



DEMİRYOLU SEKTÖR RAPORU (TCDD)

2011 Yılı

İÇİNDEKİLER

I- GİRİŞ.....	1
II- DÜNYADA DEMİRYOLLARININ DURUMU	1
III- TÜRKİYE'DE DEMİRYOLU SEKTÖRÜNÜN DURUMU	8
IV- DEMİRYOLU SEKTÖRÜ İÇERİSİNDE TCDD'NİN YERİ	11
IV-1. TCDD'NİN YASAL YÜKÜMLÜLÜKLERİ.....	11
IV-2 TCDD'NİN MEVCUT DURUMU	14
IV-2.1. Yol Durumu.....	14
IV-2.2. Çeken- Çekilen Araç Durumu.....	14
IV-2.3. Personel Durumu.....	15
IV-3. TCDD'NİN İŞLETME FAALİYETLERİ	16
IV-3.1. Yük Taşımacılığı.....	16
IV-3.2. Yolcu Taşımacılığı	24
IV-3.3. Liman İşletmeciliği.....	29
IV-4. TCDD'NİN MALİ DURUMU	32
V- AVRUPA DEMİRYOLLARI İLE TCDD'NİN KARŞILAŞTIRILMASI	33
VI- SONUÇ.....	35

I- Giriş

Hazine Müsteşarlığı tarafından Resmi Gazete yayımlanan 2012 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, **“2011 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 2011 Yılı Demiryolu Sektör Raporunu hazırlamıştır.

II- Dünyada Demiryollarının Durumu

1940’lardan itibaren otomotiv teknolojisindeki gelişmelere paralel olarak karayolunun esneklik ve kapıdan kapıya taşımayı gerçekleştirmesiyle birlikte demiryolunun ulaştırmadaki üstünlüğü sona ermiştir. Teknolojideki bu gelişmelerden tüm ülkeler etkilenmiştir. Dünyada karayolu ağırlıklı taşımacılık yapılmaktadır.

Gelişmiş ülkeler son dönemde çevresel sorunlar ile küresel iklim değişikliği nedeniyle taşımacılıkta çevreye daha az zararlı demiryolu, denizyolu ve içsuyolu paylarının artırılmasına, karayolunun çok yüksek olan payını azaltarak ulaştırma türleri arasında dengeli bir sistem oluşturulmasına yönelik politikalar üretmekte ve uygulamaktadırlar.

Yeni politikalar ve uygulamalar arasında serbestleştirme (liberalization), uyumlaştırma (harmonization), yasal-kurumsal serbestleştirme (deregulation), özelleştirme ve ülkeler arası kesintisiz taşıma için işletmede uyum (interoperability) sayılabilmektedir.

Bilişim çağında oluşumuz, yaşam alanının birçok noktasında olduğu gibi ulaştırma sektörünü ve demiryollarını da olumlu yönde etkilemektedir. Özellikle araç, yol, sinyalizasyon ve sistemin talebe uygun işletimine kadar birçok alanda yararlı olmaktadır.

21. yüzyıl için AB’de ve diğer gelişmiş ülkelerde 600 km. hatta 800 km. ye kadar uzaklıklar için en uygun yolcu taşıma türü yüksek hızlı trenlerdir. Bu nedenle; AB’de 2020’ye kadar hızın 340 km/saat’e yükseleceği öngörülmektedir.



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 buna paralel olarak demiryollarının yük taşımacılığındaki konumu da 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.

ULUSLARARASI DEMİRYOLU İSTATİSTİKLERİ

Ülke	Ülke Yüzölçümü Km ²	Nüfus	Karayolu Uzunluğu (Km)	Personel Sayısı	Demiryolu Anahat Uzunluğu (Km)		Yolcu Sayısı	Yolcu-Km	Net Ton	Ton-Km	Trafik	
					Elektrikli	Toplam						
	10 ⁶	10 ⁶	10 ³	10 ³			10 ⁶	10 ⁶	10 ⁶	10 ⁶	10 ⁶	
Türkiye	TR	785	74	65	28	29	9.594	84	5.491	24	11.300	16.791
İngiltere	GB	243	62	175	87	40	31.471	1.350	55.831	89	18.576	74.407
Yunanistan	GR	132	11	42	4	14	2.552	15	1.383	4	614	1.997
Almanya	DE	357	82	231	239	53	33.714	1.897	82.837	356	107.317	190.154
İtalya	IT	301	61	184	85	78	16.704	675	43.474	84	18.616	62.090
İspanya	ES	506	46	165	32	62	13.853	570	22.044	22	9.211	31.255
Fransa	FR	640	64	401	155	52	29.841	1.138	81.750	85	29.965	111.715
Avusturya	AT	84	8	36	45	59	5.828	215	9.713	108	10.833	20.546
Macaristan	HU	93	10	31	39	36	7.893	109	7.653	46	8.809	16.462
Bulgaristan	BG	111	7	19	28	68	4.098	30	2.090	13	3.064	5.154
Romanya	RO	238	22	82	56	37	10.785	58	5.248	53	12.375	17.623
Japonya	JP	378	128	191	127	65	36.881	22.724	393.900	43	20.560	414.460
Amerika	US	9.629	311	2.026	171	55	335.038	36	37.100	1.436	2.594.700	2.631.800
Çin	CN	9.561	1.341	425	2.042	49	66.239	1.525	787.890	3.334	2.523.990	3.311.880
Rusya	RU	17.098	143	963	958	51	85.292	948	139.000	1.206	2.011.000	2.150.000

Tüm hat genişliklerini kapsar, Trafik = Yolcu km + Ton km

Kaynak: UIC, Karayolları Genel Müdürlüğü, European Road Federation

Mavi :2009,kırmızı:2008 verisi Yeşil: Eurostat

Avrupa Birliği, ulaştırma politikalarında dengenin demiryolu, denizyolu ve iç suyuolları 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.

Bu çerçevede amaç; güvenli, etkin ve aynı zamanda sosyal yararları göz önünde bulunduran ve çevreye saygılı bir ulaştırma politikası geliştirmek olmalıdır.

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 su yolu 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.

Demiryolu yük hizmetleri için olan pazarlar Ocak 2007’den bu yana, uluslar arası yolcu taşımacılık hizmetleri için olan pazarlar ise Ocak 2010’dan bu yana rekabete tam olarak açılmış olsalar da, dahili yolcu taşımacılığı büyük ölçüde rekabete kapalı durumdadır.

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 uluslar arası yolculuk yapan tüm yolcular, eşit haklara sahip olacaktır.

Avrupa Birliği’nin 2001 yılında hazırladığı Beyaz Kitap’ta, AB içinde karayolu taşımacılığının ağırlıklı bir paya sahip olduğu modlar arası orantısız büyümeyi önleyip, modlararası taşıma dengesi kurma ilkesini ilk sıralara yerleştirmiştir.

2011 Beyaz Kitabında ise, ulaştırmanın ekonomi ve toplum için önemi vurgulanmış ve Avrupa’nın gelecekteki durumunun tüm bölgelerinin dünya ekonomisi ile rekabetçi bir yaklaşımla bütünleşme kabiliyetine bağlı olduğu belirtilmiştir.

Ulaştırmanın ekonomik gelişimde, refahın ve ticaretin artışında, insanların dolaşım imkânlarının artmasında ve istihdam yaratmadaki önemli rolünün altının çizildiği Beyaz Kitap’ta AB’de ve dünyada ulaştırma sektörüne genel bir bakışla son 10 yıldaki gelişmeler, ortaya çıkan sıkıntılar ve mücadele unsurları ile fırsatlar ayrıntılarıyla irdelenmekte ve “AB Ulaşım Sisteminde topyekûn bir dönüşüm” planlanmaktadır

2011 Beyaz Kitap'ta belirtilen ana ilkeler;

- Ulaşım sisteminin petrole bağımlılığı kırılırken, verimliliğinden ve dolaşım rahatlığından taviz verilmemesi,
- Bunun için daha büyük hacimli yüklerin ve daha fazla sayıda yolcunun beraberce, en etkin taşıma türleri (kombinasyonu) ile taşınabileceği yeni ulaşım modellerinin ortaya çıkması,
- Bireysel ulaşımın tercihan seyahatin son ayağında ve çevre dostu araçlarla gerçekleştirilmesi,
- Bir başka deyişle; AB'deki yük ve yolcu taşımaları daha ziyade demiryolu ve denizyoluyla gerçekleşirken, karayolu taşımalarının daha kısa mesafelere yoğunlaştırılması (300 km'den uzun mesafeler çok modlu ulaşımın mal taşıyanlar için ekonomik açıdan cazip hale getirilmesi),
- Enerji kullanımını en uygun düzeye getiren özel yük koridorlarının oluşturulması,
- Ulaşımındaki engellerin kaldırılması,
- Ulaşım altyapıları için yeni finansman yöntemlerinin bulunması,
- Kirleten öder ilkesinin daha geniş ölçekte uygulanmasının sağlanması, bulunmaktadır.

2010 yılında, AB için benzin ithalatı 210 milyar Euro civarında olmuştur. Benzine bağımlılık sorunu aşılmadığı takdirde, insanların hareketliliği ve güvenilir ekonomik yapı ve bunun beraberinde enflasyon, ticaret dengesi ve tüm AB ekonomisinin rekabet düzeyi etkilenecektir.

AB aynı zamanda sera gazı emisyonlarının seviyesini 2050'ye kadar dönem içerisinde, 1990'daki seviyesinin 80-90% aşağısına çekmeyi hedeflemektedir. Diğer sektörler de etkili olmak ile birlikte söz konusu emisyon da 2050'ye kadar gerçekleştirilecek azalmanın en az %60'ı ulaştırma sektöründen beklenmektedir. Taşıtlarda ve trafik yönetiminde kullanılacak yeni teknolojiler gerek AB 'de gerekse dünyada ulaştırma emisyonlarını düşürmede etkin rol oynayacaktır.

Beyaz Kitapta kısa ve orta mesafelerdeki (300 km altı) yük taşımacılığının kamyonlarla yapılmaya devam edeceği ve bu nedenle, demiryolu, su yolu gibi alternatif ulaşım çözümlerinin desteklenmesinin yanı sıra, yeni motorlar, daha temiz yakıt, akıllı ulaştırma sistemleri gibi yaklaşımlarla kamyon etkinliklerinin artırılması önemlidir.

2030 yılına kadar, karayolu yük taşımalarının %30'unun, 2050'ye kadar da %50'den fazlasının, demiryolu ve denizyolu gibi diğer ulaşım türlerine kaydırılması hedeflenmiş, bu hedefin gerçekleştirilebilmesi için gerekli altyapının sağlanması karara bağlanmıştır.

Orta ve uzun mesafe yük ve yolcu taşımacılığında demiryolunun daha büyük oranda kullanılması için gerekli yapısal değişiklikler üzerinde durulmuştur. Ayrıca limanların lojistik merkezler olarak oynadıkları önemli rol da vurgulanmıştır.

2050'ye kadar tüm ana hava ve deniz limanlarının demiryolu ağına bağlanması hedeflenmiştir

Rapor; Dünyanın ulaşım altyapısının çekim merkezinin Asya'ya doğru kaydığı vurgulanmaktadır. Çin'in dünyanın en büyük hızlı tren ağına sahip olduğu, Kuzey Afrika limanlarının Avrupalı rakiplerinden daha esnek olmaları sayesinde aktarma işinde pazar paylarını giderek arttırabilmeleri gibi nedenlerle AB'nin dünya lojistik sahnesinden silinmemesi için ulaşım altyapılarına sürekli yatırım ve idari prosedürlerin basitleştirilmesi gerektiğinin altı çizilmektedir.

Gelecekte ulaştırma talebini karşılamak için gerek duyulacak AB altyapılarının maliyetinin 2010-2030 için 1.5 trilyon Euro'nun üzerinde olacağı tahmin edildiği bildirilmektedir. Trafik tıkanıklıklarından kaynaklanan maliyetlerin 2050 yılına kadar % 50 civarında artması ve yılda 200 milyar Euro gibi rakamlara ulaşması öngörülen senaryolar arasındadır.

AB ülkelerinde son 20 yılda piyasalardaki gelişime paralel olarak taşıma talebi her yıl yaklaşık % 2,6 oranında artma göstermiştir. Bu artışa paralel olarak ulaştırma sektörü; topluluk GSYİH'sinin % 10'unu, toplam istihdamın % 7'sini, üye ülke yatırımlarının % 40'ından fazlasını ve enerji tüketimlerinin % 30'unu kapsamaktadır.

AB ülkelerinde yük taşımacılığı karayolu ile %47,3'si, denizyolu ile %37,8'i, demiryolu ile %11,2'si ve ülke içi su yolları ile %3,7'si gerçekleştirilmektedir. Kamyonlar AB ülke içi yük taşımacılığına, ton-km payında %76,1 ve CO₂ emisyonlarında yaklaşık %94 oranında hakimdir.

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-Ekateringburg-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.

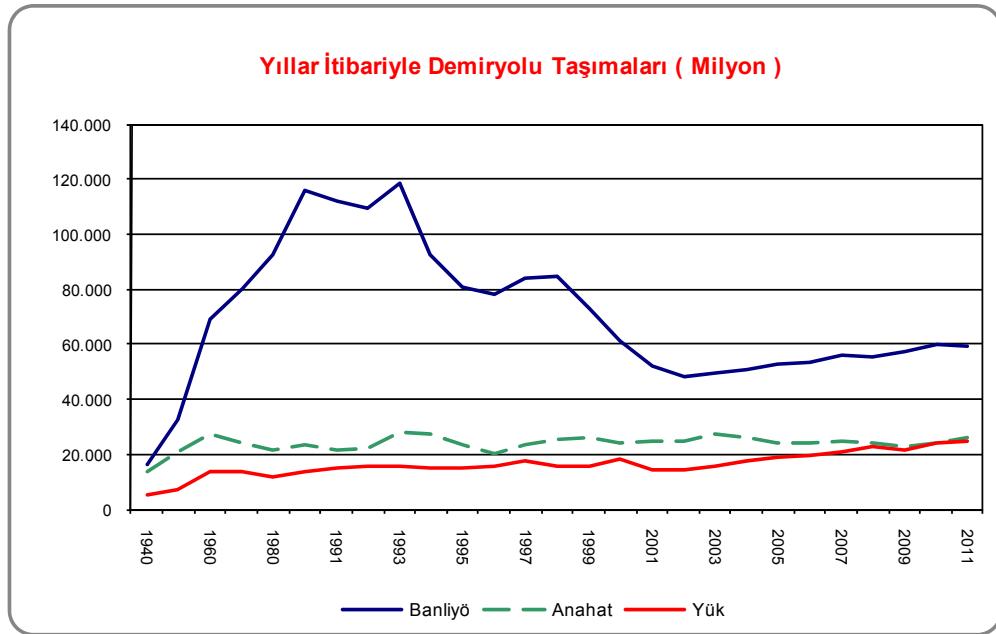
Bu proje tarihi İpek Yolu üzerinde Almatı'dan başlayıp, Kırgızistan-Özbekistan-Türkmenistan güzergahını kat eden kara ve demiryollarının, Hazar Denizi yoluyla ve Azerbaycan üzerinden Gürcistan'ın Poti ve Batum limanlarına bağlanması, deniz yolu bağlantısıyla da Ukrayna, Romanya ve Bulgaristan limanlarına 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 4.136 km.'dir. Cumhuriyetin ilanından sonra 1924 yılında başlayan yeni demiryolu inşaat faaliyetleri sonucu, demiryolu inşaat teknolojisinin oldukça geri olduğu bir dönemde, eldeki kısıtlı olanaklarla 1923-1950 döneminde yaklaşık 3.764 km yeni yol yapılmış ve işletmeye açılmıştır. 1950 yılından itibaren karayolu ağ ve araçlarının gelişimine paralel olarak ulaştırma sistemimizde dengeli bir büyüme olmamış, bunun sonucu 1950-2002 döneminde ancak 945 km. yeni yol yapılabilmektedir.

2003 yılından itibaren ulaştırma sistemi içerisinde demiryoluna yatırımlar açısından öncelik verilmesi sonucu 2003–2011 döneminde 1.086 km. yeni demiryolu yapılmıştır. Böylece, 1950 yılından 2003 yılına kadar yılda 16 km olan yol yapımı, 2003- 2011 döneminde yılda 121 km. ye çıkmıştır.



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	89,4	5,2	5,5	*	97,9	1,7	0,4	*
2009	89,1	5,1	5,8	*	97,9	1,6	0,4	*
2010	88,9	5,3	5,9	*	97,8	1,6	0,7	*

* Sivil Havacılık tarafından istatistiklerin derlenmesi çalışmaları devam etmektedir.

1950 yılından itibaren dengeli bir ulaştırma politikaları yürütülmediğinden demiryollarının ulaştırma sistemi içerisindeki yolcu taşıma payı 1950 yılında % 42,2 iken 2010 yılında % 1,6 seviyesine, yük taşıma payı % 68,2'den 2010 yılında 5,3 seviyesine düşmüştür.

Günümüzde gelinen nokta ise sürdürülebilir sağlıklı bir ekonomik yapıya kavuşulması ve çevresel etkilerin en aza indirilmesi için tüm ulaşım alt sistemleri bir bütünün bir parçası olarak düşünülmektedir.

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

- Demiryolu ağının yetersizliği,
- Altyapı standartlarının düşüklüğü,
- Demiryolu araçlarının sayı ve nitelik olarak yetersizliği,
- 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. Hükümetler 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. 2012 fiyatları ile demiryolu sektörüne yaklaşık 19,5 Milyar TL kaynak aktarılmıştır.

Demiryolu Sektörüne Yapılan Yatırımlar (Milyon TL)

	TCDD	DLH	Tüvasaş	Tüdemtaş	Tülomsaş	Toplam
2003	367	108	3	1	3	482
2004	625	400	5	4	4	1.038
2005	731	214	7	3	5	960
2006	1.245	398	5	4	5	1.656
2007	1.147	653	8	4	4	1.816
2008	1.330	896	10	4	3	2.243
2009	1.650	878	14	4	3	2.549
2010	2.943	1.670	14	5	4	4.635
2011	2.876	1.300	7	4	8	4.195
Toplam	12.914	6.517	71	33	39	19.574

*2012 yılına göre Kalkınma Bakanlığı deflatör katsayısı kullanılmıştır.

2003-2011 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;

- Hızlı tren hattı inşa ederek Türk Halkını 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 hızlı trenle tanıştırmaya yönelik 2003 yılında başlatılan Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesinde, ilk etapta 206 km. Esenkent-Eskişehir bölümü tamamlanarak 13 Mart 2009 tarihinde, Ankara-Konya Hızlı Tren Projesi tamamlanarak 24 Ağustos 2011 tarihinden itibaren hızlı tren işletmeciliğine açılmıştır.

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, ülkemizdeki demiryolu sektörünün yeniden yapılandırılmasına yönelik Kanun tasarıları hazırlanmıştır. TCDD Kanunu taslağı ile idari ve mali açıdan birbirinden bağımsız, ayrı tüzel kişiliklere sahip Altyapı Yönetimi ile Tren İşletmesi birimlerinin kurulması ve bu birimlerin rekabetçi ortamda faaliyetlerini sürdürmesi amaçlanmaktadır.

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. TCDD'nin söz konusu Bağlı Ortaklıkları sektördeki en önemli imalatçı aktörler olup, idari 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 3 (Haydarpaşa, İzmir, Derince,) 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 çeken-çekilen araçların bakım-onarımlarını da kendi bünyesinde gerçekleştirmektedir.

Kuruluş; Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının ulaşım politikalarına paralellik arz edecek şekilde Ulaştırma Bakanlığının yönlendirmesi, Hazine Müsteşarlığının finansal desteği ve garantörlüğünde, Kalkınma Bakanlığının 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.

Kuruluş'un Merkezi Ankara'dadır. Kuruluş'un nominal sermayesi 25 Milyar TL. olup, tamamı Hazineye aittir. Kuruluş'un sermayesi ilgili Bakanlığın teklifi üzerine Yüksek Planlama Kurulu ile değiştirilir. İlgili olduğu Bakanlık, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığıdır. 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.

Ülkemizde ve yakın çevresinde faaliyet gösteren raylı sistem inşaa ve işletmecilerinin ihtiyaç duyacağı muhtelif tipte beton travers üretimini gerçekleştirmek üzere; KOLSAN İnşaat Otomotiv Sanayi ve Ticaret A.Ş (Türkiye), MARGARITELLI SpA(İtalya), ESER Beton İnşaat Taahhüt Mühendislik Makine Nakliyat İthalat İhracat Ticaret Ve Sanayi A.Ş (Türkiye) ile TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü arasında 2011 yılında SİTAŞ(Sivas Travers İmalat Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi) isimli bir iştirak şirketi kurulmuştur. 2012 yılının ikinci çeyreğinde üretime geçmesi planlanmaktadır.

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.

Bakanlar Kurulu'nca 26.10.2011 tarihinde kararlaştırılıp 01.11.2011 tarihli 28102 sayılı Resmi Gazete'nin mükerrer sayısında yayınlanan ve 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname(KHK) ile Ulaştırma alanında da yeni düzenlemeler yapılmıştır.

- ✓ Ulaştırma Bakanlığının adı; Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı olarak değiştirilmiştir.
- ✓ Denizcilik Müsteşarlığı kaldırılmıştır.
- ✓ Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü kaldırılarak yerine Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü kurulmuştur.
- ✓ Demiryolu, Liman ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü kaldırılarak yerine Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü kurulmuştur.
- ✓ Haberleşme Genel Müdürlüğü aynı şekilde kalmıştır.
- ✓ Denizcilik Müsteşarlığının kaldırılmasından dolayı Müsteşarlıkta bulunan;
 - Gemi İnşaat ve Tesisler Genel Müdürlüğü, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğüne dönüştürülmüştür.
 - Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü aynı şekilde kalmıştır.

- Deniz Ulaştırma Genel Müdürlüğü, Deniz ve iç Sular Düzenleme Genel Müdürlüğü olarak düzenlenmiştir.

Bunların dışında ilk defa;

- ✓ Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü,
- ✓ Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğü,
- ✓ Dış İlişkiler ve Avrupa Genel Müdürlüğü ve
- ✓ Havacılık ve Uzay Teknolojileri Genel Müdürlüğü kurulmuştur.

Demiryollarında 1995 yılında başlayan “yeniden yapılanma” çalışmaları 655 sayılı KHK ile yeni bir boyut kazanmış durumdadır. Ulaştırma Bakanlığı’nın yapısı 655 sayılı KHK ile değiştirilmiştir.

Kararname ile Demiryolu ulaştırması faaliyetlerinin, ticari, ekonomik, sosyal ihtiyaçlara ve teknik gelişmelere bağlı olarak ekonomik, seri, elverişli, güvenli, kaliteli, çevreye kötü etkisi en az ve kamu yararını gözetecek tarzda serbest, adil ve sürdürülebilir bir rekabet ortamında yapılmasını ve bu faaliyetlerin diğer ulaştırma türleriyle birlikte ve birbirlerini tamamlayıcı olarak hizmet vermesini sağlamak amaçlanmıştır.

KHK ile oluşturulan Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü’nün görevleri “Demiryolu altyapı işletmecisi ve demiryolu tren işletmecileri ile demiryolu taşımacılığı alanında organizatör, acente, komisyoncu, gar veya istasyon işletmecisi ve benzeri faaliyette bulunanların hizmet esasları, mali yeterlik ve mesleki saygınlık şartlarını belirlemek, bunları yetkilendirmek ve denetlemek.” olarak tanımlanmıştır.

Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanunun yürürlüğe girmesi ile yük ve yolcu taşımacılığı rekabete açılacak, özel sektör kendi trenleri ve kendi personeli ile demiryolu taşımacılığı yapma imkânına kavuşacak, kaynakların daha verimli kullanılması sayesinde taşımacılık maliyetlerinin düşmesi sağlanacaktır.

IV-2 TCDD'nin Mevcut Durumu

IV-2.1. Yol Durumu

Demiryolu Yapımları (Anahatlar) (2.3. ve 4.hatlar dahil)	Km	Ortalama yıllık Yol İnşası (km)
Cunhuriyet Öncesi	4.136	66
Cunhuriyet Dönemi		
1923-1950	3.764	134
1951- 2003	945	18
2011 Sonu Toplam Konvansiyonel Anahat Yol Uzunluğu	8.770	
2011 Sonu Hızlı Tren Hat Uzunluğu	872	
Toplam (Hızlı+Konvansiyonel) Anahat Uzunluğu	9.642	135
2011 Sonu İltisak hattı ve istasyon Yolları	2.358	
Toplam Yol Uzunluğu	12.000	

TCDD, 2011 yılı sonu itibariyle 8.770 km.'si konvansiyonel anahat ve 2.342 km.'si tali hat olmak üzere toplam 11.112 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 12.000 km.lik demiryolu hattı bulunmaktadır. Söz konusu ana hatların %91'i tek hat olup, toplam hatların 3.159 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;

- % 29,8'i Standart dışı kurp yarıçapına, (Yarıçap < 1.000 metre)
- % 25'i Standart dışı eğime, (Eğim > %0 10)
- % 1,7'si Standart dışı dingil basıncına, (Dingil Basıncı < 20 Ton)
- % 22'si Standart dışı ray yaşına, (Ray yaşı > 30)
- % 21,1'i Standart dışı travers (Çelik, ahşap travers standart dışı) sahiptir.

Taşımalarımızı olumsuz yönde etkileyen küçük yarıçaplı kurplar, eğimler, mevcut geometrik özelliklerinin iyileştirilmesi, varyant düzenlemeleri ve dingil basıncının minimum 22,5 tona çıkarılmasına yönelik çalışmalar sürdürülmektedir.

Hat kapasitesini ve verimliliğini artırmak, taşıma maliyetlerimizi ve tehirleri azaltmak için sayding ve sinyalli hatlarımızın oranını yükseltmemiz gerekmektedir.

IV-2.2. Çeken- Çekilen Araç Durumu

2011 yılı sonu itibariyle Kuruluşumuzun çeken araç parkında 45 adet elektrikli loko, 489 adet anahat dizelli loko, 46 adet manevra loko, 69 adet elektrikli dizi, 56 adet dizelli dizi, 12 set yüksek hızlı tren, çekilen araç parkında ise 962 adet yolcu, Kuruluşumuza ait 15.330 adet, sahibine ait 2.870 adet olmak üzere toplam 18.200 adet yük vagonu bulunmaktadır.

2003 yılından itibaren tüm çeken araçlara ATS (otomatik durdurma sistemi) montajının yanı sıra hava kurutucuları takılarak seyrüsefer güvenliği artırılmıştır. Makinist kabinleri modernize edilmeye başlanmış, klima, buzdolabı konulmuş, ses ve ısı izolasyonu iyileştirilerek konforlu hale getirilmiştir. Ayrıca bakım ve onarımların daha etkin ve verimli olması için 122 olan işyeri sayısı 82 adede düşürülmüştür.

Çeken Araçlar (Adet)	Mevcut	Faal	Faal %'si
Elektrikli Loko	45	40	89
Anahat Dizelli Loko	496	426	86
Manevra Loko	46	36	78
Elektrikli Dizi	101	91	90
Dizelli Dizi	56	44	79
Yüksek Hızlı Tren Seti	12	11	92

Çekilen Araçlar (Adet)	Mevcut	Faal	Faal %'si
Yolcu Vagonu	962	813	85
Yük Vagonu	18.200	16.583	91
Kapalı Vagon	5.393	5.000	93
Açık Vagon	5.989	5.412	90
Sarnıçlı Vagon	668	448	67
Platform Vagon	6.150	5.723	93
3.Şahıs Vagonları	2.870	2.862	100
İdari Hizmet Vagonu	1.732	1.650	95

Yaş Gruplar	Çeken Araçlar					YHT	Çekilen Araçlar	
	Dizel Loko		Dizelli	Elektrikli	Elektrikli		Yolcu Vagonu	Yük Vagonu
	Anahat	Manevra	Dizi	Loko	Dizi			
0-9	89	0	12	0	32	12	134	5.232
10-19	0	43	37	9	0	0	238	2.789
20 +	407	3	7	36	69	0	590	10.179
Toplam	496	46	56	45	101	12	962	18.200
Oran	82	7	13	80	68	0	61	56

Diğer taraftan, dizelli lokomotiflerin % 82'si, elektrikli lokomotiflerin % 80'i, yolcu vagonlarının % 61'i, yük vagonlarının % 56'sı 20 yaşın üzerindedir.

IV-2.3. Personel Durumu

TCDD; 2003 yılında 35.853 adet personel ile faaliyetlerini sürdürürken, 2011 yılı itibariyle personel sayısı 28.771 adede gerilemiştir.

Emekli olan personelin yerine demiryolu faaliyetleri sürdürmek için yenisinin atanması mümkün olmadığından; özellikle faal personel mevcudunun ihtiyaç duyulan seviyenin altında kalmıştır.

TCDD 2011 yılında bazı hizmet kollarındaki personel açığını hizmet alımı yöntemi kapatmıştır. 2011 yılında bu hizmetler için 3.260 kişi çalıştırmıştır.

Yıllar	Daimi işçi	Sözleşmeli	Memur	TCDD Toplamı	TCDD Geçici İşçi	TCDD Toplamı+ Geçici İşçi	Bağlı Ortaklıklar	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
2011	11.218	15.021	955	27.194	1.577	28.771	4.031	32.802

TCDD personel mevcudunu, diğer ülkeler ile karşılaştığımızda, 2008 yılı itibariyle 1 km. demiryoluna düşen personel sayısı; Almanya'da 5, Avusturya'da 8, Fransa'da 5 iken Ülkemizde 3'dür.

IV-3. TCDD'nin İşletme Faaliyetleri

IV-3.1. Yük Taşımacılığı

Demiryolu yük taşımalarında 2011 yılında 2010 yılına göre % 4 oranında artış olmuştur.

Kuruluşumuzda son yıllarda yapılan atılımlar neticesinde taşıma miktarları hızla artmıştır. 2003 yılına göre 2011 yılında taşıma miktarında %56, ton-km'de %30 oranlarında artış yaşanmıştır.



Yük Taşımaları (Milyon)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Ton	15,9	17,9	19,1	20,1	21,4	23,8	21,8	23,8	25
Ton-Km	8.669	9.417	9.152	9.676	9.921	10.552	10.163	11.300	11.303
Yük Hamton-Km	16.732	17.075	16.969	17.713	17.172	18.343	17.105	18.128	17.606

Ortalama Taşıma Mesafesi	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Km	547	527	479	483	468	461	478	474	457

Son dokuz yıl içerisinde Kuruluşumuz taşıma anlayışını değiştirmiş ve 2004 yılından itibaren blok tren işletmeciliğine geçmiştir. Blok tren işletmeciliğine geçilmesi sonucu yük taşımalarının önemli oranda artmasıyla beraber kaynaklar daha etkin kullanılmıştır. Aynı zamanda taşıma maliyetlerinde azalmayla beraber müşteri memnuniyeti de artmıştır.

Bu bağlamda uluslararası yük treni işletmeciliğimizde de gelişme sağlanmıştır. Türkiye'den Batı'da, Almanya, Macaristan, Avusturya, Bulgaristan, Romanya, Slovenya'ya,

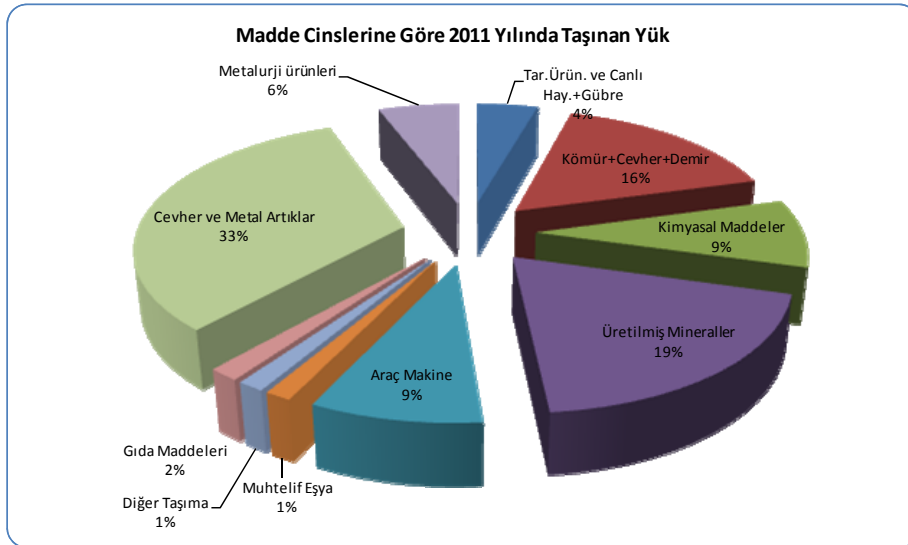
Polonya, Çek Cumhuriyeti, Doğu'da; İran, Suriye ve Irak'a; Orta Asya'da Türkmenistan, Kazakistan ve Pakistan'a karşılıklı olarak blok trenler işletilmeye başlanmıştır.

Bu kapsamda 158 adet yurtiçi, 33 adet uluslararası olmak üzere günde karşılıklı 191 adet blok yük treni çalıştırılmaktadır.

331 adet yük merkezinin (Fabrika-Organize sanayi gibi) ana demiryolu ağına bağlantısını sağlayan 452 km. iltisak hattı mevcut olup, her yıl ortalama 6 adet yeni iltisak hattı yapılmıştır. İltisak hatlarının geliştirilmesi konusunda çalışmalar sürdürülmektedir. Taşımalarımızın % 60'ı iltisak hatlarından yapılmaktadır.

263 adet OSB'den 148 adedi faal bulunmakta olup 7 adedine demiryolu hattı bağlantısı sağlanmış, 20 adet OSB'ye demiryolu bağlantısı proje ve yapım çalışmaları sürdürülmektedir.

Taşımalarımızı madde cinslerine göre incelediğimizde; cevher, kömür, konteyner ve uluslar arası taşımalar toplam taşımanın % 78'ini oluşturduğu görülecektir. 2002 yılında taşınmayan otomobil, sanayi ürünleri, inşaat malzemeleri, gıda maddeleri, v.b. eşyalar blok trenlerle taşınmaya başlanılmıştır.



Madde Cinslerine Göre Taşımlar (Bin Ton)

	Ton (Bin)	Ton-Km (Milyon)	Ort.Taş Mesafesi
I.Tarımsal Ürünler ve Canlı Hayvanlar	921	524	569
Hububat	63	39	619
Keresteler	748	409	547
Hayvansal ve Bitkisel Ürünler	110	76	691
II. Gıda Maddeleri ve Hayvan yemi	403	156	387
III. Katı Mineral Yakıtlar(Kömür,Linyit,Kok)	4.142	1.590	384
IV. Kimyasal Maddeler	2.212	1.141	516
Patlayıcı, Parlayıcı Maddeler.	12	8	667
Akaryakıt, Zift, Katran	1.461	817	559
Diğer Kimyasal Ürünler	739	316	428
V.Cevher ve Metal Artıklar	8.319	4.255	511
Demir Cevheri	6.135	3.378	551
Krom	375	205	547
Manyezit	180	75	417
Borasit	1.012	356	352
Diğer Maddeler	617	241	391
VI.Metalurji Ürünleri	1.470	899	612
Demir-Çelik ve ürünleri	1.270	821	646
Borular	200	78	390
VII. Üretilmiş Mineraller, İnşaat Malzemeleri	4.880	1.624	333
İnşaat Malzemeleri	1.861	444	239
Seramik	515	511	992
Kireç,Alçı, Alçı taşı	945	187	198
Çimento	570	218	382
Klinker	628	264	420
Kum	361	58	161
VIII. Gübreler	197	111	563
IX.Araç Makina	2.185	1.004	459
TCDD'ye ait boş vagon	267	78	292
Boş Konteyner	566	192	339
Sahibine ait boş vagon	925	569	615
Makineler	408	165	404
Tarım aracı	19	14	737
X. Diğer Taşıma	349	217	622
XII.Muhtelif Eşya	343	155	452
Genel Toplam	25.421	11.676	459

Mesajeri, Bagaj ve İdari Taşıma dahil değildir.

TCDD'nin yük taşımalarını müşteri profili bazında incelediğimizde ise; 2011 yılında toplam taşımanın % 81'ni Erdemir Maden A.Ş., Özkoyuncu Madencilik Metalurji,Karabük ve İskenderun Demir Çelik İşl., Tüpraş, Türkiye Petrol Rafinerileri,Türkiye Taşkömürü Kurumu Etibank Genel Müd., Ermaden San. A.Ş., Adoçim, Öznaç Nakliyat, Türkon, Ar-Gü başta olmak üzere 50 firma ile yapmaktadır.

Belli Başlı Müşterilerin Yaptığı Taşımlar	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Firma Sayısı	42	42	42	42	50	50	50	50	51
Ton (Bin)	9.148	11.081	11.600	12.220	13.218	14.421	14.901	16.934	20.051
TCDD (Şebeke) Toplamı (Bin)	15.760	17.713	18.948	19.748	20.851	22.871	21.270	23.816	24.753
Oran	58	63	61	62	63	63	70	71	81

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. 2003 yılına göre % 32, 2010 yılına göre ise % 8 oranında iyileşme olmuştur.

Rotasyon	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Gün	15,4	12,9	11,4	11,6	11,4	10,4	11,7	11,3	10,4

TCDD'nin hedefleri arasında yer alan özel sektörün demiryolu sektörüne katılımını sağlamak konusunda yürütülen çalışmalardan olumlu sonuçlar alınmış olup, TCDD hatlarında işletilen özel sektöre ait vagon sayısı 2003 yılında 771 adet iken, 2011 yılı itibarı ile bu değer 2.870 adet vagona yükselmiştir. 2011 Yılında sahibine ait vagonlarla yapılan taşıma 5,6 Milyon tona ulaşmış olup, toplam taşıma içindeki payı % 25'e ulaşmıştır.

2011 Yılı	Yurtiçi	Yurtdışı	Toplam
Dolan Vagon Sayısı	165	50	215
Ton	5.653	1.691	7.344
TCDD Toplamı	22.198	2.555	24.753
Oran	25	66	30

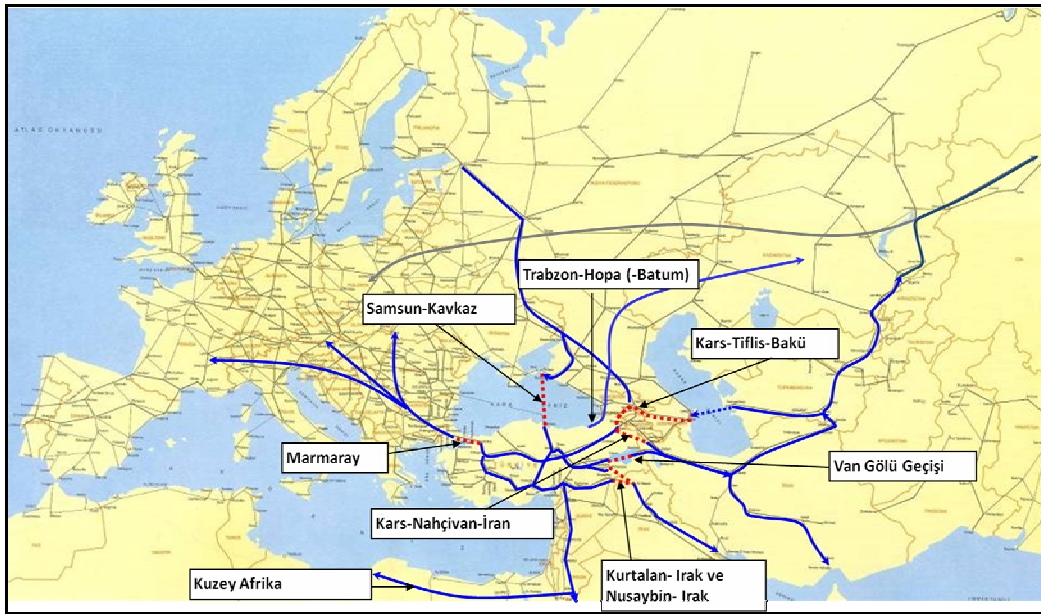
Sahibine Ait Vagonlarla Yapılan Taşımlar (Bin)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Vagon Sayısı	771	868	1.397	1.878	2.164	2.458	2.453	2.508	2.870
Ton	1.036	1.966	3.664	2.779	3.928	4.337	4.234	4.250	5.652
TCDD (Şebeke) Yurtiçi Toplamı	13.914	15.302	15.878	16.745	17.751	19.656	18.911	21.124	22.198
Oran	7	13	23	17	22	22	22	20	25

Kuruluşumuzun 2011 yılındaki ihracat taşımalarında % 7, ithalat taşımalarında %4, , transit taşımalarında %21 oranında azalış, toplam uluslar arası taşımalarda ise % 5 oranında azalış olmuştur.

Uluslararası Yük Taşımaları (Bin Ton)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
İhracat	692	923	1.159	1.397	1.548	1.762	1.231	1.266	1.183
Avrupa Yönü	298	389	580	586	665	694	505	663	602
Asya Yönü	394	534	579	810	883	1.068	726	603	581
İthalat	1.006	1.303	1.699	1.577	1.512	1.405	1.096	1.407	1.357
Avrupa Yönü	926	1.170	1.619	1.487	1.413	1.362	1.054	1.347	1.273
Asya Yönü	80	133	80	91	99	43	42	60	84
Transit	17	74	48	29	40	48	32	19	15
Toplam	1.715	2.300	2.906	3.003	3.100	3.215	2.359	2.692	2.555

Ülkemiz coğrafi konum itibariyle transit taşımacılık açısından elverişli bir konumda bulunmasına rağmen transit yük taşımacılığı toplam uluslararası yük taşımacılığının %0.6 civarındadır. Oldukça karlı bir taşımacılık olan transit taşımacılık son yıllarda, Türkiye'yi Avrupa-Ortadoğu ve Avrupa-Asya transit taşımacılık koridorlarının dışında bırakan gelişmeler nedeniyle ciddi şekilde düşmüştür. Avrupa ile Ortadoğu arasındaki trafikte Yunanistan ile Suriye limanlarının kullanımı; Türkiye transit taşımacılığının ciddi bir alternatifi haline gelmiştir. Uluslararası taşımacılık açısından yine İstanbul Boğazı ve Van Gölü ciddi darboğazlar yaratmaktadır. Uluslararası taşımacılıkta özellikle transit taşımacılığın ülkemizden sağlanması için Avrupa'da geliştirilen projelere aktif katılım sağlanarak oluşturulan ulaştırma koridorlarında Türkiye'nin yer alması temin edilmelidir.

Türkiye'nin uluslar arası taşımalarından 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, yukarıda 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.

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. TCDD olarak bu potansiyeli değerlendirmek için 2003 yılından beri başlattığımız projeler ve uygulamalar ise;

Kombine Taşımacılık: Ülkemizde de taşıma kolaylığı ve türler arası aktarmada pratik ve işletim ucuzluğu; konteyner kullanımını giderek yaygınlaştırmaktadır. Özellikle müşteriye kapıdan-kapıya taşıma imkanı sağladığı için yurtiçi taşımacılıkta giderek daha çok tercih edilen konteyner taşımacılığı demiryolu yurtiçi yük taşımacılığı için de yeni bir fırsat olarak görülmektedir.

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 658 bin ton/yıl olan demiryoluyla yapılan konteynır taşımacılığı 2011 yılında yaklaşık 12 kat artarak 7,6 milyon ton/yıla çıkmıştır.

2011 yılından itibaren aşağıdaki tablodan da görüldüğü üzere yurtiçi ve uluslararası konteyner taşımaları boş ve dolu konteyner bazında istatistikleri tutulmaktadır.

Yıllar	Yurtiçi	Uluslararası	Toplam
2003	393	265	658
2004	969	328	1.297
2005	1.752	318	2.070
2006	3.019	497	3.516
2007	4.029	457	4.486
2008	5.856	464	6.320
2009	5.536	395	5.931
2010	5.848	444	6.292
2011	6.809	792	7.601

	Yurtiçi	Uluslararası	Toplam
Boş Konteyner	539	27	566
Dolu Konteyner	6.270	765	7.035
Toplam	6.809	792	7.601

TIR Kasası Taşımacılığı: karayolu yük taşıma araçlarının çekicisi olmadan sadece kasalarının, bu taşıma için imal edilen özel vagona (cep vagon) yüklenerek 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, 2012 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 – Bükreş (Romanya), Tahran - Köseköy arasında demiryolu ile otomobil taşımacılığı başlatılmıştır.

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 Yeşilbayır ve Halkalı (İstanbul), İzmit

(Köseköy), Samsun(Gelemen), Eskişehir(Hasanbey), Kayseri(Boğazköprü), Balıkesir(Gökköy), Mersin(Yenice), Uşak, Erzurum(Palandöken), Konya(Kayacık), Denizli (Kaklık), Bilecik (Bozüyük), Kahramanmaraş (Türkoğlu), Mardin, Kars, Sivas ve Habur Lojistik Merkezi ile birlikte 19 noktada kurulmaktadır.

Samsun (Gelemen), Halkalı, İzmit, Uşak Lojistik Merkezleri işletmeye açılmış, Denizli (Kaklık), Eskişehir (Hasanbey), Kayseri (Boğazköprü) inşaat çalışmalarının 1. etabı tamamlanmıştır. Eskişehir (Hasanbey)'in 2. Etap işleri ile Erzurum (Palandöken)'in 1. etap ve Balıkesir (Gökköy)'ün tamamının inşaat işlerine başlanmıştır. Diğer lojistik merkezlerle ilgili çalışmalar devam etmektedir.

Lojistik merkezlerin etap etap tamamlanarak 2019 yılına kadar faaliyete alınması planlanmaktadır.

Türkiye-Rusya Tren Feri Hattı: Samsun limanda kapak atma rampası, dolfen ve boji değiştirme tesisi bağlantı yolları inşaatı tamamlanarak Türkiye'nin Samsun, Rusya'nın Kavkaz Limanları Arasında kurulan tren ferri hattı ile kombine taşımacılık başlatılmıştır.

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 Denizinde Kombine Taşımacılık: Bu proje ile Derince-Tekirdağ, Bandırma-Tekirdağ 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.

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. Günde 42 yük treni çalıştırılması planlanmaktadır.

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 taşınmaktadır.

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

IV-3.2. Yolcu Taşımacılığı

Banliyö Taşımacılığı

Kuruluşumuz İstanbul'da Anadolu yakasında H.Paşa-Gebze (176 sefer/gün), Avrupa yakasında İstanbul-Halkalı parkurlarında (120 sefer/gün), Ankara'da Sincan-Kayaş parkurunda(168 sefer/gün) ile banliyö hizmeti vermektedir.

Banliyö Yolcu Taşımaları (Bin)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Sirkeci (İst. Avrupa yakası)	19.652	21.495	21.442	21.015	21.943	22.236	21.105	22.268	23.736
Haydarpaşa (İst. Anadolu yakası)	14.555	13.792	16.722	19.196	22.200	23.829	25.324	26.409	28.987
Ankara	15.088	15.116	14.118	13.173	12.162	9.152	10.824	11.224	6.703
İzmir	227	187	213	98	-	-	-	-	-
İzmir (İZBANA.Ş.)	-	-	-	-	-	-	-	(2.647)	(35.400)
Toplam	49.522	50.590	52.495	53.482	56.305	55.217	57.253	59.901	59.426

Banliyö taşımacılığında 2003 yılına göre 2011 yılında % 20 oranında artış, 2011 yılına göre ise % 1 oranında azalış olmuştur. Bu azalışta BAŞKENTRAY Projesi nedeniyle 01.08.2011 tarihinde Ankara Banliyö işletmeciliğe ara verilmesi etkili olmuştur.

Sirkeci Banliyösünde 2010 yılına göre 2011 yılında % 7, Haydarpaşa Banliyösünde % 10 oranında artış olmuştur. Bu artışta;

- ✓ İstanbul kent içi toplu taşımacılıkta uygulanmakta olan akbil entegrasyon sistemine her iki yakadaki banliyö işletmeciliğimizin dahil oluşu,
- ✓ Haydarpaşa-Gebze arası banliyö trenlerinde ise Metrobüs seferlerinin Söğütlüçeşme Tren İstasyonu yakınında son bulması en büyük etkenler olarak gösterilebilir.

Ankara Banliyö hattının daha güvenli, konforlu bir ulaşım türü haline getirilmesi amacıyla geliştirilen BAŞKENTRAY projesi kapsamında;

- Ankara-Behiçbey arasında 2 adet hızlı tren, 2 adet banliyö, 2 adet konvansiyonel trenler için olmak üzere toplam 6 yol; Behiçbey-Sincan arasında 2 adet hızlı tren, 2

adet banliyö, 1 adet konvansiyonel trenler için olmak üzere toplam 5 yol; Ankara-Kayaş arası ise 2 adet banliyö, 1 adet hızlı tren, 1 adet konvansiyonel trenler için olmak üzere toplam 4 yol yeniden inşa edilecektir.

- Parkurdaki tüm hem zemin geçitler kaldırılarak, karayolu alt ve üst geçitleri ile çözüm sağlanacaktır.
- Sincan-Kayaş arasındaki koridor ihata altına alınacaktır.
- İstasyonların tümünde otomatik ücret-veri toplama (turnike) anons ve kamera sistemleri kurulacaktır.
- Tüm duraklar, yeniden inşa edilerek metro standardında, yürüyen merdivenler ve asansörler vasıtası ile engelli vatandaşlarımızın kullanabileceği hale getirilecektir.
- Banliyö işletmeciliğinde kullanılmak üzere 32 adet yeni banliyö seti temini gerçekleştirilmiştir.
- Projenin hayata geçirilmesi ile birlikte, sefer iptallerinden önce 168 olan günlük banliyö sefer sayısının 264 sefere çıkarılması planlanmaktadır.

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 başlamış, 2011 yılı itibariyle 35,4 milyon yolcu taşınmıştır.

Anahat Yolcu Taşımacılığı

Kuruluşumuzda yurtiçi, uluslar arası ve kombine yolcu taşımacılığı yapılmaktadır.

Anahat Yolcu Taşımaları (Bin)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Yurtiçi	27.342	26.050	23.668	23.750	24.747	23.715	21.657	22.122	23.588
Yüksek Hızlı Trenler	-	-	-	-	-	-	942	1.890	2.557
Uluslar arası	129	116	143	182	208	255	241	260	181
Toplam	27.471	26.166	23.811	23.932	24.955	23.970	22.840	24.272	26.326

Anahat yolcu taşımacılığında, konvansiyonel trenlerde 2011 yılında 2010 yılına göre % 7, hızlı trenler de ise % 35 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	2011
Banliyö	49.522	50.590	52.495	53.482	56.305	55.217	57.253	59.901	59.426
Anahat									
Konvansiyonel Trenler	27.471	26.166	23.811	23.932	24.955	23.970	21.898	22.382	23.769
Yüksek Hızlı Trenler	-	-	-	-	-	-	942	1.890	2.557
Toplam	76.993	76.756	76.306	77.414	81.260	79.187	80.093	84.173	85.752
Yolcu-Km (Bin)									
Banliyö	1.295	1.328	1.375	1.399	1.473	1.447	1.802	1.885	1.880
Anahat									
Konvansiyonel Trenler	4.583	3.909	3.661	3.878	4.080	3.650	3.335	3.130	3.337
Yüksek Hızlı Trenler	-	-	-	-	-	-	237	476	665
Toplam	5.878	5.237	5.036	5.277	5.553	5.097	5.374	5.491	5.882

Yüksek Hızlı Trenler: Yüksek Hızlı Tren İşletmeciliği 13 Mart 2009 tarihinde, Ankara-İstanbul Hızlı Tren projesinin 1.etabı olan Ankara-Eskişehir-Ankara arasında başlamıştır.

Ankara-Eskişehir YHT üretimleri: Ankara-Eskişehir arasında günde toplam 8 seferle başlayan YHT'lerin sefer sayısı 1 Haziran 2011 tarihinden itibaren 20 adede çıkartılmıştır.



YHT öncesinde konvansiyonel trenlerle günde ortalama 572 yolcu taşınırken, YHT sonrasında bu sayı günde ortalama 7.000 kişiye ulaşmıştır. Daha önce Ankara-Eskişehir arasında %8 olan tren taşıma payı YHT ile % 72'ye ulaşmıştır.

YHT+Tren bağlantısıyla İstanbul, Kütahya, Afyon ve YHT+Otobüs bağlantısıyla Bursa'ya olan yolculuk sürelerinde önemli ölçüde kısaltmalar olmuştur.

2009 Yılı Mart-Aralık döneminde 942.341, 2010 yılında 1.889.666 kişi taşınmış, 2011 yılında 2.147.055 olmak üzere Eskişehir hattında 4.979.062 adet yolcu taşınmıştır.

Eskişehir YHT ile 13 Mart 2009 – 31 Aralık 2011 tarihleri arasında toplam 17.326 sefer, 4.244.870 tren-km yapılmıştır. Doluluk oranı %70'tir.

YHT'lerin işletmeye alınması ile Eskişehir-Ankara parkurunda, otobüs taşımalarının %55 olan payı %10'a, %37 olan özel araç taşıma payını %18'e düşüğü ve %8 olan tren payının ise YHT sonrası %72'ye yükseldiği görülmektedir.

Ankara-Konya YHT Üretimleri: 24 Ağustos 2011 tarihinde günde 8 sefer ile ticari yolcu taşımacılığına başlayan Ankara-Konya YHT sefer sayısı 1 Aralık 2011 tarihinde günde 14'e çıkarılmıştır.

24 Ağustos 2011 – 31 Aralık 2011 tarihleri arasında 1.288 sefer yapılmış ve toplam 408.328 yolcu taşınmıştır. Yapılan tren-km 390.264, doluluk oranı ise %78'dir.

Konya'dan Karaman'a DMU Setleri ile 4 gidiş, 4 geliş olmak üzere günde toplam 8 tren ile bağlantı verilmekte; Antalya, Manavgat, Alanya, Silifke, Mut gibi yerleşim merkezlerine gelecekte otobüs ile bağlantı verilmesi planlanmaktadır.

YHT'lerin işletmeye alınması ile parkurda, otobüs taşımalarının %70 olan payı %35'e, %29 olan özel araç taşıma payını %11'e düşüğü ve bu parkurda taşıma payı olmayan trenin ise YHT sonrası %54 pay aldığı görülmektedir. Müşteri memnuniyet oranı %90 seviyesindedir.

Ankara-Eskişehir ve Ankara-Konya hatlarında 2009-2010-2011 yıllarında YHT'ler ile toplam **5.387.390** yolcu taşınmış ve **18.614** sefer yapılmıştır. Bu yıllarda çalışan YHT'lerin ortalama doluluk oranı ise %71'dir.

2009 yılında itibaren başlatılan YHT hatlarının kullanımının artırılması, demiryolunun daha fazla mesafelerde de rekabet edebileceği anlamına gelmektedir.

Yolcu taşımacılığında modlar arası dengeli bir dağılımının sağlanması için daha fazla entegre edilmesi gerekmektedir. havalimanları, limanlar, demiryolu, metro ve otobüs durakları, otomobil kiralama noktaları ve park alanları gitgide iç içe geçmeli ve yolcular için multimodal bağlantı platformları olarak düşünölmelidir.

Demiryolları, yolculara ilişkin ciddi bir kaza riskinin minimum seviyede tutulduğu oldukça güvenli bir taşımacılık türü olarak kalmaktadır.

Süper Ekspres Trenler: Hızlı ve konforlu trenler olup, büyük kentler arasında direkt yolcu taşıması yapan, ara gar ve istasyonlarda durdurulmayan trenlerdir.

<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*

*Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi yol çalışmaları kapsamında 01 Şubat 2012 tarihinden itibaren 24 ay süreyle ara verilmiştir.

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

<u>Tren adı</u>	<u>Parkuru</u>
İçanadolu 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

* Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi yol çalışmaları kapsamında 01 Şubat 2012 tarihinden itibaren 24 ay süreyle ara verilmiştir.

** Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi yol çalışmaları kapsamında 1 Şubat 2012 tarihinden itibaren 24 ay süreyle Ankara-Arifiye-Ankara arasında işletilecektir. Yol çalışmaları nedeniyle 02.04.2012 tarihinden itibaren Eskişehir-Arifiye-Eskişehir arasında işletilmektedir.

*** Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi yol çalışmaları kapsamında 1 Şubat 2012 tarihinden itibaren 24 ay süreyle Ankara-Kars-Ankara arasında işletilmektedir.

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)

* Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi yol çalışmaları kapsamında 01 Şubat 2012 tarihinden itibaren 24 ay süreyle ara verilmiştir.

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.

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

Ortadoğu Yönüne

*İstanbul-Tahran, (*Transasya Ekspresi*)

*Van-Tebriz 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.

IV-3.3. 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 nedeniyle 2011 yılı elleçleme tonajı 2010 yılına göre düşük olmuştur.

Limn Hizmetleri (Bin Ton)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Yükleme	18.992	20.547	19.904	21.463	16.941	14.386	13.518	10.842	7.924
Boşaltma	22.517	26.151	24.745	23.901	19.619	16.020	12.113	9.248	7.397
Toplam	41.509	46.698	44.649	45.364	36.560	30.406	25.631	20.090	15.321

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 (m2)	
	Gemi / Yıl		Elleçleme	Elleçleme	Karışık Eşya		
	Yolcu Gemisi	Yük Gemisi	Kapasitesi	Kapasitesi	Elleç.Kapasi	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 2011 yılında 2010 yılına göre % 24 azalışla 15.321 bin ton yük elleçlenmiş olup, 2011 yılı programı % 85 oranında gerçekleşmiştir. Elleçleme faaliyetlerini oluşturan yükleme boşaltmalara ayrı ayrı bakıldığında ise; toplam yüklemelerin geçen yıla göre % 27 oranında, toplam boşaltmaların ise % 20 oranında azaldığı görülmektedir.

Limanlar itibariyle toplam elleçleme miktarına baktığımızda ise; geçen yıla göre Derince Limanında %4, İzmir Limanında %4, İskenderun Limanında %36 oranında azalma, Haydarpaşa Limanında %27 oranında artış olmuştur.

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 Limanı**, "İşletme Hakkının Devri" yöntemi ile özelleştirilmesi için yapılan ihale sonucunda, 372.000.000 - ABD Doları bedelle ve 36 yıl süreyle 30.12.2011 tarihinde LİMAK İskenderun Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş.ne devredilmiştir.

- **İzmir Limanı, İzmir Limanının** 49 yıl süreyle “İşletme Hakkının Devri” yöntemiyle özelleştirilmesi için yapılan ihale, ÖİB tarafından 28 Nisan 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 çıkmış olup, 1/5000’lik imar plan değişikliğine ilişkin 04.01.2012 tarih 2012/01 ÖYK Kararı Resmi Gazetede yayınlanmıştır.
- **Derince Limanının** 36 yıl süreyle “İşletme Hakkının Devri” yöntemiyle özelleştirilmesi için yapılan ihale , Özelleştirme Yüksek Kurulu’nun 14.06 2010 tarih ve 2010/37 sayılı kararı ile iptal edilmiştir. DLH tarafından yürütülen Derince Limanı Konteyner Terminali Projesi 18.05.2011 T. Ve 2011/T-13 sayılı YPK Kararı ile Yap İşlet Devret modeli kapsamında çıkartılmış olup, Limanının bu proje kapsamındaki alan ile birlikte özelleştirilmesi için ÖİB tarafından imar planı değişiklik çalışmaları devam etmektedir.

Vangölü Feribot İşletmeciliği

Van Gölü Feribot Müdürlüğü, Van İlinden 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.

Vangölü Feribot İşletmesi	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Sefer Sayısı	2.030	2.410	2.018	2.300	2.866	2.958	1.674	1.482	1.991
Yolcu sayısı	29.084	28.890	23.905	27.203	23.489	30.739	27.494	23.084	25.074
Yük (Ton)	222.299	283.341	400.107	474.890	564.926	507.226	242.241	261.650	365.526
Vagon Sayısı	18.032	21.402	18.113	20.809	22.965	25.175	13.227	11.971	17.495

Türkiye - İran -Türki Cumhuriyetleri ve Türkiye- Pakistan ve Afganistan arasındaki ticaret ve demiryolu taşımacılığı açısından Van Gölü geçiş kapasitesinin artırılması ya da kesintisiz bir demiryolu sağlanması için yüksek kapasiteli yeni feribot alım çalışmaları devam etmektedir.

Haydarpaşa-Sirkeci Feribot İşletmeciliği

Sirkeci-Haydarpaşa feribot iskeleleri arasında demiryolu irtibatı, imalat tarihi 1966 olan Demiryolu II ve imalat tarihi 1981 olan Demiryolu III feribotlarıyla sağlanmaktadır. Her feribot yaklaşık 10 vagon veya 480 ton kapasiteye sahiptir. MARMARAY projesinin gerçekleştirildiğinde Avrupa-Asya arasında kesintisiz yük taşımacılığı sağlanacaktır.

Haydarpaşa-Sirkeci Feribot Hizmetleri	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Sefer Sayısı	2.766	3.286	3.396	3.572	3.543	3.694	2.727	3.400	3.547
Yük (Ton)	824.143	913.918	977.856	1.027.503	1.085.734	1.139.147	761.533	1.115.105	1.195.334
Vagon Sayısı	22.461	24.050	23.369	25.964	27.795	29.415	19.485	29.422	29.740

IV-4. TCDD'nin Mali Durumu

TCDD'nin Mali Durumu (Milyon TL)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Gelir	1.119	1.244	1.863	1.548	1.643	1.754	2.108	2.007	2.661
Gider	1.615	1.873	2.076	2.052	2.273	2.566	2.624	2.873	3.394
Kar/Zararı	-496	-629	-213	-504	-630	-812	-516	-866	-733

Kuruluşumuzun faaliyet içi gelirleri kapsamında 2010 yılına göre yolcu gelirlerinde % 25, yük gelirlerinde %14, Van Gölü İşletmesi gelirinde %58, liman gelirlerinde % 7 ve faaliyet dışı gelirlerde ise % 153 oranında artış, 2010 yılına göre 2011 yılında toplam gelirlerde % 33 oranında artış, toplam giderlerde ise % 18 oranında artış olmuştur. Kuruluşumuzun zararı 2010 yılına göre % 15 oranında azalış göstererek 733 Milyon TL olmuştur.

Demiryolu Taşımalarının payı yolcуда %2, yükte ise %5 seviyesindedir. TCDD'nin 2011 yılında GSYİH'ya katkısı % 0.05'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 olarak görülmektedir.

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
2010	107.942

IV-5. TCDD'nin 2023 Hedefleri

Ulaştırma Bakanlığı tarafından yapılan 10. Ulaştırma Şurası'nda Demiryollarının 2023 hedefleri-projeleri aşağıdaki gibi belirlenmiştir:

- TCDD'nin hizmet zararlarının azaltılması ve rekabet ortamı oluşturularak işletme kalitesinin artırılması için; "Türk Demiryolunun" yeniden yapılandırılmasını tamamlamak.
- Demiryolu sektör payının artırılması için mevcut demiryolu hatlarını yenilemek.
- Mevcut sinyalsiz demiryolu hatlarının sinyalizasyonunu tamamlamak.
- Mevcut elektrifikasyonsuz demiryolu hatlarının elektrifikasyonunu tamamlamak.
- Yapımları ve uygulama projesi devam eden 1.311 km çift hattı 2.622 km yüksek hızlı demiryolu ağını 2012 yılına kadar tamamlamak.
- Yüksek Hızlı Demiryolu ağına öncelik vermek ve 10.518 km çekirdek ağını tamamlamak.

- Konvansiyonel demiryolu ağını geliştirmek ve 3.985 km hat yapmak. 2023 yılına kadar toplam 14.518 km demiryolu yapılarak toplam 25.511 km demiryolu ağına ulaşmak.
- Marmaray Projesi'ni tamamlamak.
- Başkent Ray Projesini Tamamlamak.
- Demiryolu çeken-çekilen araç filosunu geliştirmek.
- Uluslararası demiryolu yük taşıma payını artırmak için İstanbul-Basra, İstanbul-Kars-Tiflis-Bakü, Kavkaz-Samsun-Basra, İstanbul-Halep-Mekke, İstanbul-Halep-Kuzey Afrika taşıma koridorları geliştirilecektir.
- Mevcut çeken ve çekilen araç parkının yenilenmesi: 180 YHT Seti, 300 Lokomotif, 120 EMU, 24 DMU, 8.000 yük vagon temin edilecektir.
- Yeni çeken ve çekilen araçları UIC, EN ve TSI standartlarına uygun imal etmek.
- Çeken ve çekilen araçların üretim ve bakımlarında özel sektör payını artırmak.
- Trenleri tek makinistle kullanılabilir hale getirmek, tüm trenlerde kesintisiz internet erişimi sağlamak.
- Demiryolu İşletmeciliğinde özel sektör payını %50'ye çıkartmak.
- Etkin karayolu ve demiryolu bağlantısına sahip 16 adet lojistik merkez kurulacaktır.
- Organize sanayi bölgelerine ve önemli üretim merkezlerinin tümüne doğrudan hatlarla (İltisak hatları) bağlantı sağlamak.
- Ulaştırma Bakanlığı, Üniversite veya TÜBİTAK bünyesinde Demiryolu Enstitüsü ile Uluslar arası akredite bir demiryolu test ve sertifikasyon merkezi kurmak.
- Küresel demiryolu sektörü içinde, Türk demiryolu yan sanayinin yer alması, geliştirilmesi ve etkin bir aktör haline gelmesini sağlamak.
- Yük taşımalarında işlemini olumsuz etkileyen mevcut gümrük iş ve işlemlerinin kolaylaştırmasına yönelik gümrük kanununu düzenlemek.
- Trafiğin yoğun olduğu hatlarda, hemzemin geçitler, alt-üst geçit veya otomatik bariyerli geçit haline dönüştürülerek kazaları asgariye indirmek.
- Mevcut yolların geometrik koşullarının iyileştirilmesi amacıyla tüm hatlardaki dingil basıncını minimum 22,5 ton'a çıkarmak.
- 2023 yılına kadar 10.000 km YHT ve 4.000 km konvansiyonel hat yaparak, toplam demiryolu ağını 25.940 km'ye yükseltmektir.

V- Avrupa demiryolları ile TCDD'nin karşılaştırılması

Gelişmiş ülkelerdeki ulaşım 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)

2009 Yılı

Ülke	Yolcu-Km						Ton-Km									
	Demiryolu	%	Otomobil	%	Otobüs	%	TOPLAM	Demiryolu	%	Karayolu	%	İşyolu	%	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 yayımlanmadığından 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.

2009 yılında yolcu-Km bazında değerlendirdiğimizde Türkiye’de demiryolunun aldığı pay % 2,3 iken, İngiltere’de %6, 8, Almanya’da % 8, ve Fransa’da % 10,2 olmuştur.

2009 yılında ton-km de ise Türkiye’de % 4,4 iken, İngiltere’de % 13, Almanya’da % 23,2 ve Fransa’da % 14,9 olmuştur.

ULUSLARARASI KARŞILAŞTIRMALAR

Ülke		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*1000	Hat Uzunluğuna Düşen Personel Sayısı	Hat Başına Düşen Trafik
Türkiye	TR	83	12	7	9	1,3	1,1	600	2,9	1.750
İngiltere	GB	721	130	6	28	5,1	21,8	855	2,8	2.364
Yunanistan	GR	315	19	16	37	2,3	1,3	499	1,6	783
Almanya	DE	647	94	7	28	4,1	23,2	796	7,1	5.640
İtalya	IT	611	55	11	30	2,8	11,1	730	5,1	3.717
İspanya	ES	326	27	12	36	3,0	12,3	977	2,3	2.256
Fransa	FR	627	47	13	63	4,7	17,8	721	5,2	3.744
Avusturya	HU	426	69	6	44	7,1	26,2	457	7,7	3.525
Macaristan	RO	338	85	4	32	8,0	11,0	422	4,9	2.086
Bulgaristan	BG	175	37	5	26	5,5	4,1	184	6,8	1.258
Romanya	JR	343	45	8	38	5,0	2,7	315	5,2	1.634
Japonya	US	506	98	5	15	2,9	177,7	3.263	3,4	11.238
Amerika	CA	210	35	6	65	10,8	0,1	15.391	0,5	7.855
Çin	CN	44	7	6	3	0,5	1,1	1.622	30,8	49.999
Rusya	RU	56	5	11	67	6,0	6,6	2.244	11,2	25.208

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, İtalya’da 55 km, Avusturya’da 69, İngiltere’de 130 km demiryolu düşmektedir.

Nüfusun bir yıl içerisinde demiryolu ile seyahat sıklığı ise Avrupa ülkelerinin çok altındadır. 2009 yılında Türkiye’de 1,1 iken İngiltere’de 22, Almanya’da 23, İtalya’da 11, 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. 2010 yılında Türkiye’de 1.750 iken, Almanya’da 5.640, İtalya’da 3.717, Fransa’da 3.744, Japonya’da 11.238 ve Rusya’da 25.208 olarak gerçekleşmiştir.

VI- Sonuç

2003-2011 yılları arasında 2012 yılı fiyatları ile 19,5 Milyar TL yatırım yapılmış, bunun sonucunda öncelikle Türk Halkı Yüksek Hızlı trenle tanıştırılmış, Ankara-Eskişehir ve Ankara-Konya arasında hızlı tren işletmeciliğine geçilmiştir. Yol altyapısındaki iyileştirmeler, alınan DMU ve banliyö dizileri ile de yolcu taşımacılığında daha kaliteli hizmet sunulması sağlanmıştır. 2011 Yılında Ulaştırma Bakanlığının yapısının değiştirilmesi ve demiryolu sektörü ile ilgili gerekli yapılanmanın oluşturulması ile beraber 2012 yılında TCDD’nin yeniden yapılandırılması sonucunda TCDD’nin hizmet kalitesi artacak, hızlı tren ile yolcu taşımacılığı yaygınlaştırılacak, demiryolu taşımacılığının sektör içindeki payı artacak ve TCDD’nin kamu üzerindeki mali yükü azalacaktır.

TCDD; 10. Ulaştırma Şurasında belirlenen 2023 hedefleri çerçevesinde yatırım ve projelerini hayata geçirmeye çalışmaktadır.

Demiryolu sektöründe 2023 yılına kadar hedeflenen projeler gerçekleştiğinde yük taşımacılığındaki payının %15’in üzerine, yolcu taşımacılığındaki payının ise % 10’ un üzerine çıkması planlanmıştır.