134	192	176	61	70
Manyezit-Borasit	230	298	342	337	323	357	226	373
Diğer Madenler	0	0	0	0	0	0	0	19
Metalurji Üretimi	596	398	318	271	297	381	612	499
Demir	285	230	212	236	282	362	585	498
Borular	311	168	106	35	15	19	27	1
İnşaat Malzemeleri	692	1.087	965	813	783	889	743	776
İnşaat Malzemeleri	198	153	171	199	172	152	94	130
Seramik	-	269	321	322	296	328	251	359
Mermer	-	23	17	51	109	93	84	1
Kireç,Tebeşir,Alçı, Alçı taşı	156	129	97	82	99	152	73	96
Çimento	110	321	151	72	58	109	174	152
Klinker	228	192	208	87	49	55	67	38
Gübreler	432	261	215	172	212	235	136	114
Kimyasal Maddeler (Patlayıcı,parlayıcı maddeler)	2	4	1	1	3	1	3	0
Araç Makina	132	730	1.201	1.642	2.019	2.680	2.663	2.771
Yük Vagonları	106	119	138	104	75	99	61	82
Dolu Konteyner	-	378	711	1.091	1.423	1.976	1.885	2.024
Boş Konteyner	-	66	102	139	126	144	221	292
Sahibine ait Boş Vagon	-	148	234	284	378	448	481	368
Makinalar	26	19	16	24	17	13	15	5
Diğer Taşıma	1.369	807	458	436	533	794	799	762
Uluslararası	758	1.106	1.080	1.318	1.316	1.367	855	1.018
Genel Toplam	8.612	9.332	9.077	9.544	9.755	10.552	10.162	11.300

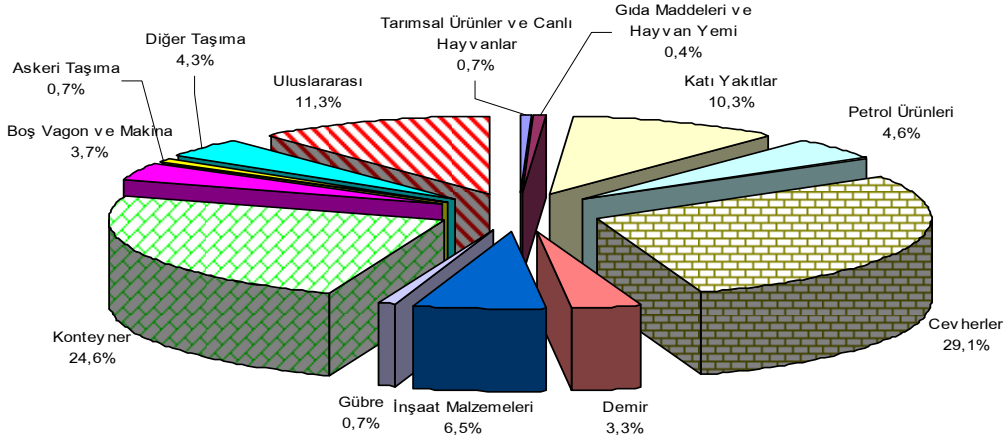
* Mesajeri, Bagaj ve İdari Taşıma dahil değildir.

MADDE CİNSLERİNE GÖRE ORTALAMA TAŞIMA MESAFESİ (Km)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Tarımsal Ürünler ve Canlı Hayvanlar	763	655	648	635	535	599	800	1.201
Hububat	756	644	532	520	460	506	571	972
Keresteler	923	833	1.471	800	658	797	1.000	1.253
Canlı Hayvan	500	1.000	1.000	-	-	-	-	-
Gıda Maddeleri ve Hayvan yemi	755	901	878	802	978	1.008	1.120	968
Katı Yakıtlar	477	496	425	417	404	401	390	377
Petrol Ürünleri (Akaryakıt,Asfalt,Zift,Katran)	421	475	504	508	515	635	616	619
Cevherler	574	555	573	585	555	546	525	508
Demir Cevheri	616	605	643	655	605	612	553	570
Krom	348	473	500	598	686	696	604	543
Manyezit-Borasit	358	341	320	318	326	331	350	277
Diğer Madenler	0	0	0	0	0	0	0	19
Metalurji Üretimi	847	744	704	612	592	637	662	642
Demir	699	653	606	613	586	642	662	641
Borular	1.051	918	1.039	603	714	559	675	2.500
İnşaat Malzemeleri	365	505	430	418	407	408	510	473
İnşaat Malzemeleri	286	282	278	279	247	239	251	231
Seramik	-	773	799	985	1.017	1.015	1.055	1.075
Mermer	-	418	254	325	450	495	512	167
Kireç, Tebeşir, Alçı, Alçı taşı	453	437	344	294	294	284	372	252
Çimento	440	879	766	503	450	426	652	589
Klinker	375	350	306	268	212	230	310	380
Gübreler	891	939	1.000	819	768	756	782	675
Kimyasal Maddeler (Patlayıcı,parlayıcı maddeler)	667	800	500	333	750	500	1.000	-
Araç Makina	419	441	466	420	407	387	410	412
Yük Vagonları	383	391	419	304	281	296	307	299
Dolu Konteyner	-	482	482	416	396	372	387	399
Boş Konteyner	-	359	370	348	291	268	331	375
Sahibine ait Boş Vagon	-	416	495	545	587	618	644	626
Makinalar	684	679	762	923	944	867	882	556
Diğer Taşıma	685	518	367	501	565	612	629	642
Uluslararası	442	481	372	439	425	425	362	378
Genel Toplam	547	527	479	483	468	461	478	474

* Mesajeri, Bagaj ve İdari Taşıma dahil değildir.

Madde Cinsleri İtibariyle 2010 Yılında Taşınan Ton



TCDD'nin yük taşımalarını müşteri profili bazında incelediğimizde ise; 2010 yılında toplam taşımanın % 71'ni Karabük ve İskenderun Demir Çelik İşl., Etibank Genel Müd., Ermaden San. A.Ş., Adoçim, Tüpraş, Öztrak Nakliyat, Türkon, Ar-Gü başta olmak üzere 50 firma ile yapmaktadır.

Belli Başlı Müşterilerin Yaptığı Taşımalar	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Firma Sayısı	42	42	42	42	50	50	50	50
Ton (Bin)	9.148	11.081	11.600	12.220	13.218	14.421	14.901	16.934
TCDD (Şebeke) Toplam (Bin)	15.755	17.708	18.945	19.745	20.849	22.870	21.270	23.816
Oran	58	63	61	62	63	63	70	71

2003 yılında itibaren yük taşımacılığında blok tren işletmeciliğine geçilmesi, alt ve üst yapının ve çeken-çekilen araç parkındaki iyileşme rotasyon süreleri konusunda ciddi iyileştirmeler sağlamamıza yardımcı olmuştur.

Rotasyon	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Gün	15,4	12,9	11,4	11,6	11,4	10,4	11,7	11,3

TCDD'nin hedefleri arasında yer alan faaliyetlerimize özel sektörün katılımını sağlamak üzere yürüttüğümüz çalışmalar sonucunda; TCDD hatlarında işletilen özel sektöre ait vagon sayısı 2003 yılında 771 adet iken, bugün itibarı ile bu değer 2.508 adet vagona yükselmiştir. 2010 Yılında sahibine ait vagonlarla yapılan taşıma 4,2 Milyon tona ulaşmış olup, toplam taşıma içindeki payı % 18'e ulaşmıştır.

Sahibine Ait Vagonlarla Yapılan Taşımalar(Bin)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Ton	1.005	1.873	1.840	2.779	3.929	4.255	4.234	4.249
TCDD (Şebeke) Toplamı	15.755	17.708	18.945	19.745	20.849	22.870	21.270	23.816
Oran	6	11	10	14	19	19	20	18

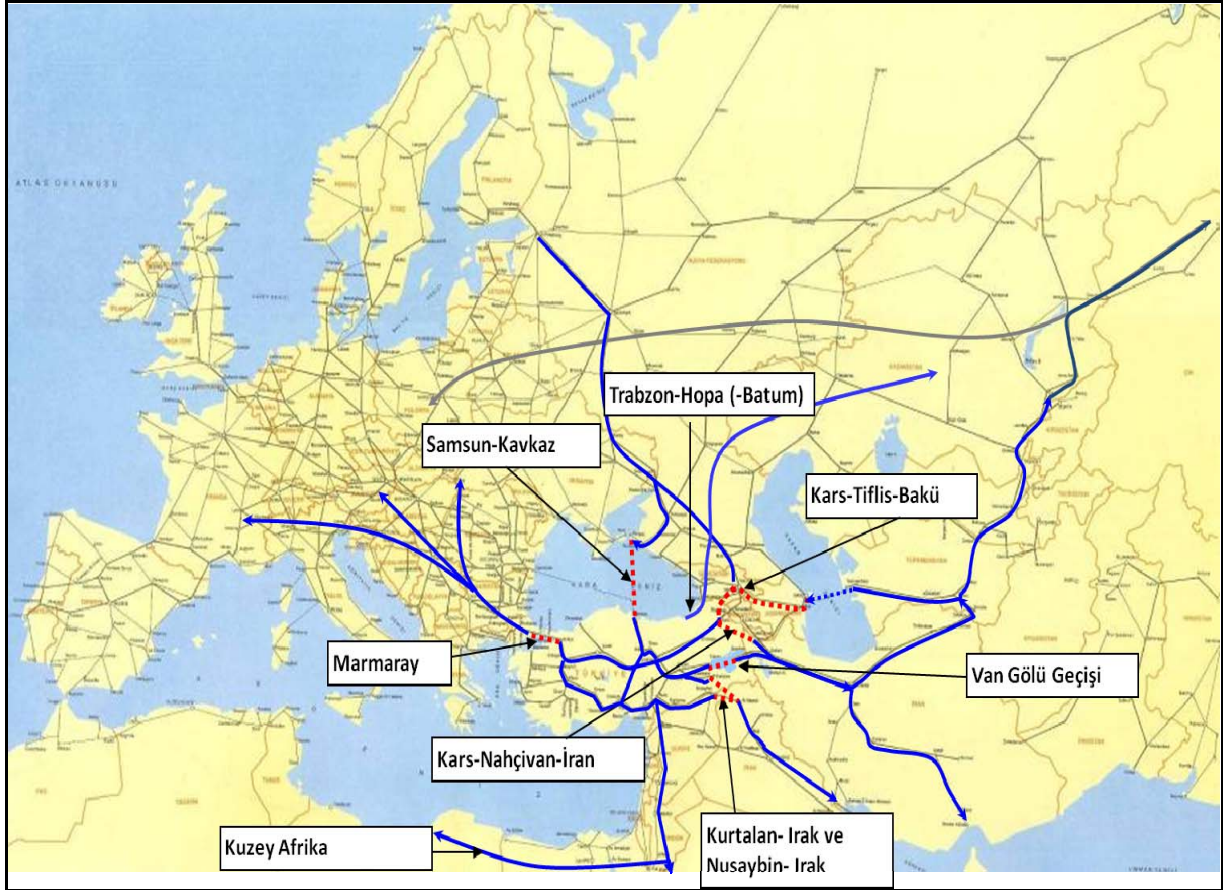
Kuruluşumuzun 2010 yılında ihracat taşımalarında % 3, ithalat taşımalarında %28 oranında artış, transit taşımalarında %41 oranında azalış, toplam uluslar arası taşımalarda ise % 14 oranında artış olmuştur.

Uluslararası taşımalar Türkiye'den Batı'da Almanya, Macaristan, Avusturya, Bulgaristan, Romanya, Slovenya'ya, Doğuda; İran, Suriye ve Irak'a; Orta Asya'da Türkmenistan, Kazakistan ve Pakistan'a karşılıklı olarak blok trenler çalıştırılmaktadır.

Uluslararası Yük Taşımaları (Bin Ton)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
İhracat	692	923	1.159	1.397	1.548	1.762	1.231	1.266
İthalat	1.006	1.303	1.699	1.577	1.512	1.405	1.096	1.407
Transit	17	74	48	29	40	48	32	19
Toplam	1.715	2.300	2.906	3.003	3.100	3.215	2.359	2.692

Uluslararası Blok Tren taşımacılığı ile 2010 yılında 2,7 milyon ton yük taşınarak 2002 yılına göre %107 artış sağlanmıştır.

Türkiye'nin uluslar arası taşımalardan daha çok pay alabilmesi için uluslararası hatları kısaltan ve mevcut dar boğazları gideren demiryolu projeleri en kısa zamanda hayata geçirilmesine yönelik çalışmalar sürdürülmektedir.



Türkiye'yi Etkileyen Ulaşım Koridorları

Coğrafi konumu gereği Türkiye'nin üstlendiği köprü görevine işlerlik kazandırabilmek ve Avrupa-Asya arasındaki alternatif koridorların devamlılığını sağlamak için, aşağıda verilen harita dikkate alınarak Ülkemizde önemli demiryolu projeleri hayata geçirilecektir.

İstanbul-Basra Demiryolu Koridoru: İstanbul – Basra Demiryolu Koridoru kapsamında çevre ülkeler ile işbirlikleri geliştirilecek, koridor boyunca mevcut yolların iyileştirilmesi, standardının ve kapasitesinin yükseltilmesi ile boşlukların tamamlanması sağlanacak, Basra'dan Avrupa'ya kesintisiz demiryolu erişimi sağlanacaktır.

Marmaray Projesi: Türkiye'nin asırlık rüyası ve Dünyanın en önemli projesi olan Marmaray projesiyle Gebze'den Halkalı'ya kesintisiz demiryolu ulaşımı sağlanacak ve kentçi trafik sorununa köklü çözüm olacaktır.

Avrupa Birliği'nin hızlı tren ağlarıyla uyumu yönünde önemli bir adım olan Marmaray, Ankara-İstanbul Hızlı Tren, Kars-Tiflis Projeleri gibi projelerin gerçekleştirilmesiyle birlikte, Avrupa'dan Asya'ya, batıdan doğuya kesintisiz, hızlı, ekonomik bir demiryolu bağlantısı sağlayacaktır.

Kuzey Demiryolu Koridoru: Kars-Bakü-Kazakistan-Çin koridoruna alternatif yaklaşım sunmak ve Hazar Denizi geçişini elimine etmek amacı ile bölge ülkeleri ile işbirlikleri geliştirilecek ve bu koridorun devamı için Türkiye sınırları içerisinde Erzincan-Trabzon –Hopa (Batum) demiryolu projesi hayata geçirilecektir.

Hicaz Demiryolu Koridoru: Bu büyük koridorun yeniden hayata geçirilmesi Türkiye'yi Afrika'ya, enerji merkezi olan Arap Yarımadasına ve Hint Okyanusuna bağlayacak mahiyettedir. İstanbul'dan Konya'ya kadar tamamlanma aşamasında olan yüksek hızlı demiryolu hattının devamlılığını sağlayacak olan Konya-Adana-Gaziantep-Halep güzergâhındaki projeler hayata geçirilecektir.

Güneydoğu Asya Demiryolu Koridoru: Türkiye'yi; İran ve Pakistan üzerinden dünyanın üçüncü büyük ekonomisi olarak görülen Hindistan'a bağlayan demiryolu koridorudur. Koridorun Türkiye ayağında Van Gölü Demiryolu Geçişi yapılarak İran, Orta Asya, Pakistan, Hindistan ve Çin bağlantısı kesintisiz olarak sağlanacaktır. Koridor güzergâhında yer alan ülkelerle, devamlılığın sağlanması yönünde işbirliği geliştirilecektir.

Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu Koridoru: Tarihi İpek Yolunun canlandırılması ve ülkelerarası ekonomik ve kültürel işbirliğinin geliştirilmesini amaçlayan proje bölge ülkelerinin kalkınmasında da önemli bir rol üstlenecektir.

Kavkaz-Samsun-Basra Koridoru: Karadeniz üzerinden Rusya ve Türkiye' nin birbirine bağlanması ve mevcut hatlar ile birlikte Basra Körfezine kadar uzanan koridordur.

Kombine Yük Taşımacılığı

Yük taşımacılığında ülke genelinde %91'lere varan karayolu ağırlık taşıma etkisini azaltmak için, taşıma modlar arasında entegrasyonu sağlamak hem de ulaştırma sektörünün sağlıklı bir yapıya kavuşturulmaya yönelik Kuruluş olarak kombine taşımacılığına yönelik yatırımlar yapılmakta, projeler üretilmekte ve uygulamaya konulmaktadır.

Türkiye coğrafik konumu nedeniyle, kombine taşımacılık konusunda büyük bir potansiyele sahiptir. Kuruluş olarak bu potansiyeli değerlendirmek için 2003 yılından beri başlattığımız projeler ve uygulamalar ise;

Konteyner Taşımacılığı : Haydarpaşa, Derince, Bandırma, Alsancak, Samsun, İskenderun ve Mersin Limanlarından denizyolu-demiryolu, demiryolu-denizyolu bağlantılı kombine taşımacılık; Halkalı, Köseköy, Derince, Bozüyük, Çukurhisar, Ankara, Boğazköprü, Eskişehir, Kayseri, Başpınar, Biçerova, Mersin v.b. işyerlerinden demiryolu-karayolu bağlantılı uluslararası kombine yük taşımacılığı yapılmaktadır.

2003 yılında 550 bin ton/yıl olan demiryoluyla yapılan konteyner taşımacılığı 2010 yılında yaklaşık 11 kat artarak 5.8 milyon ton/yıla çıkmıştır.

TIR Kasası Taşımacılığı: karayolu yük taşıma araçlarının çekicisi olmadan sadece kasalarının, bu taşıma için imal edilen özel vagona (cep vagon) yüklenerak demiryolunda taşınmasıdır. Bu taşıma ile güvenlik, gürültü azlığı, çevre dostu, enerji tasarrufu, sınır kapılarında geçiş kolaylığı, gümrükte kolaylık, etkin personel ve araç kullanımı, etkin kapasite sağlanmaktadır.

Tır kasası taşıyacak treninin Wels (Avusturya) - Halkalı (İstanbul) arasında ilk deneme seferi Wels'ten (Avusturya) 9 Kasım 2009 tarihinde başlatılmış olup, 2011 yılında Türkiye ile Orta Avrupa ülkeleri arasında yeniden başlatılması planlanmaktadır.

Otomobil Taşımacılığı: gelişmiş ülke demiryollarında olduğu gibi Otomotiv taşımacılığının trenle yapılması Ülkemizde de başlatılmıştır.

Köln (Almanya)-Köseköy-Köln blok konteyner treni ile Ülkemiz ve Almanya arasında otomotiv yedek parça taşımacılığı yapılmaktadır.

Demiryolu İdareleri, Otomotiv sektörü ve Lojistik firmalarıyla yapılan çalışmalar neticesinde Köseköy – Köln , Tahran - Köseköy arasında demiryolu ile otomobil taşımacılığı 2010 yılında da yapılmıştır.

Lojistik Merkezler: Kent merkezi içinde kalmış olan yük garlarının; Avrupa ülkelerinde olduğu gibi, etkin karayolu ulaşımı olan ve müşteriler tarafından tercih edilebilir bir alanda, yük lojistik ihtiyaçlarına cevap verebilecek özellikte, teknolojik ve ekonomik gelişmelere uygun, modern bir şekilde kurulması amacıyla; özellikle Organize Sanayi Bölgesi'ne yakın ve yük potansiyeli yüksek olan İstanbul, İzmit (Köseköy), Samsun (Gelemen), Eskişehir (Hasanbey), Kayseri(Boğazköprü), Balıkesir(Gökköy), Mersin(Yenice), Uşak, Erzurum(Palandöken), Konya(Kayacık), Denizli (Kaklık) ve Bilecik (Bozüyük) olmak üzere 12 noktada kurulmaya başlanan lojistik merkezleri, 2011 yılı yatırım programına alınan Kahramanmaraş (Türkoğlu), Mardin, Kars ve Sivas Lojistik Merkezi ile birlikte 16 noktada kurulmaktadır.

Samsun (Gelemen), Denizli (Kaklık), İzmit (Köseköy), Eskişehir (Hasanbey), Kayseri (Boğazköprü) inşaat çalışmalarının 1. etabı tamamlanmış olup, Eskişehir (Hasanbey) ve

Kayseri (Boğazköprü)'nün 2. Etap işleri ile Erzurum (Palandöken) ve Balıkesir (Gökköy)'ün inşaat işlerine başlanacaktır. Diğer lojistik merkezlerle ilgili çalışmalar devam etmektedir.

Ayrıca; Yerel Yönetimler, Ticaret ve Sanayi Odaları ile görüşmeler yapılarak, Çevre Düzeni ve Kentsel Dönüşüm Planları ile imar planı çalışmaları göz önünde bulundurularak sanayi, ithalat, ihracat ve ulaşım pazarının dinamik koridorları dikkate alınarak, çevre, karayolu erişimi, sanayi bölgesine olan yakınlığı ve gelişme imkanları ile yüksek taşıma potansiyeline sahip olan İstanbul Trakya kesiminde Yeşilbayır, Mersin-Yenice, İzmir ve Samsun'da Küresel Lojistik Merkez yapılması için çalışmalar başlatılmıştır.

Küresel Lojistik Merkezlerde; Demiryolu çekirdek ağı olarak değerlendirilen tren teşkil, manevra ve yükleme boşaltma alanlarının TCDD, depo, antrepo ve diğer lojistik tesislerin özel sektör tarafından yapılması planlanmaktadır.

Türkiye Rusya Tren Feri Hattı: Türkiye'nin Samsun, Rusya'nın Kavkaz Limanları Arasında kurulan tren ferri hattı ile kombine taşımacılık başlayacak, bu proje ile Türkiye'den Rusya, Ukrayna ve Türk Cumhuriyetlerine ihracat ve diğer yükler aktarmasız ve daha ucuz taşınabilecektir.

Samsun limanda kapak atma rampası, dolfen ve boji değiştirme tesisi bağlantı yolları inşaatı tamamlanmıştır. Deneme seferi başarı ile yapılmıştır. Türkiye ile Rusya arasında bu hatla ilgili tüm anlaşma ve sözleşmeler imzalanmış olup ülkemizdeki resmi onay süreci devam etmektedir.

Muratlı-Tekirdağ Yeni Demiryolu Hattı: Asya ve Avrupa arasındaki kesintisiz yük trafiğinin sağlanması amacıyla, Tekirdağ Limanının Muratlı'da mevcut demiryolu ağına bağlanması için Tekirdağ-Muratlı arasında yeni demiryolu hattı açılmıştır. Yük ve yolcu taşımacılığı devam etmektedir.

Marmara Denzinde Kombine Taşımacılık: Bu proje ile Derince-Tekirdağ, Bandırma-Tekirdağ (Akport Limanı) feribot işletmeciliği yapılarak Avrupa-Asya bağlantılı kesintisiz, hızlı ve kaliteli Demiryolu taşımacılığı sağlanacaktır. Tekirdağ-Derince/Bandırma hattında feribot işletmeciliği özel sektör işbirliğiyle gerçekleştirilecektir.

Projenin tamamlanması ile Tekirdağ ve Ege Bölgesindeki otomobil, beyaz eşya, elektronik eşya, seramik, mermer, gıda maddeleri, ayçiçek yağı, tahıl ve tahıl ürünleri, kağıt ve kağıt ürünleri, inşaat malzemesi gibi sanayi ürünleri demiryoluyla kısa sürede ve ekonomik olarak Avrupa'ya taşınacaktır.

Çobanbey demiryolu sınır kapısının açılması: Başta Gaziantep olmak üzere Kilis, Şanlıurfa, Adıyaman illerinin Suriye ve Ortadoğu'ya ihracatının daha kısa sürede yapılmasını sağlanması, demiryolu taşıma kapasitesinin artırılması sağlanacaktır. Türkiye-Suriye arasında 3. Demiryolu Sınır Kapısı, 22 Aralık 2009'da açılmıştır.

Köstence-Derince Feribot Taşımacılığı: Doğu Avrupa'nın Karadeniz üzerinden ülkemize demiryolu bağlantısının sağlanması için Derince – Köstence feribot taşımacılığı

devam etmektedir. Bu modelle; Romanya – Türkiye demiryolu + denizyoluyla Karadeniz üzerinden birleştirilmekte ve yıllık 50.000 ton yük taşınması yapılmaktadır.

İliçevski-Derince Feribot Taşımacılığı: Ukrayna – Türkiye arasında Karadeniz koridorunda demiryolu+feribot bağlantısıyla yıllık 150.000 ton yük taşınması yapılmaktadır.

İltisak Hatları: Kuruluşumuzun taşıma payını ve gelirini artırmanın ve taşıyıcı firmaların ulaşım maliyetlerini düşürmelerine olanak sağlamanın yanı sıra makro ekonomik dengeye olumlu yönde katkı sağlamak için, taşıma potansiyeli yüksek olan yerlere iltisak hattı ile bağlantı yapılması yönünde çalışmalar sürdürülmektedir. Organize Sanayi Bölgeleri, Büyük Sanayi Kuruluşları, liman ve iskele gibi hacimli yük taşınan tüm merkezler doğrudan TCDD ve Özel sektör işbirliği içerisinde iltisak hatları ile bağlanmaktadır. 2002 yılında 281 adet olan iltisak hattı 326 adete ulaşmış olup, İltisak hatlarının geliştirilmesi konusunda çalışmalar sürdürülmektedir.

Yolcu Taşımacılığı

Banliyö Taşımacılığı

Kuruluşumuz İstanbul'da Anadolu yakasında H.Paşa-Gebze (128 sefer/gün), Avrupa yakasında İstanbul-Halkalı parkurlarında (112 sefer/gün), Ankara'da Sincan-Kayaş parkurunda(164 sefer/gün) ile banliyö hizmeti vermektedir.

Banliyö Yolcu Taşımaları (Bin)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Sikeci (İstanbul Avrupa yakası)	19.652	21.495	21.442	21.015	21.943	22.235	21.105	22.268
Haydarpaşa (İstanbul Anadolu yakası)	14.555	13.792	16.722	19.196	22.200	23.829	25.324	26.409
Ankara	15.088	15.116	14.118	13.173	12.162	9.152	10.824	11.224
İzmir (İZBANA.Ş.)	-	-	-	-	-	-	-	2.647
Toplam	49.295	50.403	52.282	53.384	56.305	55.216	57.253	62.548

Banliyö taşımacılığında 2003 yılına göre 2010 yılında % 26, 2009 yılına göre ise % 9 oranında artış olmuştur.

Kuruluşumuz ile İzmir Büyükşehir Belediyesi (İBB) tarafından, metro standardında bir banliyö işletmeciliği yapılması ve İzmir Banliyösünün Belediye ile ortak işletilmesi için işbirliğine gidilmiş ve İzmir Banliyö Sisteminin Geliştirilmesi Projesi Protokolü imzalanarak İZBAN A.Ş. kurulmuştur.

Söz konusu şirket Cumaovası-Aliağa arasında EGERAY adı altında banliyö işletmeciliğine 06.03.2011 tarihinde başlamıştır.

Anahat Yolcu Taşımacılığı

Kuruluşumuzda yurtiçi, uluslar arası ve kombine yolcu taşımacılığı yapılmaktadır.

Anahat Yolcu Taşımaları (Bin)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Yurtiçi	27.342	26.050	23.668	23.750	24.747	23.715	21.657	22.123
Yüksek Hızlı Trenler	-	-	-	-	-	-	942	1.890
Uluslar arası	129	116	143	182	208	255	241	260
Toplam	27.471	26.166	23.811	23.932	24.955	23.970	22.840	24.273

Anahat yolcu taşımacılığında, konvansiyonel trenlerde 2009 yılına göre 2010 yılında % 2, hızlı trenler de ise %101 oranında artış olmuştur. Toplam anahat yolcu taşımacılığında ise % 8 oranında artış olmuştur.

Bu artışta; 2008 yılı kriz nedeniyle olumsuz etkilerinin azalması, yol bakım ve onarım çalışmaları nedeniyle seferden kaldırılan bazı konvansiyonel trenlerin tekrar konulması etkili olmuştur.

Yolcu Taşımaları (Bin)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Banliyö	49.522	50.590	52.495	53.482	56.305	55.217	57.253	62.548
Anahat								
Konvansiyonel Trenler	27.471	26.166	23.811	23.932	24.955	23.970	21.898	22.382
Yüksek Hızlı Trenler	-	-	-	-	-	-	942	1.890
Toplam	76.993	76.756	76.306	77.414	81.260	79.187	80.093	86.820

Yolcu-Km (Bin)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Banliyö	1.295	1.328	1.375	1.399	1.473	1.447	1.802	1.885
Anahat								
Konvansiyonel Trenler	4.583	3.909	3.661	3.878	4.080	3.650	3.335	3.130
Yüksek Hızlı Trenler	-	-	-	-	-	-	237	476
Toplam	5.878	5.237	5.036	5.277	5.553	5.097	5.374	5.491

Yüksek Hızlı Trenler: Yüksek Hızlı Tren İşletmeciliği 13 Mart 2009 tarihinde, Ankara-İstanbul Hızlı Tren projesinin 1.etabı olan Ankara-Eskişehir-Ankara arasında başlamıştır. 13 Mart 2009 tarihinden itibaren günde toplam 8 seferle başlayan YHT'lerin sefer sayısı 1 Temmuz 2010 tarihinden itibaren 22 adede çıkartılmıştır.



YHT Ankara ve Eskişehir'in ekonomik, sosyal ve kültürel yaşamına dinamizm getirmiş, başta turizm olmak üzere, bu kentlerin yaşamına önemli katkılarda bulunmuştur.. Seyahat nedenlerinin dağılımında, gezi, sağlık ve turistik amaçlı seyahatler, YHT öncesinde azami %15 iken, YHT sonrasında % 40'lara çıkmıştır.

YHT öncesinde konvansiyonel trenlerle günde 572 yolcu taşınırken, YHT sonrasında bu sayı 5.800 kişiye ulaşmıştır. Daha önce Ankara-Eskişehir arasında % 8 olan taşıma payı YHT sonrası % 72 olmuştur. YHT'ler ile birinci yılda 1.250.000 yolcu taşınırken, bugün itibariyle 2.300.000 yolcu taşınmış olup, doluluk oranı % 70'e yükselmiştir.

Süper Ekspres Trenler: Hızlı ve konforlu trenler olup, büyük kentler arasında direkt yolcu taşıması yapan, ara gar ve istasyonlarda durdurulmayan trenlerdir. Başkent ve Cumhuriyet Ekspres trenlerinde internet hizmeti verilmekte olup ilave 8 adet tren de daha internet hizmeti verilmesi çalışmaları devam etmektedir.

<u>Tren Adı</u>	<u>Parkuru</u>
Başkent Ekspresi	Eskişehir-Haydarpaşa
Fatih Ekspresi	Ankara-İstanbul
Cumhuriyet Eksp.	Eskişehir-Haydarpaşa
6 Eylül Ekspresi	İzmir-Bandırma
17 Eylül Ekspresi	İzmir-Bandırma
Eskişehir Ekspresi	Eskişehir-Haydarpaşa
Sakarya Ekspresi	Eskişehir-Haydarpaşa

Mavi Trenler: İşledikleri bölgenin önemli merkezleri dışında durmayan hızlı trenlerdir.

<u>Tren adı</u>	<u>Parkuru</u>
İç Anadolu Mavi	Haydarpaşa-Adana
İzmir Mavi	Ankara-İzmir
Çukurova Mavi	Ankara-Adana

Ekspres Trenler: Uzun mesafeli hızlı trenlerdir. Yolcu yoğun olan merkezlerde durmaktadır.

<u>Tren adı</u>	<u>Parkuru</u>
Boğaziçi Eksp.	Ankara-Haydarpaşa
Anadolu Ekspresi	Ankara-Haydarpaşa
Ankara Eksp.	Ankara-Haydarpaşa
Karesi Eksp.	Ankara-İzmir
Meram Ekspresi	Haydarpaşa-Konya
Doğu Ekspresi	Haydarpaşa-Kars
Güney Ekspresi	Haydarpaşa -Kurtalan
Vangölü Ekspresi	Haydarpaşa -Tatvan
Fırat Ekspresi	Adana-Elazığ
Ege Ekspresi	Afyon-İzmir

Bölgesel Ekspresler :Bölgesel ekspresler; işledikleri bölgenin, yolcusu yoğun olan merkezlerinde duran hızlı trenlerdir

Önemli Bölgesel Ekspresler:

<u>Tren adı</u>	<u>Parkuru</u>
Bölgesel Ekspres	H. Paşa-Adapazarı (24 sefer/gün)
Bölgesel Ekspres	Adana-Mersin (54 sefer/gün)
Bölgesel Ekspres	Zonguldak-Karabük (14 sefer/gün)

Yolcu Trenleri: Kısa ve uzun mesafe trenleri olup, yerleşim merkezleri arasında çalışan ve aradaki bütün istasyonlar ile duraklarda duran trenlerdir.

Karma Yolcu Trenleri: Kısa ve uzun mesafeli yerleşim merkezleri arasında çalışan, aradaki bütün istasyonlar ile duraklarda duran ve dizisinde yük vagonu bulunan yolcu trenleri karma tren olarak hizmet vermektedir.

Uluslar arası trenler: Uluslararası anlaşmalar çerçevesinde gerek kuruluşumuz gerekse diğer ülke vagonlarından teşkil edilerek uluslararası çalıştırılan trenlerdir.

Avrupa Yönüne

*İstanbul-Bükreş arasında (*Budapeşte, Sofya, Belgrad bağlantılı*), Bosfor Ekspresi.

*İstanbul-Selanik arasında Dostluk / Filia Ekspresi.

*İstanbul-Selanik, (*Bağlantı treni*)

*Edirne-Villach-Viyana (*Otokuşet treni/OPTİMA*)

Ortadoğu Yönüne

*İstanbul-Şam, (*Toros Ekspresi ile bağlantılı*)

*İstanbul-Tahran, (*Transasya Ekspresi*)

*Van-Tebriz,

*Tahran-Şam parkurlarında uluslararası yolcu taşıma hizmeti verilmektedir.

Bölgesel trenler: 5600/5700 serisi Ray otobüsü, 5500 serisi mototrenler ve 2009 yılında temin edilen 12 adet DMU seti ile Mersin-Adana, Basmane-Denizli ve Eskişehir-Kütahya parkurları ağırlıklı olmak üzere Ray otobüsü/mototren çalıştırılmaktadır.

Kombine Yolcu Taşımacılığı

YHT'lerin sefere başlamasıyla birlikte Ankara'dan İstanbul, Kütahya ve Afyon'a trenle, Bursa'ya otobüsle kombine yolcu taşımacılığına da başlanmıştır.

Yaz dönemi turizm sezonunda Balıkesir bağlantılı olarak 9 Eylül Ekspresi ile Ankara-Akçay, Ayvalık arasında otobüs bağlantılı kombine taşımacılık yapılmaktadır. Ayrıca, yıl içerisinde alınan müşteri talepleri doğrultusunda, özel trenler düzenlenmekte veya talebe göre, mevcut çalıştırılan trenlere vagon ilave edilmektedir.

Liman İşletmeciliği

Elleçleme Hizmetleri

Liman hizmetleri ülkelerin ağırlıklı olarak dış ticareti ile ilişkili olduğundan, 2008 yılında başlayan ve 2009 yılında devam eden ekonomik kriz nedeniyle 2009 ve 2010 yıllarında Kuruluşumuzun liman hizmetleri olumsuz etkilenmiştir. Aynı zamanda 2010 yılında devri yapılan Samsun ve Bandırma limanları deneniyle 2010 yılı elleçleme tonajı 2009 yılına göre düşük olmuştur.

Liman Hizmetleri (BinTon)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Yükleme	18.992	20.547	19.904	21.463	16.941	14.386	13.518	10.842
Boşaltma	22.517	26.151	24.745	23.901	19.619	16.020	12.113	9.248
Toplam	41.509	46.698	44.649	45.364	36.560	30.406	25.631	20.090

Haydarpaşa ve İzmir Limanlarında çoğunlukla konteynır elleçlenmekle birlikte İzmir'de önemli düzeyde kuru dökme yük trafiği görülmektedir. İskenderun Limanında ise eşit miktarlar da kuru dökme yük, sıvı dökme yük ve karışık kargo görülmektedir. Derince Limanı'nda genellikle genel kargo ve araba elleçlemesi yapılmaktadır.

LİMANLARIMIZIN KAPASİTESİ (Kontinu Sistem Hariç)

LİMANLAR	Gemi Kabul Kapasitesi		Konteyner	Konteyner	Dökme Kuru+	Depolama Alanları (m ²)	
	Gemi / Yıl		Elleçleme	Elleçleme	Karışık Eşya	Depolama Alanları (m ²)	
	Yolcu Gemisi	Yük Gemisi	Kapasitesi	Kapasitesi	Elleç.Kapasite	Açık Alan	Kapalı Alan
Haydarpaşa	0	2.651	407.000	3.543.000	2.346.000	181.750	20.572
Derince	0	862	-	-	2.288.000	122.990	2.000
İskenderun	0	640	-	-	3.247.000	374.630	18.395
İzmir	1.246	3.640	549.000	5.061.000	1.357.000	215.940	24.678
TOPLAM	1.246	7.793	956.000	8.604.000	9.238.000	895.310	65.645

TCDD limanlarında gemilere pilotaj-römorkaj (İzmir Limanı hariç), tatlı su verilmesi, atıkların alınması, gemilerin ve layterlerin barınması hizmetleri vermektedir.

Liman hizmetlerinde 2010 yılında 2009 yılına göre % 22 azalışla 20.090 bin ton yük elleçlenmiş olup, 2010 yılı programı % 95 oranında gerçekleşmiştir. Elleçleme faaliyetlerini oluşturan yükleme boşaltmalara ayrı ayrı bakıldığında ise; toplam yüklemelerin geçen yıla göre % 20 oranında, toplam boşaltmaların ise % 24 oranında azaldığı görülmektedir.

Limanlar itibarıyla toplam elleçleme miktarına baktığımızda ise; geçen yıla göre Derince Limanında %57 artış, Haydarpaşa Limanında %7, Samsun Limanında %74, İskenderun Limanında %1, Bandırma Limanında %59, İzmir Limanında %3 oranında azalma olduğu görülmektedir. Samsun ve Bandırma Limanındaki elleçleme miktarındaki düşüşün nedeni ise

Samsun Limanının Mart ayı sonunda, Bandırma Limanının ise Mayıs ayı sonu itibariyle devredilmesidir.

Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 30.12.2004 T. Ve 2004/128 sayılı kararı ile Kuruluşumuz tarafından işletilen limanlardan Haydarpaşa Limanı hariç, Mersin, İzmir, İskenderun, Samsun, Bandırma ve Derince Limanları özelleştirme kapsamına alınmıştır.

Özelleştirme programı kapsamına alınan TCDD Genel Müdürlüğümüze bağlı 6 limandan;

- **Mersin Limanı**, "İşletme Hakkının Devri" yöntemiyle özelleştirilmesi amacıyla yapılan ihale sonucunda 755.000.000 ABD Doları bedelle ve 36 yıl süreyle 11.05.2007 tarihinde PSA Afken Ortak Girişim Grubuna devredilmiştir.
- **Samsun Limanı**, "İşletme Hakkının Devri" yöntemiyle özelleştirilmesi amacıyla yapılan ihale sonucunda 125.200.000 ABD Doları bedelle ve 36 yıl süreyle 31.03.2010 tarihinde Ceynak Lojistik ve Ticaret A.Ş'ne devredilmiştir.
- **Bandırma Limanı**, "İşletme Hakkının Devri" yöntemiyle özelleştirilmesi amacıyla yapılan ihale sonucunda 175.500.000 ABD Doları bedelle ve 36 yıl süreyle 18.05.2010 tarihinde Çelebi Ortak Girişim Grubuna devredilmiştir.
- **İskenderun Limanının** özelleştirilmesine ilişkin olarak 11.07.2005 tarihi itibariyle yayımlanan ilanlarla ihaleye çıkılmış, söz konusu ihale süreci 09.09.2005 tarihinde yapılan nihai pazarlık görüşmeleriyle tamamlanmıştır. Ancak söz konusu ihale ÖYK'nın 06.02.2007 tarih ve 2007/09 sayılı kararı ile iptal edilmiştir. Yeniden ihaleye çıkılması için ihale ilanı 17.05.2010 tarihinde verilmiş olup, 16 Eylül 2010 tarihinde son teklifler alınmış olup, 28 Eylül 2010 tarihinde yapılan ihalede 372.000.000 ABD Doları ile en yüksek teklifi veren Limak Yatırım Enerji Üretim İşletme Hizmetleri ve İnşaat A.Ş. kazanmıştır.02.12.2010 tarihinde Rekabet Kurulu, limanın İşletme Hakkının 36 yıl süreyle devredilmesi işlemine izin verdi. Limak Yatırım Enerji Üretim İşletme Hizmetleri ve İnşaat A.Ş'ne limanın devredilmesi Özelleştirme Yüksek Kurulunun 07/01/2011 tarih ve 2011/01 nolu kararı ile onaylanmıştır.
- **İzmir Limanı**, 49 yıl süreyle "İşletme Hakkının Verilmesi" yöntemiyle özelleştirilmesi amacıyla 03.05.2007 tarihinde yapılan ihale sonucunda, limanın 1.275.000.000 ABD Doları bedelle Global-Hutchison-Ege İhracatçı Birlikleri Liman Hizmetleri ve Taşımacılık A.Ş. Ortak Girişim Grubuna devredilmesi, Özelleştirme Yüksek Kurulunun 03.07.2007 tarih ve 2007/47 no.lu kararı ile onaylanmıştır. Özelleştirme İdaresi Başkanlığı tarafından, limanı devralmaları için İşleticiye davetiye gönderilmiş, ancak 24.12.2009 tarihi itibariyle İşleticiye verilen süre tamamlanmış olup, İşletici Limanı almamıştır. İşleticinin teminatı irat olarak kaydedilmiştir. Bunun üzerine, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, ihale koşullarına göre ikinci en yüksek teklifi veren Çelebi Holding A.Ş'ne teklif götürmüştü olup, 8 Mart 2010 tarihinde süre sona ermiştir. Firmaya tanınan ikinci 45 günlük karar süresi 26 Nisan 2010 tarihinde sona ermiş olup, ÖİB'ce ihale 28.04.2010 tarihinde iptal edilmiştir. Limanın "yolcu limanı" ve "yük limanı" olarak

faaliyet gösterecek şekilde yapılandırılmasına ilişkin 25.10.2010 tarih ve 2010/89 sayılı ÖYK Kararı çıkmıştır.

- **Derince Limanı**, 36 yıl süreyle “İşletme Hakkının Verilmesi” yöntemiyle özelleştirilmesi amacıyla 12.09.2007 tarihinde yapılan ihale sonucunda, elemeli yazılı turların ardından kalan 3 grupta, 195.000.000 ABD Doları başlangıç fiyatı ve 250.000 ABD Doları artırım aralığı ile açık artırmaya geçilmiş, Türkerler Ortak Girişim Grubu 195.250.000 ABD Doları teklif verirken, Çelebi Holding A.Ş.-Kocaeli Sanayi Odası OGG ile Global Altyapı Hizmetleri ve İşletmecilik A.Ş. ihaleden çekilmiştir. Bunun üzerine, limanın 195.250.000 ABD Doları bedelle Türkerler Ortak Girişim Grubuna devredilmesi, 22.11.2007 tarih ve 2007/64 sayılı Özelleştirme Yüksek Kurulu Kararıyla onaylanmıştır. Söz konusu ihale, Özelleştirme Yüksek Kurulu’nun 14.06 2010 tarih ve 2010/37 sayılı kararı ile iptal edilmiştir.

Vangölü Feribot İşletmeciliği

Van Gölü Feribot Müdürlüğü, Van İlimden itibaren İran hududuna kadar devam eden demiryolu şebekesinin Tatvan-Van arasındaki bağlantısını, su yolu (feribot vasıtası) ile sağlamaktadır. Tatvan–Van arasındaki su yolu yaklaşık 50 mil kadardır. TCDD’nin Vangölü geçişini sağlamak üzere toplam 4 adet feribotu bulunmaktadır. Ancak yaşları 20’yi aşan bu feribotların sık sık arızalanarak çok uzun süre gayriaktif kalmaları nedeniyle ortalama 2 adet feribotla hizmet verilmektedir. Bu sıkıntıyı aşmak ve yük taşıma kapasitesini artırmak için yüksek kapasiteli yeni feribot alım çalışmaları devam etmektedir.

Vangölü İşletmesi	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Sefer Sayısı	1.015	1.205	1.010	1.150	1.272	1.496	838	741
Yolcu sayısı	29.084	28.890	23.905	27.203	23.489	30.739	27.494	23.084
Yük (Ton)	222.299	283.341	211.211	252.839	276.741	269.800	128.030	140.349
Vagon Sayısı	18.032	22.627	18.089	19.629	20.310	25.175	13.227	11.971

Haydarpaşa-Sirkeci Feribot İşletmeciliği

Haydarpaşa-Sirkeci Feribot hizmeti, Haydarpaşa Liman İşletmesi Müdürlüğü tarafından 2 adet feribotla verilmektedir.

Haydarpaşa-Sirkeci Feribot Hizmetleri	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Sefer Sayısı	2.766	3.286	3.396	3.572	3.543	3.694	2.727	1.705
Yük (Ton)	824.143	913.918	977.856	1.027.503	1.085.734	1.139.147	761.533	528.782
Vagon Sayısı	22.461	24.050	23.369	25.964	27.795	29.415	19.485	14.641

IV-4. TCDD'nin Mali Durumu

TCDD'nin Mali Durumu (Milyon TL)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Gelir Toplamı	1.119	1.244	1.863	1.548	1.643	1.754	2.108	2.007
Gider Toplamı	1.615	1.873	2.076	2.062	2.273	2.566	2.624	2.873
Dönem Kar/Zararı	-496	-629	-213	-504	-630	-812	-516	-866

Katma Değer (Bin YTL)	
2002	155.185
2003	184.997
2004	182.739
2005	170.771
2006	282.735
2007	238.581
2008	116.953
2009	211.223

Kuruluşumuzun faaliyet içi gelirleri kapsamında 2009 yılına göre yolcu gelirlerinde % 7, yük gelirlerinde %12, Van Gölü İşletmesi gelirinde %5 oranında artış olmasına karşın, liman gelirlerinde % 10 ve faaliyet dışı gelirlerde % 52 oranında azalma, 2009 yılına göre 2010 yılında toplam gelirlerde % 4 oranında azalış, toplam giderlerde ise % 9 oranında artış olmuştur.

Kuruluşumuzun zararı geçen yıla göre % 69 oranında artış göstererek 866 Milyon TL olmuştur.

Demiryolu Taşımalarının payı yolcuda %2, yükte ise %5 seviyesindedir. Buna rağmen; TCDD'nin bu gün için GSYİH'ya katkısı % 0.2'ler düzeyindedir. Öte yandan; demiryolu sistemi ulaştırma sektörünün dengelenmesi ve rekabetçi yapısının korunmasında da ciddi hizmetlerde bulunmaktadır. Yıllar itibariyle Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu kaynak alınarak TCDD İşletmesi ve Bağlı Ortaklıklarımızın yarattığı Katma Değere (Alıcı fiyatlarıyla GSMH'ya katkısı) baktığımızda bu durum daha açık görülecektir.

V- Avrupa demiryolları ile TCDD'nin karşılaştırılması

Gelişmiş ülkelerdeki ulaştırma sistemi içerisindeki demiryolu ağırlığı ve taşıma payı gelişmemiş ülkelere nazaran aşağıdaki tablo incelendiğinde daha dengeli gözükmektedir. Ayrıca çevre dostu olan demiryolu ve denizyolu için son yıllarda gelişmiş ülkelerde daha çok yatırım ayrılmakta ve hızlı tren taşımacılığı da hızla gelişmektedir.

ÜLKELER VE ULAŞTIRMA SİSTEMLERİNE GÖRE YOLCU VE YÜK TAŞIMALARI (Milyar)

Ülke	Yolcu-Km						TOPLAM	Ton-Km								
	Demiryolu	%	Otomobil	%	Otobüs	%		Demiryolu	%	Karayolu	%	İçsuyolu	%	Petrol Boru Hattı	%	Toplam
Türkiye	5,4	2,3	123,1	52,5	105,8	45,2	234,3	10,20	4,4	176,50	76,1	-	-	45,10	19,5	231,80
İngiltere	52,8	6,8	680,2	88,2	38,5	5,0	771,5	21,20	13,0	131,60	80,6	0,20	0,1	10,20	6,3	163,20
Yunanistan	1,4	1,1	101,3	82,0	20,9	16,9	123,6	0,50	2,0	24,20	97,2	-	-	0,20	0,8	24,90
Almanya	82,4	8,0	886,8	86,0	62,4	6,0	1.031,6	95,80	23,2	245,60	59,5	55,70	13,5	16,00	3,9	413,10
İtalya	48,2	5,6	708,1	82,5	102,3	11,9	858,6	17,80	10,2	145,60	83,2	0,10	0,06	11,60	6,6	175,10
İspanya	23,1	5,4	350,5	81,4	57,2	13,3	430,8	7,60	4,6	151,10	90,5	-	-	8,20	4,9	166,90
Belçika	10,5	7,5	111,5	79,2	18,7	13,3	140,7	6,40	19,7	17,60	54,2	7,10	21,8	1,40	4,3	32,50
Fransa	87,7	10,2	723,9	84,1	48,9	5,7	860,5	32,10	14,9	156,00	72,6	8,70	4,0	18,20	8,5	215,00
Avusturya	10,7	11,6	72,3	78,1	9,6	10,3	92,6	21,20	48,2	13,50	30,7	2,00	4,5	7,30	16,6	44,00
Finlandiya	3,9	5,2	64,3	84,9	7,5	9,9	75,7	8,90	26,6	24,40	73,1	0,10	0,3	-	-	33,40
Macaristan	8,0	12,2	41,2	62,6	16,6	25,2	65,8	7,70	31,2	12,20	49,4	1,80	7,3	3,00	12,1	24,70
Bulgaristan	2,1	3,6	46,3	78,6	10,5	17,8	58,9	3,20	30,5	6,30	60,0	0,60	5,7	0,40	3,8	10,50
Romanya	6,1	6,5	75,5	80,0	12,8	13,6	94,4	11,10	27,9	20,90	52,5	6,60	16,6	1,20	3,0	39,80

Avrupa Ülkeleri tarafından, Toplam Havayolu ve Denizyolu Ton -km istatistikleri yayınlanmadığından tablodaki veriler Havayolu-Denizyolu hariç verilerdir.
Kaynak: UIC İstatistikleri, Avrupa Birliği Ulaştırma ve Enerji İstatistikleri Kitabı 2011

Avrupa ülkelerinde ülkemize nazaran ulaştırma sistemleri içerisinde demiryolunun aldığı pay özellikle yük taşımacılığında dengeli bir dağılım göstermektedir.

ULUSLARARASI DEMİRYOLU İSTATİSTİKLERİ

2009

Ülke	TR	Ülke Yüzölçümü Km ²	Nüfus	Karayolu Uzunluğu (Km)	Personel Sayısı	Anahat Hat Uzunluğu (Km)			Yolcu Sayısı	Yolcu-Km	Net Ton	Ton-Km	Trafik
						Elektriksiz	Elektrikli	Toplam					
						10 ⁶	10 ⁶	10 ⁶					
Türkiye	TR	785	72	64	27	6.767	2.313	9.080	80	5.374	21	10.162	15.536
İngiltere	GB	243	61	175	89	18.847	12.624	31.471	1.258	51.750	0	0	51.750
Yunanistan	GR	132	11	41	5	2.288	264	2.552	15	1.413	3	538	1.951
Almanya	DE	357	82	231	172	14.013	19.701	33.714	1.883	75.579	229	72.257	147.836
İtalya	IT	301	58	182	86	4.921	12.082	17.003	635	47.306	50	15.223	62.529
İspanya	ES	506	46	166	32	6.272	8.772	15.044	581	22.959	20	7.348	30.307
Belçika	BE	31	10	16	37	573	3.005	3.578	220	10.493	44	6.542	17.035
Fransa	FR	552	64	401	159	14.440	15.463	29.903	1.139	87.667	69	26.482	114.149
Avusturya	AT	84	8	36	46	1.838	3.518	5.356	210	10.202	110	21.161	31.363
Finlandiya	FI	338	5	28	10	2.852	3.067	5.919	68	3.876	33	8.872	12.748
Macaristan	HU	93	10	31	29	5.044	2.848	7.892	111	5.712	4	357	6.069
Bulgaristan	BG	111	7	7	31	1.317	2.833	4.150	31	2.144	13	3.152	5.296
Romanya	RO	238	22	81	62	6.774	4.002	10.776	66	5.977	44	8.848	14.825
Japonya	JP	378	127	191	129	7.805	12.230	20.035	8.841	244.235	31	20.432	264.667
Amerika	US	9.629	307	2.017	171	150.694	184.344	335.038	27	9.476	1.667	2.454.735	2.464.211
Kanada	CA	9.971	34	208	32	55.201	129	55.330	4	1.422	250	294.543	295.965
Çin	CN	9.561	1.339	400	2.042	35.248	30.243	65.491	1.525	787.890	3.333	2.523.917	3.311.807
Rusya	RU	17.098	140	****	1.031	42.116	43.165	85.281	1.140	153.575	1.109	1.865.305	2.018.880

Tüm hat genişliklerini kapsar

Kaynak: UIC, Karayolları Genel Müdürlüğü, European Road Federation
mavi :2008 verisi

2008 yılında yolcu-Km bazında değerlendirdiğimizde Türkiye’de demiryolunun aldığı pay % 2,2 iken, İngiltere’de % 7, Almanya’da 7,7, Belçika’da % 7,3 ve Fransa’da % 10,3 olmuştur.

2008 Yılında ton-km de ise Türkiye’de % 4,6 iken, İngiltere’de % 7,1, Almanya’da % 20,9, Belçika’da % 24,6 ve Fransa’da % 14,5 olmuştur.

ULUSLARARASI KARŞILAŞTIRMALAR

2009

Ülke	TR	1000 Km2 Düşen Karayolu (Km)	1000 Km2 Düşen Demiryolu (Km)	1 Km Demy. Düşen Karayolu (Km)	10000 Nüfusa Düşen Karayolu (Km)	10000 Nüfusa Düşen Demiryolu	Nüfusun Demiryolu ile Seyahat Sıklığı	Personel Başına Düşen Trafik	Elektrikli Hat %'si	Hat Uzunluğuna Düşen Personel Sayısı	Hat Başına Düşen Trafik
Türkiye	TR	81	12	7	9	1,3	1,1	573	25,5	3,0	1.711
İngiltere	GB	720	130	6	29	5,2	20,6	581	40,1	2,8	1.644
Yunanistan	GR	311	19	16	38	2,4	1,4	424	10,3	1,8	764
Almanya	DE	647	94	7	28	4,1	22,9	859	58,4	5,1	4.385
İtalya	IT	605	56	11	31	2,9	10,9	728	71,1	5,1	3.678
İspanya	ES	328	30	11	36	3,3	12,6	944	58,3	2,1	2.015
Belçika	BE	506	115	4	15	3,4	21,2	459	84,0	10,4	4.761
Fransa	FR	727	54	13	63	4,7	17,8	718	51,7	5,3	3.817
Avusturya	AT	425	64	7	44	6,5	25,6	677	65,7	8,6	5.856
Finlandiya	FI	81	18	5	52	11,2	12,8	1.275	51,8	1,7	2.154
Macaristan	HU	337	85	4	32	8,0	11,2	211	36,1	3,6	769
Bulgaristan	BG	65	37	2	10	5,8	4,3	170	68,3	7,5	1.276
Romanya	RO	340	45	8	36	4,9	3,0	241	37,1	5,7	1.376
Japonya	JR	506	53	10	15	1,6	69,6	2.055	61,0	6,4	13.210
Amerika	US	209	35	6	66	10,9	0,1	14.402	55,0	0,5	7.355
Kanada	CA	21	6	4	62	16,5	0,1	9.163	0,2	0,6	5.349
Çin	CN	42	7	6	3	0,5	1,1	1.622	46,2	31,2	50.569
Rusya	RU	-	5	-	-	6,1	8,1	1.959	50,6	12,1	23.673

1950 yıllardan beri yeterli oranda yatırım yapılmaması sonucunda demiryolu altyapısı açısından Avrupa ülkelerinin oldukça gerisinde olduğu görülmektedir. Türkiye’de kilometrekare yüz ölçüm başına 12 km demiryolu ağı düşerken Almanya’da 94 km, Belçika’da 115 km, İngiltere’de 129 km demiryolu düşmektedir.

TCDD personel mevcudunu, diğer ülkeler ile karşılaştırdığımızda, 2008 yılı itibariyle 1 km. demiryoluna düşen personel sayısı; Belçika’da 10, Almanya’da 5, Avusturya’da 9, Fransa’da 5 iken Ülkemizde 3’dür.

Nüfusun bir yıl içerisinde demiryolu ile seyahat sıklığı ise Avrupa ülkelerinin çok altındadır. 2009 yılında Türkiye’de 1,1 iken İngiltere’de 20, Almanya’da 23, Belçika’da 21, Fransa’da ise 18 olarak gerçekleşmiştir.

Ayrıca ton-km ve yolcu-km taşıma toplamı olarak adlandırdığımız trafik birimi olarak incelendiğinde ise Avrupa ülkelerinin altında kaldığı görülmektedir. 2009 yılında Türkiye’de 1.711 iken, Almanya’da 4.385, Belçika’da 4.761 ve Fransa’da ise 3.817, Japonya’da 13.210, Kanada’da 5.349 ve Rusya’da 23.673 olarak gerçekleşmiştir.

VI- Sonuç

1950 yılından beri ihmal edilmiş olan demiryolu sektörü diğer taşıma modları karşısında rekabet gücünü yitirmiştir. Demiryollarının zamanla kaybettiği pazar payını tekrar kazanmak ve ulaştırma sektörü içerisindeki mevcut dengenin demiryolları lehine yeniden kurulmasına yönelik son dönemde büyük yatırımlar yapılmıştır.

Yapılan yatırımlar sonucunda öncelikle Türk Halkı Yüksek Hızlı trenle tanıştırılmış, Ankara-Eskişehir arasında hızlı tren işletmeciliğine geçilmiştir. Ankara-Konya arasında ise 2010 yılı sonu itibariyle Yüksek Hızlı Tren test sürüşlerine başlanılmıştır. Yol altyapısındaki iyileştirmeler, alınan DMU ve banliyö dizileri ile de yolcu taşımacılığında daha kaliteli hizmet sunulması sağlanmıştır.

2003 yılından itibaren yük taşımacılığında blok tren işletmeciliğine geçilmesi, araç filomuzun güçlenmesi sonucunda 2010 yılında yaklaşık 24 milyon taşıma yapılmış olup, 2003 yılına göre ise % 50 oranında artış olmuştur.