



DEMİRYOLU SEKTÖR RAPORU (TCDD)

2012 Yılı

İÇİNDEKİLER

I- GİRİŞ.....	1
II- DÜNYADA DEMİRYOLLARININ DURUMU	1
III- TÜRKİYE'DE DEMİRYOLU SEKTÖRÜNÜN DURUMU	10
IV- DEMİRYOLU SEKTÖRÜ İÇERİSİNDE TCDD'NİN YERİ	13
IV-1. TCDD'NİN YASAL YÜKÜMLÜLÜKLERİ.....	13
IV-2 TCDD'NİN MEVCUT DURUMU	16
IV-2.1. Yol Durumu.....	16
IV-2.2. Çeken- Çekilen Araç Durumu.....	17
IV-2.3. Personel Durumu.....	18
IV-3. TCDD'NİN İŞLETME FAALİYETLERİ	19
IV-3.1. Yük Taşımacılığı.....	19
IV-3.2. Yolcu Taşımacılığı	27
IV-3.3. Liman İşletmeciliği.....	42
IV-4. TCDD'NİN MALİ DURUMU	44
V- AVRUPA DEMİRYOLLARI İLE TCDD'NİN KARŞILAŞTIRILMASI	44
VI- SONUÇ.....	46

I- Giriş

Hazine Müsteşarlığı tarafından Resmi Gazetede yayımlanan 2013 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, **“2012 Yılı Sektör Raporu”**nu hazırlanmıştır.

II- Dünyada Demiryollarının Durumu

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

21.yüzyılın ilk yarısında görüntü oldukça farklıdır. Nüfus yoğunluğundaki artış, insan sağlığı ve iklim değişiklikleri ulaştırmanın geneline daha kapsamlı bir bakış açısını gerektirmiştir. Ekonomik güçler hala ulaştırma modlarının nasıl rekabet edeceği yönünde karar verici durumda olsalar bile, dışsal maliyetler, özellikle karbon emisyonları, kalabalık ve emniyet, ulaştırmanın geleceğinde ve modların belirlenmesinde büyük rol oynayacaktır.

Demiryolları homojen bir yapıya sahip değildir ve bu durumun demiryollarının potansiyel rolünün belirlenmesinde büyük önemi bulunmaktadır.

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 karşılıklı işletilebilirlik (interoperability) sayılabilmektedir.

Bilişim çağında oluşumuz yaşam alanının birçok noktasında olduğu gibi ulaştırma sektörünü ve demiryollarını da olumlu yönde etkilemekte ve özellikle araç, yol, sinyalizasyon ve sistemin talebe uygun işletilmesine 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 tren hızının 340 km/saate 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.

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

2011

Ülke	Ülke Yüzölçümü Km ²	Nüfus	Karayolu Uzunluğu (Km)	Demiryolu Anahat Uzunluğu (Km)		Yolcu Sayısı	Yolcu-Km	Net Ton	Ton-Km	Trafik	
				Elektrikli	Toplam						
	10 ⁶	10 ⁶	10 ³			10 ⁶	10 ⁶	10 ⁶	10 ⁶	10 ⁶	
Türkiye	TR	785	74	65	3.159	9.642	86	5.882	25	11.303	17.185
İngiltere	GB	243	63	175 b	5.371	15.884	1.389	56.617	100	20.974	77.591
Yunanistan	GR	132	11	42 b	264	2.552	14 a	1.383 a	4 a	614 a	1.997
Almanya	DE	357	82	231 b	20.497	41.876	2.368 a	82.837 a	375	113.317	196.154
İtalya	IT	301	61	184 c	11.925	16.726	839 a	43.349	92	19.787	63.136
İspanya	ES	506	46	165 c	8.738	13.945	579	22.478	25	9.748	32.226
Fransa	FR	640	64	401 b	15.687	29.273	1.102 b	88.610 b	92	34.202	122.812
Avusturya	AT	84	8	36 b	3.763	5.500	242	9.819	108	20.345	30.164
Macaristan	HU	93	10	31 b	2.792	7.390	146	7.763	47	9.118	16.881
Bulgaristan	BG	111	7	19 c	2.862	4.072	29	2.059	14	3.291	5.350
Romanya	RO	238	21	82 c	4.020	10.777	61	5.044	61	14.719	19.763
Avrupa Birliği	EU27	4.323	502	1.825 g	111.100 b	224.393 g	8.187 d	390.212 d	1.584	389.900	780.112
Japonya	JP	378	128 a	191 b	24.095	36.881	29.078	548.010 a	44 a	20.400 a	568.410
Amerika	US	9.629	312	2.026 b	375.774	29 c	57.573 a	2.024 d	2.498.000 d	2.555.573
Çin	CN	9.561	1.348 a	425 b	32.717	66.974	1.525 b	961.000	3.333 b	2.947.000	3.908.000
Rusya	RU	17.098	143	963 b	43.179	85.700	993	139.800	1.242	2.127.000	2.266.800

(*) Trafik = Yolcu km + Ton km

(...) Bilinmiyor. a: 2010 b: 2009 c:2008 d: 2007 f: 2000

g: Söz konusu değer için sağlıklı bir bilgiye ulaşılamamış, 27 Avrupa ülkesinin en güncel verilerinin direkt toplamı hesaplanmıştır.

Kaynak : Eurostat, UIC, UNECE, ERF, Japanese Statistics Bureau, China Yearbook

Rusya Federasyonu'na ait veriler devlete ait demiryollarının verileridir, şirket verileri yer almamaktadır.

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:

- Altyapı yönetimlerine ve demiryolu işletmelerine özerklik vermek,
- Taşımacılık faaliyetleri ile altyapı yönetimini birbirinden ayırmak,
- 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; emniyetli, etkin ve aynı zamanda sosyal yararları göz önünde bulunduran ve çevreye saygılı bir ulaştırma politikası geliştirmektir..

Avrupa Birliği, taşımacılığı modern ekonomilerin anahtarı olarak görmekte ve ulaştırma politikaları üretmek ve bunların uygulanmasını sağlamaya yönelik çalışmalar yürütmektedir.

AB'nin, ortak taşımacılık politikasını oluşturmak amacıyla uzun vadeli stratejilerin ilk aşamalarını açıkladığı "2010 yılı için Avrupa Ulaştırma Politikası: Karar Zamanı" başlıklı Beyaz Kitabı 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 dahil 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 yükümlülüklerinin 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 gerçekleştirilmiştir ve belirtilen hedefler geçerliliğini hala korumaktadır.

Avrupa Komisyonu 2001 Beyaz Kitabını 2006 yılında, ulaştırma sektöründe yaşanan gelişmeleri dikkate alarak yeni ihtiyaçlara cevap verebilecek şekilde gözden geçirmiş ve 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

Son 10 yılda AB mevzuatı, rekabet edebilirliği ve açık pazarı destekleyecek şekilde önemli ölçüde geliştirilmiştir. Buna paralel olarak ulusal şebekelerin emniyet ve karşılıklı işletilebilirliğini iyileştirmeye ve "ulusal" demiryollarından ziyade iyi entegre edilmiş bir "Avrupa" demiryolu sisteminin geliştirilmesine yönelik önlemler alınmıştır. 1990'ların başında

demiryolu mevzuatı, demiryolu işletmelerinin devletten ayrı bir şekilde bağımsız olarak yönetilmesi ve altyapı yönetimi ve demiryolu işletmeleri arasında hesapların ayrılması yoluyla pazarın açılması ve demiryollarının teşvik edilmesi ile ilgili olarak bazı sınırlı uygulamaları ortaya koymuştur. Ancak 2000'den itibaren, yasal önlem paketlerinin içeriğinde daha fazla yeniliğe ihtiyaç duyulmuştur. Komisyon 91/440 Direktifi ile başlayan reform sürecini ileri bir adım olarak "Birinci Demiryolu Paketi" şeklinde devam ettirmiştir. 2001 yılında kabul edilen 1.Demiryolu Paketi;

- Uluslararası demiryolu pazarının açılması,
- Avrupa demiryollarının geliştirilmesi ve (a) devlet ve altyapı yöneticisi, (b) devlet ve demiryolu işletmeleri (c) altyapı yöneticisi ve demiryolu işletmeleri arasındaki ilişkinin açıklanması (Direktif 2001/12/EC) için genel bir çerçevenin çizilmesi,
- Yük işletmelerinin Avrupa demiryolu şebekesinde hizmet verebilmesi için lisans almasına yönelik yerine getirmesi gereken zorunluluklar (Direktif 2001/13/EC),
- Kapasite tahsisi ve altyapının ücretlendirilmesine yönelik politikaların tanımlanması (Direktif 2001/14/EC),

hususlarını içermektedir.

2004 yılında kabul edilen 2.Demiryolu Paketi:

- Demiryolu emniyetine ortak bir yaklaşım (Direktif 2004/49/EC),
- Avrupa'nın yüksek hızlı ve konvansiyonel demiryolu sistemlerinin karşılıklı işletilebilirliği için gereklilikler (Direktif 2004/50/EC),
- Avrupa şebekesinin bütününde ulusal ve uluslararası yük demiryolu pazarının açılması (Direktif 2004/51/EC),
- Avrupa Demiryolu Ajansının (ERA) kurulması (Yönetmelik 1335//2008 ile düzeltilen Yönetmelik (EC) 881/2004),

hususlarını içermektedir.

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.

2007 yılında kabul edilen 3.Demiryolu Paketi:

- Uluslararası yolcu hizmetlerinin rekabete açılması (Direktif 2007/58/EC),
- Makinistlerin sertifikalandırılmasına ilişkin prosedürlerin oluşturulması (Direktif 2007/59/EC),
- Yolcular için temel haklar (Yönetmelik 1371/2007)

hususlarını içermektedir.

Bu paket kapsamında 01 Ocak 2010 tarihinden itibaren uluslararası yolcu hizmetleri serbestleştirmiştir. Yine bu paket kapsamında, ulusal veya uluslararası yolculuk yapan tüm yolcular eşit haklara sahip olacaktır.

Avrupa Komisyonu, taşımacılık sektöründeki son gelişmeler ve gelecek öngörülerini temelinde 2050 yılına kadar ele alınmasını önerdiği faaliyetlere ilişkin Beyaz Kitabı'nı 28 Mart 2011 tarihinde yayımlamıştır. "Tek Avrupa Taşımacılık Alanına ilişkin Yol Haritası– Rekabetçi ve Kaynak Etkin bir Taşımacılık Sistemine Doğru" isimli Beyaz Kitap, 2050 yılına kadar AB genelinde rekabetçi ve kaynak etkin bir taşımacılığın temin edilmesini ve AB'nin küresel taahhütleri çerçevesinde sektörden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılmasını öngörmektedir

2011 Beyaz Kitabı ulaştırma sektöründeki gelişmeleri, bu gelişmelere ilişkin gelecekte ortaya çıkabilecek zorlukları ve dikkate alınması gereken politika girişimlerini küresel anlamda tekrar gözden geçirmektedir.

Kitapta, Avrupa demiryolu işletmelerinin gereksiz teknik ve idari engeller olmaksızın hizmet sağlayabilecekleri bir demiryolu pazarının oluşturulması hedefinin altı çizilmiştir. Tektip Avrupa Taşımacılık Alanı'nın oluşturulmasına ilişkin gerekli koşul; pazarın açılması sürecinin tamamlanması, yolcu hizmetlerinin kamu hizmet sözleşmeleri altında verilmesinin sağlanması, Avrupa Demiryolu Ajansı'nın rolünün güçlendirilmesi, altyapı yöneticileri ve demiryolu işletmeleri arasındaki ayrımın teşvik edilmesi ve yük koridoru yönetimine entegre bir yaklaşım geliştirilmesidir.

Ulaştırmanın ekonomi ve toplum için önemi vurgulanmış ve Avrupa'nın gelecekteki durumunun, dünya ekonomisi ile rekabetçi bir yaklaşımla bütünleşme kabiliyetine bağlı olduğu belirtilmiştir.

Ulaştırmanın ekonominin gelişmesinde, refahın ve ticaretin 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 topyekün bir dönüşüm" planlanmaktadır

2011 Beyaz Kitap'ta belirtilen ana ilkeler;

- Ulaştırmanın 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 tercihen 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 yük taşımaları için ekonomik açıdan cazip hale getirilmesi),

- Enerji kullanımını en uygun düzeye getiren özel yük koridorlarının oluşturulması,
- Ulaştırmadaki engellerin kaldırılması,
- Ulaştırma altyapıları için yeni finansman yöntemlerinin bulunması,
- Kirleten öder ilkesinin daha geniş ölçekte uygulanmasının sağlanması,

olarak belirtilmektedir.

Komisyon'un 2013 yılı başında hazırlamış olduğu çalışma dokümanlarına göre;

AB mevzuatı ve demiryolu sektöründeki dikkate değer gelişmelere rağmen AB demiryolu yolcu taşımacılığının payı yaklaşık %6 seviyesindedir. Avrupa'da yapılan son araştırmalar Avrupalıların sadece %6'sının haftada bir kez tren kullandığını göstermektedir. Üye ülkeler arasındaki farklılıklar dikkate alınsa bile genel olarak diğer modlar ile karşılaştırıldığında demiryolu taşımacılığının kaybı çok açıktır. Yapılan çalışmalar demiryollarının özellikle konvansiyonel uzun mesafe ve kentsel demiryolu hizmetleri açısından geliştirilmesi gerekliliğini ortaya koymaktadır. Yüksek-hızlı tren şebekelerindeki gelişmelere rağmen demiryolunun %6'lık pazar payında bir değişiklik olmamıştır.

Demiryolu sektöründe düşük seviyede yaşanan gelişmelerin nedeni birçok idari, teknik, kurumsal ve yasal engellerdir. Demiryolu yük pazarının Ocak 2007'den ve uluslar arası yolcu pazarının 1 Ocak 2010'dan itibaren tamamen rekabete açılmış olmasına rağmen ulusal yolcu pazarlarının büyük kısmı hala rekabete kapalıdır. Ulusal demiryolu pazarının önemli bir kısmında yolcu hizmetlerinin kamu hizmet sözleşmeleri ile veriliyor olması durumunda ulusal yolcu hizmetleri için altyapıya erişiminin sağlanması amacıyla yasal kısıtlamaların kaldırılmasının sınırlı bir etkisi olacaktır.

Demiryolu taşımacılık hizmetleri için iç pazarın kurulmasına yönelik "AB mevzuatı" nın dikkate değer ölçüde geliştirilmiş olmasına rağmen AB genelinde demiryolu taşımacılığının payı düşük kalmıştır. Dolayısıyla Komisyon, sistemlerdeki farklılıklardan dolayı ortaya çıkan engellerin giderilmesi ve demiryolu sektörünün performansını ve rekabet edebilirliğini artırmak yoluyla demiryolu hizmetlerinin kalite ve etkinliğini artırmak amacıyla 4. Demiryolu Paketini ortaya koymuştur

2011 Beyaz Kitabında da belirtildiği üzere, 4.Demiryolu Paketi 3 farklı ana başlık altında değerlendirilmektedir.

- Ulusal yolcu pazarının açılması: ulusal demiryolu yolcu pazarının kamu hizmeti yükümlülüğü altında işletilen güzergahların yanı sıra açık erişimli hatlar dahil olmak üzere rekabete açılması. (Topluluk demiryollarının geliştirilmesi ile ilgili Direktif 91/440/EC ve demiryolu ve karayolu tarafından verilen yolcu taşımacılığı hizmetleri ile ilgili Yönetmelik 1370/2007'nin yeniden düzenlenmesi)
- Altyapının yönetilmesi: altyapı yöneticisinin, altyapı kapasitesinin kullanımını optimize edecek şekilde faaliyet göstermesi ve altyapı yönetiminin altyapıya ve demiryolu ile ilgili hizmetlere ayrımcı olmayacak bir şekilde erişimi garanti etmesi. (Topluluk

demiryollarının geliştirilmesi ile ilgili Direktif 91/440/EC ve demiryolu altyapısının tahsisi ve ücretlendirilmesi ile ilgili Direktif 2011/14/EC'nin yeniden düzenlenmesi)

- Karşılıklı işletilebilirlik ve emniyet: bütün düzenlemelere rağmen halen var olan idari ve teknik kısıtlamaların bertaraf edilmesi, özellikle idari maliyetlerin azaltılması, prosedürlerin hızlandırılması, demiryolu işletmeleri için ölçek ekonomilerinin artırılması ve ayrımcılıktan kaçınmak için ortak bir emniyet ve karşılıklı işletilebilirlik yaklaşımının oluşturulması. (Topluluk demiryollarının emniyeti ile ilgili Direktif 2004/49/EC'nin, Topluluk demiryolu sistemlerinin karşılıklı işletilebilirliği ile ilgili Direktif 2008/57/EC'nin ve Avrupa Demiryolu Ajansı (ERA)'nın kurulması ile ilgili Yönetmelik 881/2004'ün yeniden düzenlenmesi)

Demiryollarının pazar payının artırılması için Avrupa genelinde yeni demiryolu altyapılarının inşa edilmesi gerekmektedir. 2011 Beyaz Kitabı, 2050 yılına kadar demiryolu orta-mesafe yolcu taşımacılığının çoğunluğunu havaalanlarına tamamen bağlayacak Avrupa yüksek-hızlı demiryolu şebekesinin tamamlanması için çağrıda bulunmuştur.

AB, aynı zamanda sera gazı emisyonlarının seviyesini 2050'ye kadar dönem içerisinde 1990'daki seviyesinin 80-90% aşağısına çekmeyi hedeflemektedir. Diğer sektörler de etkili olmakla 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 emisyonlarının düşürülmesinde etkin rol oynayacaktır.

Ulaştırmanın büyük sorunlarından biri de verimlilikten taviz vermeden, yük taşımacılığının çevresel etkilerini azaltmaktır. Verimli taşımacılığın en önemli unsuru uzun mesafelere taşınan büyük miktarların ilk ve son kilometreler arasında birleştirilmesidir.

Dünyanın her yerindeki uygulamalardan da anlaşılacağı üzere özellikle iç su yolu ve demiryolu taşımacılığı buna uygundur. Tüm mesafelerde en verimli kullanım teşvik edilirken, 300 km üzerindeki taşımalarda modlar arasındaki dengenin yeniden kurulması gerekmektedir. 2030 itibarıyla, 300 km'nin üzerindeki karayolu yük taşımacılığının %30'unun, 2050 itibarıyla ise %50'den fazlasının verimli ve yeşil yük koridorlarıyla kolaylaştırılan demiryolu veya su taşımacılığı gibi diğer modlara kaydırılması gereklidir ve bu hedefe ulaşmak uygun altyapıların geliştirilmesi yoluyla sağlanacaktır.

2030 itibarıyla mevcut yüksek hızlı demiryolu ağı uzunluğunun üç katına çıkarılması, tam anlamıyla fonksiyonel ve AB çapında multimodal bir TEN-T "çekirdek ağı" ve 2050 itibarıyla Avrupa'da yüksek hızlı demiryolu ağının tamamlanması hedeflenmektedir. 2050 itibarıyla orta mesafeli yolcu taşımacılığının büyük çoğunluğunun demiryolu ile yapılması gerektiğinin altı çizilmektedir.

2050 itibarıyla, tüm havalimanı çekirdek ağının tercihen yüksek hız olmak üzere demiryolu ağı ile; tüm çekirdek deniz limanlarının yeterli derecede demiryolu yük ve mümkünse iç su yolu sistemine bağlanması sağlanmalıdır.

AB dahilindeki yük taşımacılığının %47,3 kamyonlar, %37,8'i deniz taşımacılığı yapan gemiler, %11,2'i demiryolu ve %3,7'si iç suyolları ile gerçekleştirilmektedir¹

Demiryolu ağının kapasitesini genişletmek için önemli ölçüde yatırıma ihtiyaç duyulacaktır. Demiryolu ile yük taşımacılığında 2050 yılı itibariyle 2005'e kıyasla %87 oranında bir artış beklenmektedir. Bu artış, yeni hatların yapılmasından ziyade hızın artırılması (özellikle AB'nin doğusunda), ERTMS'nin kullanılması, şehirlerin by-pass edilmesinin sağlanması, 1000 m'lik trenlere uygun yan yollar ve terminallerin kurulması, ana koridorlarda yükleme gabarilerinin genişletilmesi ve mevcut ağın yenilenmesi yoluyla sağlanabilir. Bütün bunların yanısıra sessiz frenlere ve otomatik kuplaja sahip yeni çeken-çekilen araçların da kullanılması gereklidir.

AB'nin gelecekte ulaştırma talebini karşılamak için gerek duyacağı altyapı maliyetinin 2010-2030 için 1.5 trilyon Euro'nun üzerinde olacağı tahmin edilmektedir. 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 gelişmeye 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'de Ulaşım Koridorları ve Gelişmeler

Avrupa ülkeleri Asya-Avrupa ulaştırma koridorlarını, Asya ülkeleri ile ticaretini artırmak ve Asya pazarlarından daha çok pay alabilmek için oluşturmuştur. 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.

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.

¹ Hava ve deniz için: yalnızca ülke içi ve AB -27 içi taşımacılık dahil edilmiştir (Kaynak: Avrupa Komisyonu (2010) Sayılarla AB Enerji ve Ulaşım).

BM Avrupa Ekonomik Komisyonu (AEK)

Türkiye, 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) 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 ise demiryollarında uluslararası işbirliğini geliştirmeyi amaçlamaktadır.

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 kapsamında, "Trans-Asya Demiryolu Şebekesi" adıyla Trans-Asya Kuzey Koridoru, Trans-Asya Orta Koridoru ("İpek Yolu") ve Trans-Asya Güney Koridoru olmak üzere 3 koridor belirlenmiştir. Son iki koridor Türkiye üzerinden geçmekte olup İstanbul ve Ankara bağlantılarıyla tanımlanmaktadır.

Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü

Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ) üyesi ülkelerin, bölgede mevcut ulaştırma sisteminin uyumlaştırılması, iyileştirilmesi ve 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 ulaştırmanın düzenlenmesini amaçlamaktadır. TRACECA projesi, 1993 Mayıs ayında Kafkas ve Orta Asya Cumhuriyetleri için kuzeyde Rusya ve güneyde İran merkezli güzergahlara alternatif yeni ulaştırma koridorları geliştirilmesi yönündeki çalışmaları çerçevesinde, 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.

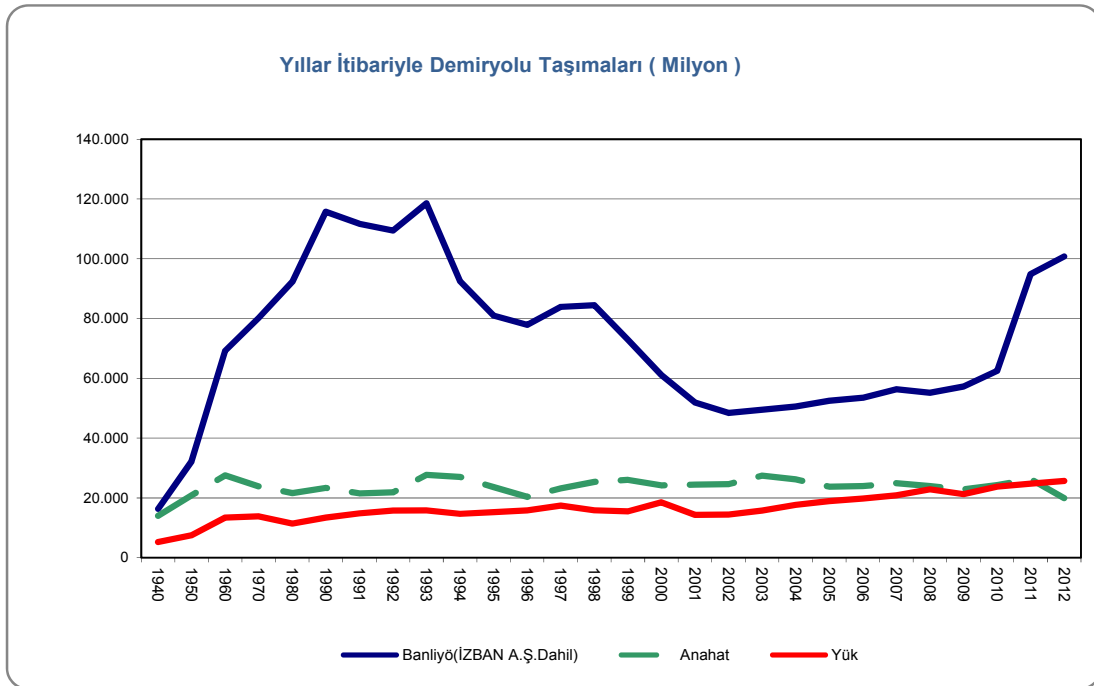
Proje kapsamında, TRACECA'ya dahil olan Samsun Limanı ile Rusya'nın Kavkaz Limanı arasında Feribot Bağlantılı Demiryolu Taşımacılığı Yapılması Projesi ile Türkiye ve Rusya Federasyonu arasında Karadeniz üzerinde bir tren-feri hattı oluşturularak Rusya'dan

Ülkemize ve Ülkemizden Rusya'ya yapılacak taşımaların Samsun ve Kavkaz (Rusya Federasyonu) Limanları arasında bir köprü oluşturulmak suretiyle taşınması amaçlanmış ve Samsun-Kavkaz Tren Feri Hattı 19 Şubat 2013 tarihinde hizmete açılmıştır. "Kavkaz limanından ferilere yüklenen vagonların bojileri, Samsun limanında değiştirilmek suretiyle, yüklerin transit olarak Akdeniz, Avrupa, Asya ve Orta Doğu ülkelerine demiryolu üzerinden ulaşması sağlanmıştır. 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 diğer ulaşım modlarında dengeli bir büyüme olmamış, bunun sonucu 1950-2002 döneminde ancak 945 km. yeni yol yapılabilmektedir.

2003 yılından itibaren ulaştırma sistemi içerisinde demiryolu yatırımlarına öncelik verilmesi sonucu 2003-2012 döneminde 1.086 km. yeni demiryolu yapılmıştır.



1950 yılından itibaren Ulaştırma politikamızdaki 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	Petrol Boru Hattı	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu	Havayolu
1950	25,0	68,2	6,8	0,0	0,0	50,3	42,2	7,5	0,0
1960	45,0	52,9	2,0	0,1	0,0	72,9	24,3	2,0	0,8
1970	75,4	24,3	0,2	0,1	0,0	91,4	7,6	0,3	0,7
2000	71,0	4,3	6,4	0,1	18,2	96,0	2,2	0,0	1,8
2010	75,0	4,5	5,0	...	15,6	97,8	1,6	0,7	...
2011	73,8	4,1	5,8	...	16,2	97,8	1,6	0,7

... Sivil Havacılık verileri temin edilememiştir.

* Şehir içi taşımacılık dahil değildir.

1950 yılından itibaren dengeli bir ulaştırma politikaları yürütülmediğinden demiryollarının ulaştırma sistemi içerisindeki yolcu taşıma payı 1950 yılında % 42,2 iken 2011 yılında % 1,6 seviyesine, yük taşıma payı % 68,2'den 2011 yılında 4,1 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 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 TCDD'nin yatırım ödeneği büyük oranda artmıştır. 2003 yılından başlayıp, 2012 yılı sonuna kadar 2013 fiyatları ile demiryolu sektörüne yaklaşık 25,5 Milyar TL kaynak aktarılmıştır. Demiryoluna verilen önem yatırım planlamasında kendisini göstermiş; 2000 yılında 75 milyon TL olan Demiryolu sektörü ödeneği, 2012 yılında 55 kat artarak yaklaşık 4.1 Milyar TL'ye ulaşmıştır.

Demiryolu Sektörüne Yapılan Yatırımlar (Milyon TL)

	TCDD	DLH	TÜVASAŞ	TÜDEMSAŞ	TÜLOMSAŞ	TOPLAM
2003	400	118	3	1	3	525
2004	681	436	6	4	4	1.131
2005	796	233	7	4	6	1.043
2006	1.357	433	5	4	5	1.804
2007	1.250	711	8	4	4	1.977
2008	1.450	978	10	5	4	2.447
2009	1.798	956	15	5	4	2.778
2010	3.208	1.821	15	5	4	5.052
2011	3.125	1.412	8	4	9	4.558
2012	2.389	1.727	9	5	8	4.138
Toplam	16.454	8.825	86	41	51	25.457

* Kalkınma Bakanlığı deflatör katsayısı kullanılmıştır.

2003-2012 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 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 Halkını yüksek 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 Yüksek Hızlı Tren Projesi tamamlanarak 24 Ağustos 2011 tarihinden itibaren yüksek 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 yasa tasarısı 2013 yılında yasalaşacaktır.

IV- Demiryolu Sektörü İçerisinde TCDD'nin Yeri

IV-1. TCDD'nin Yasal Yükümlülükleri

TCDD; Tüzel Kişiliğe sahip, faaliyetlerinde 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 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 ve İstanbul'da 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, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının yönlendirmesi, Hazine Müsteşarlığının finansal desteği ve garantörlüğünde, Kalkınma Bakanlığının yatırım planlamasındaki desteği ile faaliyetlerini sürdürmektedir.

TCDD, 156 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 31 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 kuruluş 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 VOESTALPINE 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 yılı Haziran ayında üretime geçmiştir.

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 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 İç 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 Birliği Genel Müdürlüğü
- ✓ Havacılık ve Uzay Teknolojileri Genel Müdürlüğü
- ✓ Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu
- ✓ Demiryolu Koordinasyon Kurulu kurulmuştur.

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

KHK ile, demiryolu ulaştırmasının ticari, ekonomik, sosyal ihtiyaçlara ve teknik gelişmelere bağlı olarak ekonomik, seri, elverişli, güvenli, kaliteli, çevreye kötü etkisi en az ve kamu yararını gözeterek tarzda serbest, adil ve sürdürülebilir bir rekabet ortamında yapılması ve diğer ulaştırma türleriyle birlikte ve birbirlerini tamamlayıcı bir şekilde hizmet vermesini sağlamak amaçlanmıştır.

655 sayılı KHK ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı bünyesinde 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.

Demiryolu sektörünün serbestleştirilmesi ve bu doğrultuda TCDD'nin yeniden yapılandırılması amacıyla Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından “Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun” 2013 yılında yasalaşacaktır.

Kanun 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. Yük ve yolcu taşımacılığı rekabete açılacak, özel sektör kendi trenleri ve kendi personeli ile demiryolu taşımacılığı yapma imkânına kavuşacak ve 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
Cumhuriyet Öncesi	4.136
Cumhuriyet Dönemi	
1923-1950	3.764
1951- 2003	945
2012 Sonu Toplam Konvansiyonel Anahat Yol Uzunluğu	8.770
2012 Sonu Hızlı Tren Hat Uzunluğu	872
Toplam (Hızlı+Konvansiyonel) Anahat Uzunluğu	9.642
2012 Sonu İltisak hattı ve istasyon Yolları	2.366
Toplam Yol Uzunluğu	12.008



TCDD, 2012 yılı sonu itibariyle 8.770 km.'si konvansiyonel anahat ve 2.350 km.'si tali hat olmak üzere toplam 11.136 km. konvansiyonel hat, 872 km. yüksek hızlı tren hattı ve 16 km. istasyon içi yüksek hızlı tren hattı olmak üzere toplam 888 km. yüksek hızlı tren hattı ile toplam 12.008 km.lik demiryolu hattı bulunmaktadır. Söz konusu ana hatların %91'i tek hat olup, toplam hatların 3.216 km.'si elektrikli ve 4016 Km.'si sinyalli hale getirilebilmiş ve toplam yol uzunluğu içerisindeki elektrikli ve sinyalli hat oranları sırasıyla %26,8 ve % 33,4 olabilmıştır.

Mevcut hatların;

- % 29,9'i Standart dışı kurp yarıçapına, (Yarıçap< 1.000 metre)
- % 25'i Standart dışı eğime, (Eğim > %0 10)
- % 1,5'i Standart dışı dingil basıncına, (Dingil Basıncı< 20 Ton)
- % 17,1'i Standart dışı ray yaşına, (Ray yaşı > 30)
- % 14'ü Standart dışı traverse (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, sinyalli ve elektrikli hatlarımızın oranını artırmak için yapım ve projelendirme çalışmaları tüm hızıyla devam etmektedir. 2018 yılına kadar mevcut konvansiyonel hatların tamamının sinyalli ve %70'nin ise elektrikli hale getirilmesi hedeflenmektedir.

IV-2.2. Çeken- Çekilen Araç Durumu

2012 yılı sonu itibariyle Kuruluşumuzun çeken araç parkında 56 adet elektrikli loko, 496 adet anahat dizelli loko, 46 adet manevra loko, 108 adet elektrikli dizi, 67 adet dizelli dizi, 12 set yüksek hızlı tren, çekilen araç parkında ise 944 adet yolcu, Kuruluşumuza ait 18.167 adet, sahibine ait 3.159 adet olmak üzere toplam 21.326 adet yük vagonu bulunmaktadır.



Çeken Araçlar (Adet)	Mevcut	Faal	Faal %'si
Elektrikli Loko	56	46	82
Anahat Dizelli Loko	496	410	83
Manevra Loko	46	36	78
Elektrikli Dizi	108	103	95
Dizelli Dizi	67	49	73
Yüksek Hızlı Tren Seti	12	11	92
Çekilen Araçlar (Adet)			
Yolcu Vagonu	944	835	88
Yük Vagonu	18.167	16.833	93
Kapalı Vagon	5.312	4.994	94
Açık Vagon	5.811	5.612	97
Sarıncı Vagon	632	368	58
Platform Vagon	6.412	5.859	91
3.Şahıs Vagonları	3.159	3.025	96
İdari Hizmet Vagonu	1.778	1.690	95

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 dizel lokomotiflere enerji tasarrufa yönelik 2010 yılında 10, 2011 ve 2012 yıllarında 50 adet APU (Yardımcı Güç Ünitesi) monte edilmiştir.

Yaş Gruplar	Çeken Araçlar					YHT	Çekilen Araçlar	
	Dizel Loko		Dizelli	Elektrikli	Elektrikli		Yolcu Vagonu	Yük Vagonu
	Anahat	Manevra	Dizi	Loko	Dizi			
0-9	79	0	23	0	39	12	178	5.745
10-19	10	43	0	19	0	0	166	1.917
20-29	206	0	37	26	32	0	259	4.988
30-39	200	0	0	11	37	0	203	4195
40- +	1	3	7	0	0	0	138	1322
Toplam	496	46	67	56	108	12	944	18.167
Oran	82	7	66	66	64	0	64	58

Diğer taraftan, dizelli lokomotiflerin % 82'si, elektrikli lokomotiflerin % 66'sı, yolcu vagonlarının % 49'u, yük vagonlarının % 51'i 20 yaşın üzerindedir.

IV-2.3. Personel Durumu

TCDD; 2003 yılında 35.853 adet personel ile faaliyetlerini sürdürürken 2012 yılında, 28.073 adet personelle faaliyetlerini sürdürmüştür. Personel sayısında % 22 oranında azalma olmuştur.

TCDD 2012 yılında bazı hizmet kollarındaki personel açığını hizmet alımı yöntemi kapatmıştır. 2012 yılında hizmet alım yöntemi ile 3.056 kişi çalıştırılmıştır.

Yıllar	Daimi işçi	Sözleşmeli	Memur	TCDD Toplam	TCDDGeçici İşçi	TCDDToplam+ Geçici İşçi	Bağlı Ortaklıklar	Bağlı Ortak+TCDD Toplam
2003	13.455	19.192	1.068	33.715	2.138	35.853	5.064	40.917
2011	11.218	15.021	955	27.194	1.577	28.771	4.031	32.802
2012	11.089	15.105	970	27.164	909	28.073	3.784	31.857

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

IV-3. TCDD'nin İşletme Faaliyetleri

IV-3.1. Yük Taşımacılığı

Demiryolu yük taşımalarında 2012 yılında 2011 yılına göre % 1,2 oranında artış olmuştur.

2012 yılında yol bakım-onarım ve yenileme çalışmaları için 21 hat kesiminde yol belirli aralıklar ile trafiğe kapatılmıştır. Gebze-Köseköy hat kesimi tamamen trafiğe kapatılırken, Halkalı-Çerkezköy hat kesimi haftada 4 gün kesintisiz trafiğe kapatılmış, Marmaray Projesi inşaat çalışmaları nedeniyle de Asya-Avrupa bağlantısı kesintiye uğramıştır. Diğer taraftan, Suriye ve Irak taşımalarında da aksamalar yaşanmıştır. Ancak, yaşanan sıkıntılara rağmen 2012 yılında 25,7 milyon ton yük taşınarak, 2003 yılına göre yük taşıma miktarında % 62, gelirden ise %177 artış sağlanmıştır.



Yük Taşımaları (Milyon)	2003	2011	2012
Ton	15,9	25,4	25,7
Ton-Km	8.666	11.677	11.670
Yük Hamton-Km	16.732	17.606	17.730
Ortalama Taşıma Mesafesi (Km)	545	460	454
Rotasyon (Gün)	15,4	10,4	10,07

TCDD yük taşıma anlayışını değiştirmiş ve 2004 yılından itibaren blok tren işletmeciliğine geçmiştir. Blok tren işletmeciliğine geçilmesi sonucu yük taşımaları önemli oranda artmış ve kaynaklar daha etkin kullanılmıştır. Taşıma maliyetlerinde sağlanan azalma müşteri memnuniyetini de artırmıştır.

Blok tren işletmeciliğine geçilmesi, alt ve üst yapının yenilenmesi ile çeken-çekilen araç parkının geliştirilmesi rotasyon sürelerinin düşürülmesinde etkili olmuştur. 2012 yılında rotasyonda 2003 yılına göre % 35, 2011 yılına göre ise % 3 oranında iyileşme sağlanmıştır.

Blok tren işletmeciliği uluslararası taşımaları da etkilemiş ve yaygınlaşmasını sağlamıştır. Türkiye'den Batı'da Almanya, Macaristan, Avusturya, Bulgaristan, Romanya, Slovenya'ya, Polonya, Çek Cumhuriyeti, Doğuda İran, Suriye ve Irak'a; Orta Asya'da Türkmenistan, Kazakistan ve Pakistan'a karşılıklı olarak blok trenler işletilmeye başlanmıştır.

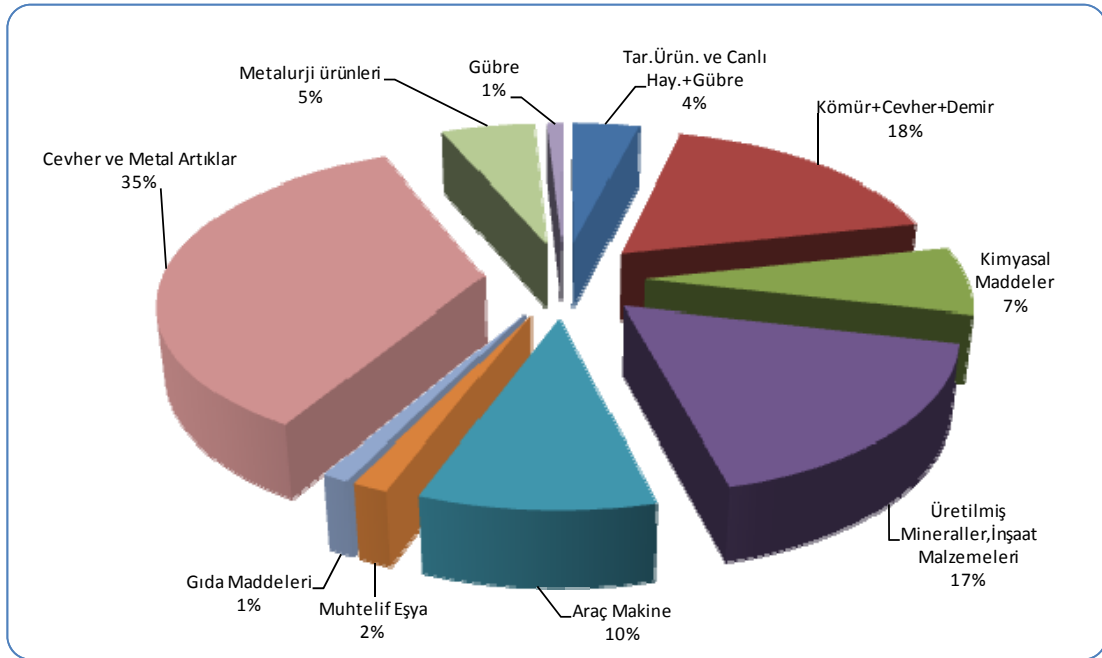
TCDD 2012 yılında 135 adet yurtiçi, 14 adet de uluslararası olmak üzere günde karşılıklı 149 adet blok yük treni çalıştırılmış olup, söz konusu trenlerin % 95'i blok tren olarak işletilmiştir.



2002 yılında 281 adet ve 382 km olan iltisak hattı 2012 yılı sonunda 335 adede ve 473 km' ye çıkartılmıştır. İltisak hatlarının geliştirilmesi konusunda çalışmalar sürdürülmektedir. Taşımalarımızın % 55'ini iltisak hatlarından yapılmaktadır.

Taşımalarımızı madde cinslerine göre incelediğimizde; cevher, kömür, konteyner ve uluslararası taşımalar toplam taşımanın % 76'sını oluşturduğu görülecektir. 2002 yılında taşıması yapılmayan otomobil, sanayi ürünleri, inşaat malzemeleri, gıda maddeleri, vb. eşyalar blok trenlerle taşınmaya başlanılmıştır.

Madde Cinslerine Göre 2012 Yılında Taşınan Yük Oranları



Madde Cinslerine Göre Taşımlar (Bin Ton)

Madde Cinslerine Göre Taşımlar (Bin Ton)	Ton (Bin)	Ton-Km (Milyon)	Ort.Taş Mesafesi
I.Tarımsal Ürünler ve Canlı Hayvanlar	1.012	510	504
Hububat	165	88	533
Keresteler	753	378	502
Hayvansal ve Bitkisel Ürünler	94	44	468
II. Gıda Maddeleri	280	98	350
III. Katı Mineral Yakıtlar(Kömür,Linyit,Kok)	4.507	1.774	394
IV. Kimyasal Maddeler	1.837	971	529
Patlayıcı, Parlayıcı Maddeler.	11	6	545
Akaryakıt, Zift, Katran	1.146	677	591
Diğer Kimyasal Ürünler	680	288	424
V.Cevher ve Metal Artıklar	9.051	4.705	520
Demir Cevheri	6.824	3.772	553
Krom	555	299	539
Manyezit	131	33	252
Borasit	851	301	354
Cüruf	359	91	253
Diğer Madeni Ürünler	331	209	631
VI.Metalurji Ürünleri	1.409	873	620
Demir-Çelik ve ürünleri	1.286	802	624
Borular	123	71	577
VII. Üretilmiş Mineraller, İnşaat Malzemeleri	4.460	1.337	300
İnşaat Malzemeleri	559	252	451
Seramik	429	466	1.086
Mermer	1.135	67	59
Kireç,Alçı, Alçı taşı	1.149	210	183
Çimento	392	120	306
Klinker	419	152	363
Kum	377	70	186
VIII. Gübreler	229	115	502
IX.Araç Makina	2.495	1.090	437
TCDD'ye ait boş vagon	174	50	287
Demiryolu Araçları	293	164	560
Boş Konteyner	648	219	338
Sahibine ait boş vagon	969	534	551
Makineler	391	112	286
Tarım aracı	20	11	550
X.Askeri Eşya	42	31	738
XI.Muhtelif Eşya	345	167	484
Genel Toplam	25.666	11.669	455

* Mesajeri, Bagaj ve İdari Taşıma dahil değildir.

TCDD'nin yük taşımalarını müşteri profili bazında incelediğimizde ise; 2012 yılında toplam taşımanın % 83'ü 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, Türkön, Ar-Gü başta olmak üzere 51 firma ile yapmaktadır.

Belli Başlı Müşterilerin Yaptığı Taşımalar	2003	2011	2012
Firma Sayısı	42	51	51
Ton (Bin)*	9.148	20.051	20.739
TCDD (Şebeke) Toplamı (Bin)**	15.760	24.753	24.887
Oran	58	81	83

* (100.000 ton üzeri taşıma yapılan müşteriler)

** İdari taşımalar hariç.

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, 2012 yılı itibarı ile bu değer 3.159 adet vagona yükselmiştir. 2012 Yılında sahibine ait vagonlarla yapılan taşıma 6 Milyon tona, toplam taşıma içindeki payı % 24'e ulaşmıştır.

Sahibine Ait Vagonlarla Yapılan Taşımalar	2003	2011	2012
Vagon Sayısı	771	2.870	3.159
Ton (Bin)	1.036	5.669	6.049
TCDD Toplamı (Bin Ton)*	15.760	24.753	24.887
Oran	7	23	24

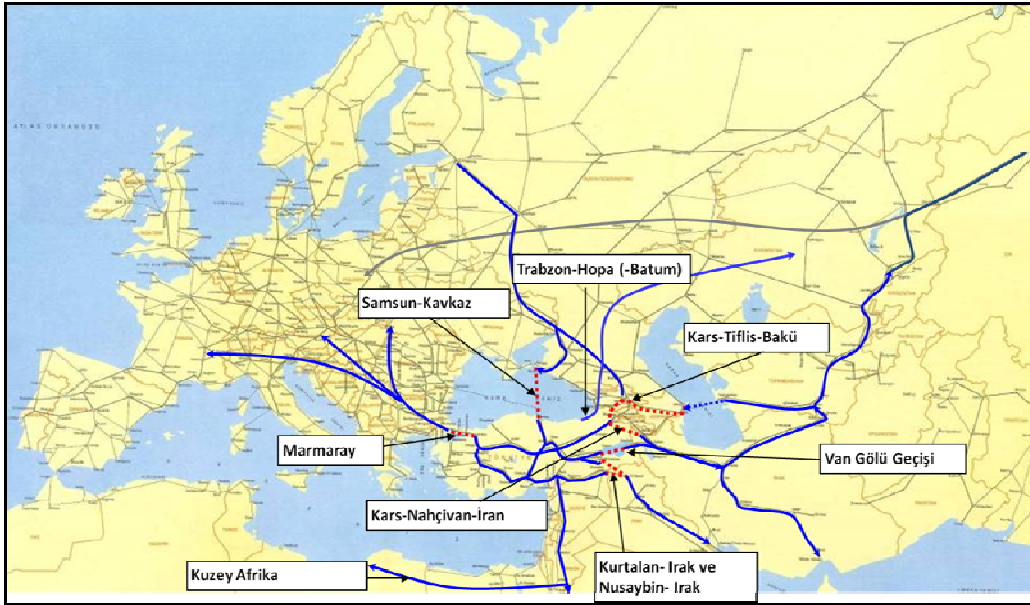
* İdari taşımalar hariç.

Kuruluşumuzun 2012 yılındaki ihracat taşımalarında 2011 yılına göre %25, ithalat taşımalarında %9, transit taşımalarda %26, toplam uluslararası taşımalarda ise %17 oranında azalış olmuştur.

Uluslararası Yük Taşımaları (Bin Ton)	2003	2011	2012
İhracat	692	1.183	883
Avrupa Yönü	298	602	481
Asya Yönü	394	581	402
İthalat	1.006	1.357	1.229
Avrupa Yönü	926	1.273	1.091
Asya Yönü	80	84	138
Transit	17	15	11
Toplam	1.715	2.555	2.123

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 olan Marmaray projesiyle Gebze'den Halkalı'ya kesintisiz demiryolu ulaşımı sağlanacak ve kentiçi trafik sorununa köklü çözüm olacaktır.

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.

Türkiye-Rusya Tren Feri Hattı: Karadeniz üzerinden Rusya ve Türkiye' nin birbirine bağlanması ve mevcut hatlar ile birlikte Basra Körfezine kadar uzanan koridordur. Samsun limanda kapak atma rampası, dolfen ve boji değiştirme tesisi bağlantı yolları inşaatı tamamlanarak Türkiye'nin Samsun, Rusya'nın Kavkaz Limanları Arasında kurulan tren ferisi ile kombine taşımacılık başlatılmıştır. Bugüne kadar 62 sefer yapılarak, 62.942 ton yük taşınmıştır

Viking Treni Projesi: "Viking Treni", Baltık Denizi ile Karadeniz arasında Klaipeda, Odessa ve İliçevski deniz limanlarını demiryolu ile birleştiren önemli bir kombine taşımacılık projesidir. TRACECA koridoru üzerinden Avrupa'nın en kısa yoldan Ortadoğu ve Asya'ya bağlanması hedeflenmektedir.

Viking Treni'nin, Türkiye üzerinden Akdeniz, Avrupa ,Ortadoğu ve Orta Asya bağlantısı sağlanabilecektir. Demiryolu bağlantısı olan limanlarımıza tren ferisi getirilmesi konusunda Ukrayna ile anlaşma onay aşamasındadır.

Yük taşımacılığında ülke genelinde %91'lere varan karayolu ağırlıklı taşıma etkisini azaltmak için, taşıma modları 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.

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.

Diğer taşıma modları arasında rekabeti kaldırıp işbirliğini amaçlayan konteyner taşımacılığı gün geçtikçe artan bir hızla ulaştırma sektöründe tartışmasız ve önemli bir taşıma şekli olmaya başlamıştır. Bu kapsamda 2003 yılında 658 bin ton/yıl olan demiryoluyla yapılan konteyner taşımacılığı 2012 yılında yaklaşık 13 kat artarak 8,3 milyon ton/yıla çıkmıştır.

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 yapılmıştır. Bu taşımaların sürdürülmesi konusunda Bulgaristan, Avusturya ve Almanya ile ortak çalışmalar devam etmektedir.

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 **18** noktada kurulmaktadır.

Samsun (Gelemen), Halkalı, Uşak işletmeye açılmış, Denizli (Kaklık), İzmit (Köseköy), 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.

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: 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 taşıması yapılmaktadır.

İliçevski-Derince Feribot Taşımacılığı: Ukrayna–Türkiye arasında Karadeniz koridorunda demiryolu+feribot bağlantısıyla 2012 yılında 52.776 ton taşıma yapılmıştır.

IV-3.2. Yolcu Taşımacılığı

Banliyö Taşımacılığı

TCDD İstanbul'da Anadolu yakasında H.Paşa-Gebze, Avrupa yakasında Sirkeci-Halkalı parkurlarında, Ankara'da Sincan-Kayaş parkurunda, İzmir'de ise % 50 oranında pay sahibi olduğu iştiraki olan İZBAN A.Ş. ile Aliğa-Cumaovası parkurunda banliyö hizmeti vermektedir.

Banliyö Yolcu Taşımaları (Bin Kişi)	2003	2011	2012
Sirkeci (İst. Avrupa yakası)	19.652	23.736	24.341
Haydarpaşa (İst. Anadolu yakası)	14.555	28.987	26.020
Ankara	15.088	6.703	0
İzmir	227	-	-
İzmir (İZBAN A.Ş.)	-	35.438	50.361
Toplam	49.522	94.864	100.722

Banliyö taşımacılığında (İZBAN A.Ş. dahil) 2003 yılına göre 2012 yılında % 103 oranında artış, 2011 yılına göre ise % 6 oranında artış olmuştur.

Sirkeci banliyö yolcu sayısında 2011 yılına göre 2012 yılında % 3 oranında artış, Haydarpaşa banliyö yolcu sayısında ise % 10 oranında azalış olmuştur. Haydarpaşa banliyösündeki azalış Marmaray Projesi kapsamında Haydarpaşa-Gebze banliyö trenlerinin Gebze-Pendik bölümünün 29.04.2012 tarihinden itibaren seferden kaldırılmasından kaynaklanmıştır.

Ankara-Sincan hat kesiminde Ankara Büyükşehir Belediyesince Yeni Çiftlik Bulvarı projesi kapsamında yapılan karayolu alt/ üst geçit ve köprü inşaatları ve BAŞKENTRAY Projesi nedeniyle Ankara banliyösü 01.08.2011 tarihinden itibaren işletmeciliğe kapatılmıştır. BAŞKENTRAY Projesi hayata geçirildiğinde Ankara'da da metro standardında banliyö hizmeti verilmeye başlanılacaktır.

Banliyö hizmetlerinin daha modern hale getirilmesi çalışmaları kapsamında İzmir'de EGERAY, İstanbul'da MARMARAY, Ankara'da BAŞKENTRAY, Gaziantep'de GAZIRAY projeleri geliştirilmiştir.

EGERAY (İZBAN A.Ş.) PROJESİ:

İzmir Banliyö sistemini Geliştirme Projesi kapsamında, Aliğa-Alsancak-Cumaovası arasındaki mevcut demiryolu hattında Belediye ile müşterek banliyö işletmeciliği yapmak amacıyla Mart 2005 tarihinde protokol imzalanmıştır. 2006 yılında TCDD ve Belediye'nin % 50' şer hisseli ortaklığında İZBAN A.Ş kurulmuştur.

İZBAN A.Ş tarafından 79 km'lik çift hatlı Cumaovası-Alsancak-Aliağa parkurunda 31 istasyon ile 06.03.2011 tarihinden itibaren ticari işletmeciliğe başlanmıştır.

İzmir kent içi ulaşımında kullanılmakta olan Kent kart akıllı bilet sistemine İZBAN A.Ş.'de dâhil edilerek ücret entegrasyonu sağlanmıştır. Projenin güneyde Cumaovası'ndan Torbalı'ya, daha sonrada Selçuk'a, kuzeyde ise Aliağa'dan Bergama'ya uzatılması çalışmaları yürütülmektedir. EGERAY'da, 2010 yılında 2,6 milyon/yıl, 2011 yılında 35.4 milyon/yıl, 2012 yılında 50,4 milyon yolcu/yıl (138.000 yolcu/gün) yolcu taşınması gerçekleştirilmiştir. Sistem tam kapasiteye ulaştığında günde 550.000, yılda 200 milyon yolcu taşınması öngörülmektedir.

BAŞKENTRAY PROJESİ:

Sincan-Kayaş arası 37 km'lik mevcut banliyö hattının transit demiryolu trafiğinden ayrılarak daha konforlu, güvenli ve tercih edilir bir ulaşım türü haline getirilmesi amacıyla Başkentray projesi geliştirilmiştir.

Başkentray projesi kapsamında ilave yeni demiryolu hattı, tüm istasyonların metro standardında gerçekleştirilebilmesi için Sincan-Kayaş hattında işletilen banliyö trenleri 01.08.2011 tarihinden itibaren seferden kaldırılmıştır.

Başkentray projesi ile; Ankara-Behiçbey arasında: 2 adet hızlı tren, 2 adet banliyö, 2 adet konvansiyonel trenler için toplam 6 yol; Behiçbey-Sincan arasında: 2 adet hızlı tren, 2 adet banliyö, 1 adet konvansiyonel trenler için toplam 5 yol; Ankara-Kayaş arasında: 2 adet banliyö, 1 adet hızlı tren, 1 adet konvansiyonel trenler için toplam 4 yol yeniden inşa edilecektir.

Başkentray Projesinin 1. Etabı Ankara-Sincan kuzey hattının yapımı tamamlanarak hizmete açılmıştır.İkinci aşamasının ihale süreci devam etmektedir.

Parkurdaki tüm hemzemin kesişmeler kaldırılarak alt ve üst geçit şeklinde planlanan proje ile karayolu taşıt trafiği de rahatlatılacaktır. Sincan-Kayaş arasındaki koridorun tamamı ihata altına alınacak, hızlı tren hatları ve diğer hatlar da ihata ile birbirinden ayrılacaktır.

Tüm duraklar, metro standardında yeniden inşa edilecek olup, duraklarda yolcu erişimleri tüm peronlarda iki yönlü olarak düşünülmüş ve yaya alt geçitleri planlanmıştır. Ayrıca yürüyen merdivenler ve asansörler inşa edilerek engelli vatandaşlarımızın kullanımına uygun hale getirilecektir. Tüm istasyonlarda merkezi bilgi sistemine bağlı otomatik ücret-veri toplama, anons ve kamera sistemleri kurulacaktır.

Projenin hayata geçirilmesi ile birlikte günde 200.000 yolcu taşınması hedeflenmektedir.

MARMARAY PROJESİ:

Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü tarafından yürütülen ve İstanbul'un kent içi ulaşım sorununa toplu taşımacılıkla köklü bir çözüm getirmeyi amaçlayan Marmaray Projesi, İstanbul Boğazının her iki yakasındaki demiryolu hatlarının, İstanbul Boğazı'nın altından

geçecek olan bir demiryolu tünel bağlantısı ile kesintisiz, hızlı, diğer ulaşım sistemleriyle entegrasyonlu, metro standardında banliyö hizmeti verilmesini sağlayacaktır.

Proje; ana yapılar ve sistemler, batırma tüp tünel, delme tüneller, aç-kapa tüneller, hemzemin yapılar, 3 yeni yeraltı istasyonu, 36 yerüstü istasyonu (yenileme ve iyileştirme), işletim kontrol merkezi, sahalar, atölyeler, bakım tesisleri, yerüstüne inşa edilecek olan yeni bir üçüncü hat dahil olmak üzere, mevcut hatların iyileştirilmesi, tamamen yeni elektrikli ve mekanik sistemler ve temin edilecek olan modern demiryolu araçlarını kapsamaktadır.

Projenin, "Haydarpaşa-Gebze, Sirkeci-Halkalı Banliyö Hatlarının İyileştirilmesi Elektromekanik Sistemler " işi kapsamında bulunan Gebze-Pendik demiryolu hattının inşası için 29.04.2012 tarihinden itibaren Gebze-Pendik hat kesimi, 01.03.2013 tarihinden itibaren Halkalı-Yedikule hat kesimi banliyö işletmeciliğine kapatılmıştır.

Marmaray Projesi ile Asya ve Avrupa arası birbirine bağlanacak, kent içi ulaşımında rahatlayarak günde 1 milyondan fazla insana hizmet verecektir. Proje çalışmaları kapsamında Ayrılıkçeşme-Kazlıçeşme arası 29 Ekim 2013'te, tamamı ise 2015 yılında hizmete açılacaktır

GAZİRAY PROJESİ:

Gaziantep'te kent içi ulaşımında yaşanan sorunların çözümlenmesi amacıyla TCDD ile Gaziantep Büyükşehir Belediyesi arasında Mayıs 2011 tarihinde TCDD'ye ait Başpınar - Mustafayavuz istasyonları arasında banliyö işletmeciliğine yönelik sistem kurulumu ve işletmeciliğin birlikte yürütülmesi konusunda bir protokol imzalanmıştır.

Protokole göre her iki kurumunda %50 oranında katılımıyla, GAZİRAY AŞ kurulacak ve bu şirket Gaziantep şehir merkezinden geçen 25 km'lik demiryolu hattında 49 yıllığına banliyö işletmeciliği yapacaktır. Yeni demiryolu hatları TCDD tarafından, istasyonlar ise Gaziantep Büyükşehir Belediyesi tarafından yapılacaktır. TCDD tarafından yapılan ihaleye göre Mart 2012 tarihinde yüklenici firma ile imzalanan sözleşme kapsamında; Başpınar-Gaziantep arasında 4, Gaziantep-Mustafayavuz arasında 5 hat ile 17 adet istasyon ve 3 adet aktarma istasyonunun projelerinin hazırlanması çalışmaları yapılmaktadır. Söz konusu parkurun güzergâh ve mimari projelerinin hazırlanması çalışmaları devam etmektedir. Projede, fizibilite çalışmasına göre başlangıçta günlük 90.000 yolcunun taşınması hedeflenmektedir.

Anahat Yolcu Taşımacılığı

Anahat Yolcu Taşımaları (Bin)	2003	2011	2012
Yurtiçi	27.342	23.588	16.449
Yüksek Hızlı Trenler	-	2.557	3.350
Uluslar arası	129	181	125
Toplam	27.471	26.326	19.924

Ankara-Eskişehir, Ankara-Konya ve Konya-Eskişehir hatlarında günlük 40 adedi YHT olmak üzere, Ankara-İzmir, Ankara-Adana, Ankara-Malatya, Ankara-Kars, Konya-İzmir, Ankara-Diyarbakır, Ankara-Tatvan, Malatya-Elazığ, Kayseri-Adana parkurları başta olmak üzere yurdun değişik merkezleri arasında günlük 240 adet trenle demiryolu bağlantısı olan 45 il'e yurtiçi yolcu taşıma hizmeti, Ülkemiz ile Avrupa arasında İstanbul-Bükreş, Ortadoğuya Ankara-Tahran, Van-Tebriz parkurlarında günlük 6 adet uluslararası trenle yolcu taşıma hizmeti verilmektedir.

Anahat yolcu taşımacılığında, konvansiyonel trenlerde 2012 yılında 2011 yılına göre % 30 oranında azalış hızlı trenler de ise % 31 oranında artış olmuştur. Toplam anahat yolcu taşımacılığında ise % 24 oranında azalış olmuştur.

Yolcu taşımalarında; hız, konfor, indirme-bindirme olanakları kriterler dikkate alınarak oluşturulan seferlerle değişik nitelik ve hizmet seviyelerinde farklı gelir gruplarına yönelik trenler işletilmektedir.



Bu azalışta; Gebze-Köseköy YHT çalışmaları nedeniyle 24 ay süresince (01.02.2012-01.02.2014 tarihleri arasında) Cumhuriyet, Başkent, Sakarya, Eskişehir, Fatih, Ankara, Anadolu, Meram Ekspresleri ile Adapazarı-Haydarpaşa arasında işletilen günlük 24 adet Bölgesel Ekspres treninin seferden kaldırılması, Boğaziçi Ekspresinin Haydarpaşa-Arifiye, Doğu, Güney, Vangölü ve Transasya Ekspreslerinin Haydarpaşa-Ankara, İç Anadolu Mavi treninin H.Paşa-Arifiye arasında seferden kaldırılması.

Irmak-Karabük-Zonguldak rehabilitasyon ve sinyalizasyon projesi kapsamında 4 Haziran 2012-01.01.2014 tarihleri arasında Zonguldak-Karabük hattında çalışan Bölgesel Trenlerin günlük sefer sayısı 16'dan 4 sefere düşürülmesi, 24.9.2012 tarihinden itibaren hatta işletilen tüm yolcu trenlerinin seferden kaldırılması.

Ankara Marşandiz köprü çalışması nedeniyle YHT seferlerinin 15 Haziran-15 Ağustos arasında Sincan'dan çalıştırılması ve bu kapsamda İzmir Trenleri ve Polatlı Bölgesel tren seferlerinde yapılan düzenlemeler.

Suriye'deki olaylar nedeniyle Halep-Gaziantep arasında işletilen Ekspres trenin 10 Şubat 2012 tarihinde, Tahran-Şam arasında işletilen Ekspres trenin 19 Şubat 2012 tarihinde, Fevzipaşa-Meydanekbez arasında işletilen karma trenin 1 Nisan 2012 tarihinde seferden kaldırılması.

Halkalı-Çerkezköy-Edirne arasında yapılan yol çalışmaları nedeni ile Trakya hattında çalışan Alpullu-Kapıkule, İstanbul-Uzunköprü, Uzunköprü-Pityon ve İstanbul-Çerkezköy trenlerinin 19.03.2012 tarihinden itibaren çalışmalar tamamlanıncaya kadar seferden kaldırılması etkili olmuştur.

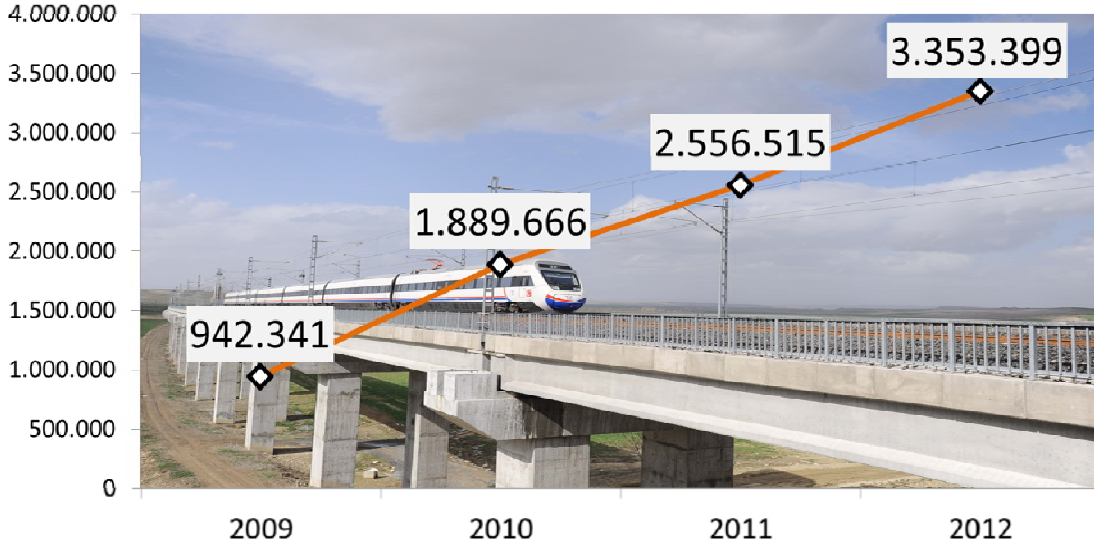
Yüksek Hızlı Trenler

Saatte 250 km/s ve üzeri hız yapan trenlerdir. Elektrikli EMU setleri ile şehirlerarası direkt yolcu taşıma yapmaktadırlar.



Ankara-Eskişehir ve Ankara-Konya hatlarında 2009 Mart – 2012 Aralık (dahil) yılları arasında YHT'ler ile toplam 8.741.921 yolcu taşınmış ve 31.320 sefer yapılmıştır. Yüksek hızlı tren yolcu sayısı 2010 yılında bir önceki yıla göre % 100, 2011 yılında % 35 artmıştır. 2012 yılında ise bir önceki yıla göre % 31 artış ile birlikte 3.353.399 yolcu taşınmıştır.

Yıllara göre Ankara-Eskişehir ve Ankara-Konya toplam yolcu sayıları



Ankara-Eskişehir YHT Üretim Sonuçları:

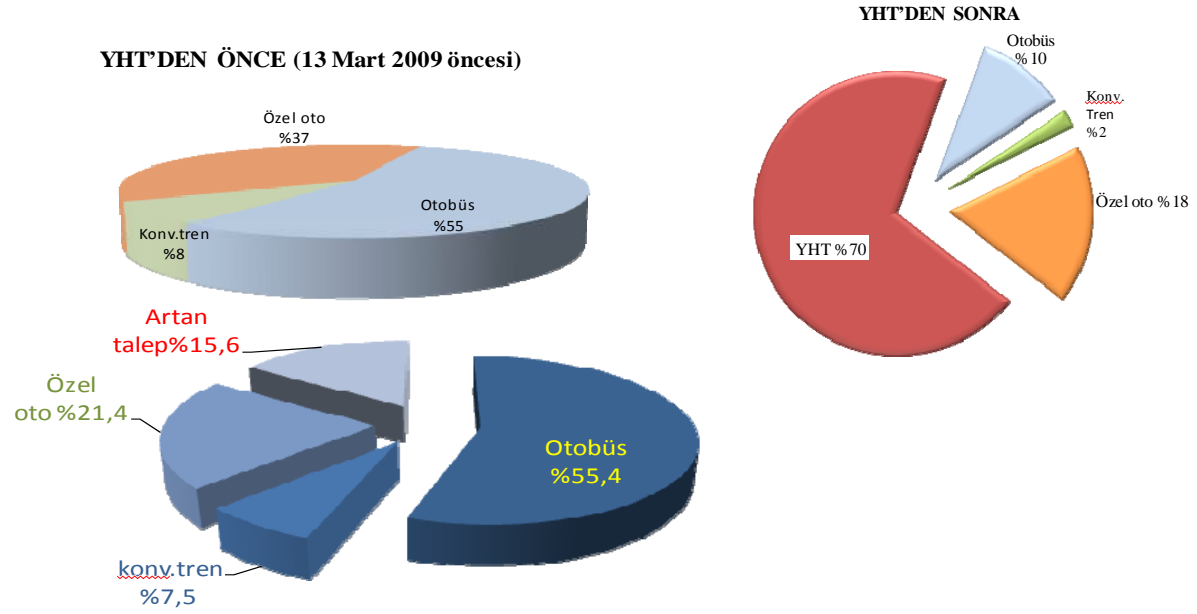
YOLCU TAŞIMA PAYLARI				
GÜNLÜK YOLCU SAYISI	YHT ÖNCESİ	Pay %	YHT SONRASI	Pay %
OTOBÜS	1.463.650	55	292.000	10
KONVANSİYONEL TREN	208.780	8	49.275	2
YHT *	0	0	2.117.000	70
Özel Oto	1.000.000	37	547.500	18
TOPLAM	2.672.480	100	3.005.775	100

Yüksek Hızlı Tren (YHT) İşletmeciliği Ankara-Eskişehir-Ankara arasında 13 Mart 2009 tarihinde başlamıştır. Bu parkurda günde 10 gidiş 10 geliş olmak üzere günde toplam 20 sefer yapılmaktadır. YHT öncesinde konvansiyonel trenlerle günde ortalama 572 yolcu taşınırken, YHT sonrasında bu sayı günlük ortalama hafta içi 6.000, hafta sonu 7.500 kişiye ulaşmıştır.

Daha önce Ankara-Eskişehir arasında %8 olan tren taşıma payı YHT+Konvansiyonel Tren ile % 72'ye ulaşmıştır. YHT+Tren bağlantısıyla Kütahya 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, 2011 yılında 2.149.879, 2012 yılında ise 1.981.887 olmak üzere Eskişehir hattında 6.963.773 adet yolcu taşınmıştır. 24.615 sefer, 6.030.675 tren-km yapılmıştır.

YHT'lerin işletmeye alınması ile Ankara-Eskişehir parkurunda, otobüs taşımalarının %55 olan payı %10'a, %37 olan özel araç taşıma payı %18'e düşmüş ve %8 olan tren payı ise YHT sonrası %72'ye yükselmiştir. Müşteri memnuniyet oranı %90 seviyesindedir.

Ankara-Eskişehir Yolcularının Araç Tercihi Dağılımı:



Eskişehir YHT'yi kullanan yolcuların dağılımı yukarıdaki grafikte gösterilmiştir. Ankara-Eskişehir arasında sefer yapan YHT'ler diğer ulaşım araçlarından pay almakla beraber hareketlilik sayısını arttırarak % 16 civarında yeni bir talep oluşturmuştur. Dünyada hızlı trenler çalıştıkları hatlarda en büyük payı otomobil ve uçakla seyahat eden kesimden çekmektedir. Ankara-Eskişehir parkurunda da benzer bir durum yaşanmış ve YHT'ler daha ekonomik kitlesel bir taşıma modeli oluşturarak, en büyük payı özel araçlardan almıştır.

Ankara-Eskişehir YHT Kombine Satışları:

Eskişehir'den YHT bağlantılı olarak Kütahya'ya trenle, Bursa'ya ise otobüsle kombine taşımacılık hizmeti verilmektedir. 2012 yılında toplam 216.360 kişi, seyahatlerinde YHT + tren/otobüs kombine taşımacılığını kullanmışlardır.

	Kombine	Toplam	%
Eskişehir-Kütahya-Eskişehir	66.634	185.956	36
Eskişehir-Afyon-Eskişehir	3.639	30.879	12
YHT+OTOBÜS BURSA	146.087	146.087	100
ESKİŞEHİR KOMBİNE TOPLAM	216.360	362.922	60

Bu taşımaların 70.273'ü YHT + tren, 146.087'si ise YHT + otobüs kombine taşımacılığı olarak gerçekleşmiştir. Eskişehir-Kütahya-Eskişehir trenlerindeki yolcuların %36'sı YHT aktarmalı olarak seyahatlerine devam eden yolculardır. Bağlantı trenlerdeki toplam 216.835 yolcunun %32'si YHT yolcularıdır.

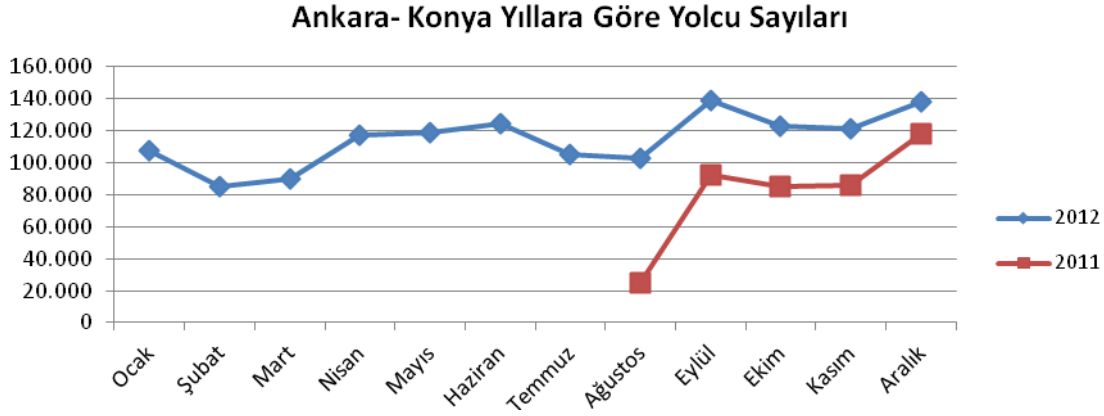
*Afyon-Ankara kombine bilet satışı 2012 Mayıs'tan itibaren kaldırılmıştır. Yolcular kendi seyahat programlarını yapmaktadırlar.

Ankara-Konya YHT Üretim Sonuçları:

24 Ağustos 2011 tarihinde Yüksek Hızlı Tren İşletmeciliğine başlanan Ankara-Konya-Ankara parkurunda 8 gidiş 8 geliş olmak üzere günde 16 sefer yapılmaktadır.

24 Ağustos 2011–31 Aralık 2012 tarihleri arasında 6.705 sefer yapılmış ve toplam 1.778.148 yolcu taşınmıştır. Yapılan tren-km 2.031.615'dir.

Konya'dan Karaman'a DMU Setleri ile 3 gidiş, 3 geliş olmak üzere günde 6 bağlantı, Ereğli'ye 2 bağlantı sağlanmaktadır.



*Ankara-Konya YHT seferleri 24 Ağustos 2011 tarihinde başlamıştır.

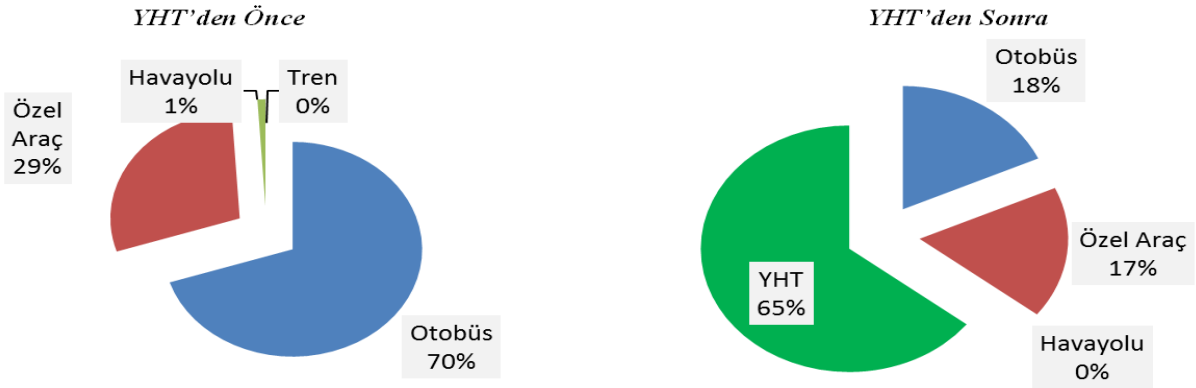
2012 yılında toplam 1.371.512, aylık ortalama 114.293 yolcu taşınmış olup, doluluk oranı ise ortalama %62 seviyesindedir. 2012 yılında günde ortalama 3.747 yolcu, Konya YHT'yi seyahatlerinde kullanmıştır. Ankara - Konya YHT'lerinin sefer sayısı 1 Aralık 2011'de 8'den 14'e çıkarılmış, ancak ağır kış şartlarından dolayı 9 Şubat 2012'de 14'ten 10'a düşürülmüştür. Bu yüzden Şubat ve Mart aylarında yolcu sayılarında düşüş görülmüştür. Nisan'da sefer sayısı 10'dan 16'ya çıkarılmış ve yolcu sayılarında artış olmuştur.

15 Haziran-17 Ağustos arasında YHT'lerin Sincan'dan hareket etmesi nedeniyle Temmuzdan başlayarak yolcu sayılarında düşüş olmuştur. Temmuz ve Ağustos aylarındaki düşüşte Ramazan'ın bu döneme rastlamasının da etkisi vardır.

YHT'ler tekrar Ankara Gardan hareket etmeye başladığı Eylül ve Ekim ayları yolcu sayılarında artışlar gerçekleşmiştir. Eylül ayında üniversite kayıtları da etkili olmuştur. Ekim-Kasım aylarındaki yolcu azalışında, dönemsel yolcu hareketliliği kaynaklıdır. Aralık ayında bir önceki aya göre %14 oranında yolcu artışı gözlenmiştir. Bu artışta 7 Aralık-17 Aralık arası Konya Mevlana'yı Anma Haftası etkili olup 12 ek YHT seferi düzenlenmiştir.

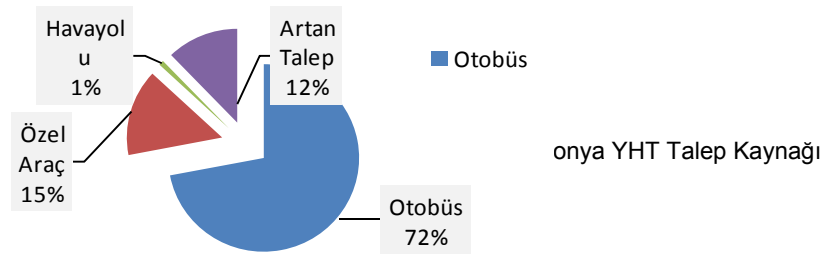
Ankara – Konya Yolcu Taşıma Payı:

YHT'lerin işletmeye alınması ile parkurda, otobüs taşımalarının %70 olan payı %18'e, %29 olan özel araç taşıma payının %17'ye düştüğü ve bu parkurda hizmet vermeyen demiryolu payının ise YHT sonrası %65'e yükseldiği görülmektedir. Müşteri memnuniyet oranı %90 seviyesindedir.



Ankara-Konya Ulaşım Talep Gelişimi

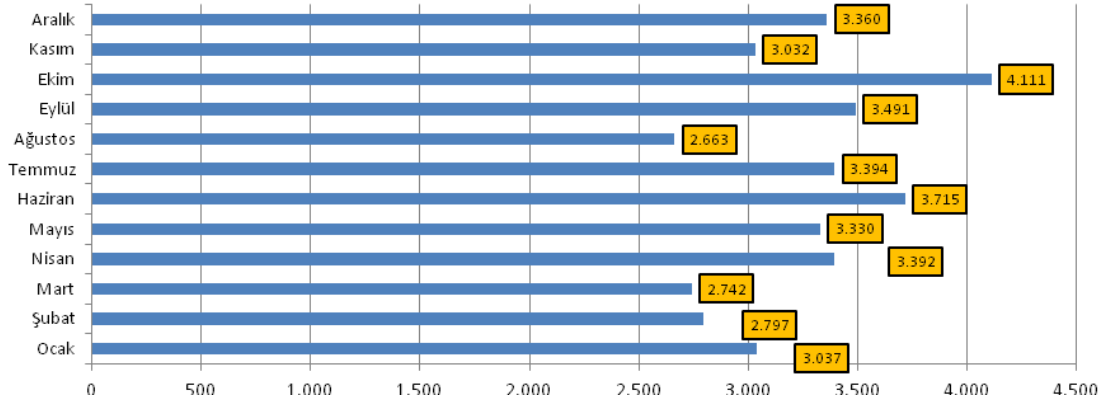
Konya YHT parkurdaki yolcu taşıma pazarına hareketlilik getirerek, yolcu sayısını % 8,5 oranında artırdığı modellenmektedir. Artan yolculuk talebinin, YHT yolcu sayısı içerisindeki ölçülebilen oranı %12 olarak tahmin edilmektedir.



Ankara-Konya YHT Kombine Satışları:

Konya-Karaman parkurunda Ocak ayında 8 sefer çalışırken Şubat ve Mart aylarında 6 sefer çalıştırılmış, bu da kombine yolcu sayılarında bir azalmaya neden olmuştur. Nisan ayında sefer sayısının tekrar 8'e çıkarılmasıyla kombine yolcu sayısında artış görülmüştür.

Karaman Kombine Aylık Yolcu Sayıları



Konya-Karaman trenlerinde seyahat eden yolcuların %22'lik kısmını Konya YHT ile bağlantılı yolcular oluşturmaktadır. Konya YHT'nin mevcut durumda sadece Karaman'a kombine taşımacılığı vardır. Daha sonraki dönemde, Antalya, Adana ve Mersin gibi güney illerine de kombine otobüs taşımacılık hizmeti verilmesi hedeflenmektedir.

Yüksek Hızlı Tren ile Birlikte Gelen Sosyal Değişimler:

YHT'lerin hizmete girmesiyle birlikte ulaştıkları şehirlerin sosyal yaşamlarında da önemli değişiklikler olmuştur. YHT'ler hizmet verdikleri şehirlerin ekonomik, sosyal ve kültürel yaşamına dinamizm getirmiştir. Başta turizm olmak üzere, bu kentlerin yaşamına önemli katkılarda bulunmaktadır. YHT'lerle birlikte şehirlere günlük turlar düzenlenmekte olup, sabah YHT ile başlayan yolculuk, gezilecek yerler bittikten sonra akşam yine YHT ile son bulmaktadır.

YHT'ler zamanla hafta sonu ailesinin yanına giden öğrenciler, iznini ailesiyle geçirmek isteyen askerler ve iş stresinden bunalan çalışanlar için de vazgeçilmez bir ulaşım aracı olmuştur. Çalışan kesim civar şehirlerde yaşayabilmekte, sık sık gezmeye gidebilmektedirler. 300 km. mesafeli şehirler birbirinin banliyösü haline gelmiştir.

YHT'lerle birlikte hayatları değişen kesimlerin en başta öğrenciler, yaşlılar ve esnafın olduğu görülmektedir. Buldukları şehirlerin dışındaki okullarda öğrenim gören öğrenciler ailelerinden ayrılmayıp günü birlik okullarına gidip gelebilmekte, yolculuk yurttan kalmaktan daha ucuza geldiği için aile ekonomilerine önemli katkıda bulunmaktadır.

Yaşadıkları şehirden dışarı çıkmayan, otobüs ve uçağa binmeyen yaşlı insanlar, zamanla YHT'lerin önemli bir yolcu kesimi haline gelmişlerdir. Günü birlik düzenlenen turlarla sabah evlerinden çıkıp gittikleri şehirde gezilecek yerler bittikten sonra akşam tekrar YHT ile

evlerine geri dönebilmektedirler. YHT'lerin yaşlılara diğer bir faydası da çalışmak için büyük şehirlere gitmiş çocuklarını ve torunlarını artık daha sık görebilmeleridir.

YHT'ler meslek grupları üzerinde de önemli değişikliklere yol açmıştır. Öğretim görevlileri, doktorlar buldukları şehirden bir başka şehre günü birlik giderek derslere, konferanslara ve sağlık hizmetlerine katılmaktadırlar. Böylece diğer bir şehrin eğitim ve sağlık hizmet kalitesi de artış göstermektedir. YHT'lerin ulaştığı istasyonlarda yoğun yolcu trafiği nedeniyle taksi ihtiyacı da artmıştır. Bazı taksi durakları birleşmiş, tren saatlerinde sayıları arttırılmıştır. Şehirlerin günlük turizm gelirlerinde önemli artış olmuş, esnafın kazancı artmıştır.

YHT'ler zamanla sanat ve sanatseverler tarafından da en çok tercih edilen ulaşım aracı olmuştur. Tren biletleri, sanatçıların gösteri yapacakları şehirlere organizatörler tarafından toplu halde satılmaya başlanmıştır. Tren bileti alan sanatseverler izleyeceği gösteride belirli oranda indirim hakkına sahip olabilmektedir. Benzer uygulamalar spor müsabakaları için de geçerlidir. Özellikle maç organizasyonlarında gününbirlik toplu bilet satışları gerçekleşmektedir.

YHT ile seyahati daha ekonomik bir hale getirmek, Ankara-Eskişehir-Ankara, Ankara-Konya-Ankara hattında eğitim, iş vb. nedenlerle sürekli seyahat etme durumunda olan yolcuların hizmetine, Avrupa'da da benzerleri bulunan "YHT Seyahat Kartları" sunulmuştur. Bu kartlar 30 günlük süre içerisinde sınırsız seyahat imkânı vermektedir. Böylece YHT'lerle Ankara, Eskişehir, Konya birbirinin banliyösü olmuş, YHT kartlarıyla sağlanan ekonomik ulaşım imkanı ile öğrenci ve çalışanlara ikametlerini değiştirmeden iş ve eğitim hayatlarını devam ettirme imkanı sağlanmıştır.

Daha kısa seyahat süresi, konfor, yüksek hizmet standardı, güvenlik, dakiklik avantajlarına sahip Yüksek Hızlı Trenler 'Bekleyen Talebi' harekete geçirmiş bu hattaki yolcu potansiyelini yükseltmiştir. Günü birlik gelenler, konaklayanlar, sadece YHT'lere binmek için Eskişehir'e gidenler bulunmaktadır. Kent otellerindeki doluluk oranları iç turizmin canlanmasıyla birlikte arttığından, Eskişehir, yatırımcılar içinde önemli bir yatırım kenti olma yolunda ilerlemektedir.

Ankara-Eskişehir-Ankara ve Ankara-Konya-Ankara arasında YHT'lerde seyahat eden yolcuların memnuniyetlerinin ve sosyolojik etkilerinin belirlenmesi ile raporlanmasına yönelik araştırma ve değerlendirme çalışması yapılmıştır. Yaklaşık 1.500 kişi üzerinde yapılan araştırmada öne çıkan hususlar aşağıda verilmiştir.

- Deneklerin %90'ı olması gereken hatta geç kalınmış, ülkemiz için gurur verici bir gelişme olduğunu belirtmişler, kendilerini gelişmiş bir ülkenin vatandaşı olarak hissetmişler, geleceğe güven duymuşlar, ülkemizde kısa sürede pek çok şeyin değiştiği duygusunu yaşamışlardır;
- Deneklerin yüzde 41'i YHT başarısını mevcut hükümete, yüzde 36'ı devlete mal ederken, yüzde 10'luk bir kesim başarıyı gelmiş geçmiş bütün hükümetlere yaymaktadırlar;
- Deneklerin yüzde 78'i YHT'lerin yaşadıkları şehrin ticari yaşamına canlılık getirdiğini, yüzde 80'i turizme katkı sağladığını düşünmektedirler;

- YHT yolcularının yüzde 57'si, TCDD'nin teknolojisini çok hızlı yenilediğine inanmaktadır; Deneklerin yüzde 80'i maliyeti ne olursa olsun, YHT yatırımlarının devam etmesinden yanadır;
- Araştırmaya katılanların yüzde 65'i YHT'lerin ülkemizi gelişmiş ülkelerin arasına dahil ettiğini düşünmektedirler;
- Deneklerin yüzde 50'ye yakın bir kısmı, YHT'nin çok kısa sürede yaygınlaşacağına inanmaktadır. Bu, aynı zamanda, TCDD'nin bu işi yapabileceğine, ileri teknoloji gerektiren bu işi becerebileceğine olan inancı da ortaya koymaktadır; YHT'nin hizmete girmesi ile deneklerin aynı güzergâhtaki yolculuk sayıları yüzde 45 oranında artmıştır; YHT ile yolculuk yapan deneklerin yüzde 95'i YHT'lerin konforundan, havalandırmasından, sessizliğinden memnundur.

Süper Ekspres Trenler

Hızlı ve konforlu trenler olup, büyük kentler arasında direkt yolcu taşımaya yapan, ara gar ve istasyonlarda durdurulmayan trenlerdir.

<u>Tren Adı</u>	<u>Parkuru</u>
6 Eylül Ekspresi	Alsancak-Bandırma
17 Eylül Ekspresi	Alsancak-Bandırma

Yıllar	Yolcu Sayısı	Yolcu-Km	Gelir TL	Ütilizasyon %
2008	1.865.129	613.878	20.696.537	62
2009	1.983.829	587.759	20.197.788	63
2010	1.713.641	433.969	18.407.316	65
2011	1.627.147	400.522	19.724.773	64
2012	614.270	89.890	4.411.103	61

Mavi Trenler

İşletildikleri güzergahta önemli merkezleri dışında durmayan trenlerdir.

<u>Tren adı</u>	<u>Parkuru</u>
İzmir Mavi	Ankara-Alsancak
Çukurova Mavi	Ankara-Adana
4 Eylül Mavi	Ankara-Malatya
Konya Mavi	Konya-İzmir

Üretim Değerleri

Yıllar	Yolcu Sayısı	Yolcu-Km	Gelir TL	Ütilizasyon %
2008	1.155.854	443.693	11.693.474	71
2009	1.178.116	451.907	12.889.909	67
2010	1.018.407	410.418	11.930.677	55
2011	1.014.259	398.880	12.596.491	56
2012	957.604	392.688	12.087.783	50

Ekspres Trenler

Uzun mesafeli hızlı trenlerdir. Yolcu yoğun olan merkezlerde durmaktadır.

<u>Tren adı</u>	<u>Parkuru</u>
Boğaziçi Treni	Ankara-Arifiye
Karesi Eksp.	Ankara-Alsancak
Doğu Ekspresi	Ankara-Kars
Toros Ekspresi	Eskişehir-Adana
Güney/Kurtalan Ekspresi	Kurtalan-Ankara
Van gölü Ekspresi	Ankara-Tatvan
Fırat Ekspresi	Adana-Elazığ
Karaelmas Eksp.	Karabük-Çankırı
Ege Ekspresi	Eskişehir-Alsancak

Üretim Değerleri:

Yıllar	Yolcu Sayısı	Yolcu-Km	Gelir TL	Ütilizasyon %
2008	3.813.049	1.141.725	29.083.793	50
2009	3.132.619	956.745	25.793.257	46
2010	3.087.551	935.031	28.806.467	46
2011	2.904.567	873.096	28.569.856	47
2012	1.774.677	475.789	12.749.780	36

Yolcu azalış nedenleri:

Dış etkenler:

- 2003 yılından itibaren bölgesel uçuş ağına sahip özel havayolu şirketleri iç hat seferlerinin her geçen gün yoğunlaşarak Kars, Erzurum, Erzincan, Sivas, Adana, Batman, Diyarbakır, Elazığ, Kayseri, Malatya, Muş'a Atatürk, Sabiha Gökçen ve Esenboğa çıkışlı uçuşların düzenlenmesi, havayolu firmalarının sektörde tutunma amacına yönelik olarak kendi aralarında oluşturdukları rekabete bağlı olarak yaptıkları fiyat indirimleri ve düzenledikleri kampanyalarla uzun mesafeli demiryolu yolcu talebini olumsuz yönde etkilemesi,
- Şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapan otobüs işletmelerinin ekonomik koşullara bağlı olarak dönemsel kampanyalar düzenleyip fiyatlarını aşağıya çekme uygulamalarının zaman zaman devam ediyor olması, bu durumun ekspres trenleri ile uzun mesafe taşıma tercihlerine olumsuz yansımaları,

Kurum içi etkenler ise:

- Yol çalışmaları nedeni ile kısmi iptaller ve seferden kaldırılan trenler ve bu planlamalara bağlı olarak uzun mesafeli çalışan yolcu trenleri bilet satışlarına getirilen kısıtlama ve saat değişikliklerinin yolcu taleplerine olumsuz yansımaları ve belirtilen neden ile trenlerin bilgisayarlı rezervasyon sisteminde günlük olarak sisteme bağlanması, 30 gün öncesinden bilet satışı yapılamaması,
- Muhtelif hat kesimlerinde uzun ve kısa süreli hız kısıtlamaları nedeni ile tren tehirlilerinin devam etmesi ve trafik gereği ortaya çıkan tehirlere yolcu talebini olumsuz etkilemektedir.

- Yolcular artık hızlı konforlu ulaşımı istemekte, maliyeti düşük ekonomik taşıma taleplerini taşıma türlerinden beklemektedirler. Talebin bu şekilde olmasında yüksek hızlı trenler, ucuz uçak bileti bulabilme imkanı, milli gelir artışı, yurt dışını görme imkanının genişlemesi hususlarının etkili olduğu bilinmektedir.

Bölgesel Ekspresler Rayotobüsleri ve Mototrenler

Bölgesel ekspresler; işledikleri bölgenin, yolcusu yoğun olan merkezlerinde duran hızlı trenlerdir. Rayotobüsleri-Mototrenler mevcut filoda 5600/5700 serisi Ray otobüsü ya da 5500 serisi mototrenle temin edilmektedirler. Ağırlıklı olarak Mersin-Adana ve Basmane-Ödemiş parkurlarında hizmete vermektedirler.

Kısa mesafeli işletilen bu kapsamdaki trenlerin önemli güzergâhları:

<u>Tren adı</u>	<u>Güzergah</u>
Bölgesel /Raybüs	Adana-Mersin (50/sefer/gün)
Bölgesel Ekspres	Zonguldak-Karabük (10 sefer/gün)
Bölgesel /Raybüs	Basmane-Ödemiş, Tire, Söke, Denizli
Bölgesel Ekspres	Trakya hattı (6 sefer/gün)

Yıllar	Yolcu Sayısı	Yolcu-Km	Gelir TL	Ütilizasyon %
2008	13.246.796	1.024.079	35.762.499	58
2009	12.662.321	974.578	40.614.407	57
2010	13.965.426	1.052.654	43.121.397	60
2011	15.444.321	1.157.921	54.272.192	69
2012	10.773.145	767.923	42.597.286	63

Azalış nedenleri; Yol çalışmalarına gerekli zaman aralığının sağlanabilmesi, yol kapanmaları ve yolcu taleplerinde yaşanan değişiklik nedeni ile tren saatlerinin yeniden belirlenmesi amacı ile Haydarpaşa-Adapazarı, İstanbul-Kapıkule, İstanbul-Uzunköprü, Gaziantep-Nusaybin, Kütahya-Balıkesir, Balıkesir-Basmane, Diyarbakır-Kurtalan, Batman-Kurtalan, Ankara-Polatlı, Zonguldak-Karabük parkurlarında tamamen veya kısmen tren iptalleri, tren saatlerinde yapılan kısa ve uzun süreli değişiklikler, çalışmalarda yaşanan belirsizlikler nedeni ile ileri tarihli bilet satışlarının bazen 3 güne kadar düşürülmesi yolcu kaybına neden olmuştur.

Yolcu Trenleri

Orta ve uzun mesafelerde hizmet veren bu trenlere güzergahındaki bütün istasyonlar ile duraklarda duruş verilmekte alt gelir gruplarına hitap edilmektedir.

Yıllar	Yolcu Sayısı	Yolcu-Km	Gelir TL	Ütilizasyon %
2008	2.718.172	182.531	6.734.114	67
2009	2.416.735	150.168	6.589.401	57
2010	2.715.162	160.289	6.923.246	54
2011	2.517.590	149.358	7.418.532	59
2012	1.556.969	99.453	5.359.686	42

Karma Yolcu Trenleri

Kısa ve uzun mesafeli yerleşim merkezleri arasında çalışan, aradaki bütün istasyonlar ile duraklarda duran ve dizisinde yük vagonu da bulunan yolcu trenleri karma tren olarak (4 çift) hizmet vermektedir.

Yıllar	Yolcu Sayısı	Yolcu-Km	Gelir TL	Ütilizasyon %
2008	128.284	10.757	460.141	32
2009	98.662	8.196	354.081	25
2010	111.909	9.346	373.912	27
2011	115.548	9.711	403.536	28
2012	118.905	9.695	447.904	26

Uluslararası Trenler

Uluslararası anlaşmalar çerçevesinde gerek kuruluşumuz gerekse diğer ülke vagonlarından teşkil edilerek uluslararası çalıştırılan trenlerdir.

Avrupa Yönüne:

- Bosfor Ekspresi.(İstanbul-Bükreş arasında *Sofya bağlantılı*),
- Otokuşet treni/OPTİMA (Edirne-Villach-Viyana)

Ortadoğu Yönüne:

- Transasya Ekspresi (İstanbul-Tahran)
- Van-Tebriz

Uluslararası Yolcu Sayısı	2008	2009	2010	2011	2012
Bosfor Ekspresi	37.631	27.912	28.431	25.559	16.648
Dostluk Ekspresi	33.045	28.342	20.110	1.307 *	0
Transasya Treni	20.418	17.460	18.358	15.175	14.013
Tahran Şam Treni	14.344	10.105	10.798	12.395	793 *
Tebriz Van Treni	8.615	16.651	18.359	10.388	8.988
Otokuşet Trenleri	18.326	30.756	15.146	12.216	11.194
Toplam	132.379	131.226	111.202	77.040	51.636

*Dostluk/Filia Ekspresi 14.02.2011 tarihinde seferden kaldırılmıştır.

*Tahran Şam Treni 19.02.2012 tarihinde seferden kaldırılmıştır.

IV-3.3. Liman İşletmeciliği Elleçleme Hizmetleri

2012 yılında liman elleçlemelerinde 2011 yılına göre % 16 oranındaki azalışta İskenderun Limanının 2011 yılı Aralık ayında işletme hakkının devir edilmesi etkili olmuştur.

Limn Hizmetleri (Bin Ton)	2003	2011	2012
Yükleme	18.992	7.924	7.182
Boşaltma	22.517	7.397	5.752
Toplam	41.509	15.321	12.934

Haydarpaşa ve İzmir Limanlarında çoğunlukla konteynır elleçlenmekle birlikte İzmir Limanında önemli miktarda kuru dökme yük trafiği de görölmektedir. Derince Limanı'nda genellikle genel kargo ve araba elleçlemesi yapılmaktadır.

LİMANLARIMIZIN KAPASİTESİ (Kontinu Sistem Hariç)

LİMANLAR	Gemi Kabul Kapasitesi Gemi / Yıl		Konteyner Elleçleme Kapasitesi TEU / Yıl	Konteyner Elleçleme Kapasitesi TON / Yıl	Dökme Kuru+ Karışık Eşya Elleç.Kapasi TON / Yıl	Depolama Alanları (m ²)	
	Yolcu Gemisi	Yük Gemisi				Açık Alan	Kapalı Alan
Haydarpaşa	0	1.169	654.000	4.929.000	1.913.000	181.750	20.572
Derince	0	1.215	26.000	258.000	6.853.000	122.990	2.000
İzmir	1.245	1.305	810.000	7.669.000	1.317.000	215.940	24.678
TOPLAM	1.245	3.689	1.490.000	12.856.000	10.083.000	520.680	47.250

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

Elleçleme faaliyetlerini oluşturan yükleme boşaltmalara ayrı ayrı bakıldığında ise; toplam yüklemelerin geçen yıla göre % 9 oranında, toplam boşaltmaların ise % 22 oranında azaldığı görölmektedir.

Elleçlemeye Limanlar itibariyle baktığımızda ise; 2011 yılına göre Haydarpaşa Limanında %20, Derince Limanında %33 oranında azalma, İzmir Limanında ise bir değişme olmamıştır.

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.

Vangölü Feribot İşletmeciliği

Van Gölü Feribot Müdürlüğü, Van-Kapıköy (İran sınır istasyonu) ile Tatvan-Malatya hatlarının 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 feribotların sık sık arızalanarak çok uzun süre gayri-faal kalmaları nedeniyle ortalama 2 adet feribotla hizmet verilmektedir.

Vangölü Feribot Hizmetleri	2003	2011	2012
Sefer Sayısı	2.030	1.991	2.384
Yolcu sayısı	29.084	25.074	0
Yük (Ton)	222.299	192.087	276.167
Vagon Sayısı	18.032	17.495	19.956

Türkiye - İran -Türki Cumhuriyetleri ve Türkiye- Pakistan ve Afganistan arasındaki ticaretin geliştirilebilmesi için Van Gölü geçiş kapasitesinin artırılması ve hızlandırılması amacıyla TCDD yüksek kapasiteli 2 adet yeni tren feribotu (55’şer vagon kapasiteli) imal ettirmektedir. .

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.

H.Paşa-Sirkeci Feribot Hizmetleri	2003	2011	2012
Sefer Sayısı	2.766	3.547	674
Yük (Ton)	824.143	1.195.334	149.216
Vagon Sayısı	22.461	29.740	4.476

IV-4. TCDD'nin Mali Durumu

TCDD'nin 2012 yılında 2011 yılına göre faaliyet içi gelirlerinde; yolcu gelirinde % 14, liman gelirinde % 5 azalma görülürken, yük gelirinde %14 ve Van Gölü feribot İşletmesi gelirinde % 63, oranında artış olmuştur. TCDD'nin aynı dönemler itibariyle faaliyet dışı gelirlerinde de % 20 oranında azalış yaşanmıştır.

2012 yılında 2011 yılına göre toplam gelirlerde % 4 oranında azalış, toplam giderlerde ise % 1 oranında artış olmuş ve Kuruluş zararı 2011 yılına göre % 20 oranında artış göstererek 877 Milyon TL olarak gerçekleşmiştir.

TCDD'nin Mali Durumu (Milyon TL)	2003	2011	2012
Gelir	1.119	2.661	2.563
Gider	1.615	3.394	3.440
Kar/Zararı	-496	-733	-877

V- Avrupa Demiryolları ile TCDD'nin Karşılaştırılması

Gelişmiş ülkelerdeki ulaştırma sistemi içerisindeki demiryolu ağırlığı ve taşıma payı, gelişmemiş ülkelere nazaran aşağıdaki tablonun incelenmesinden de görüleceği üzere, daha dengeli gözükmetedir. Ayrıca çevre dostu olan demiryolu ve denizyolu için son yıllarda gelişmiş ülkelerde daha çok yatırım yapılmakta ve hızlı tren taşımacılığı hızla gelişmektedir.

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

Ülke	Yolcu-Km						Ton-Km									
	Demiryolu	%	Otomobil	%	Otobüs	%	Demiryolu	%	Karayolu	%	İçsuyolu	%	Petrol Boru Hattı	%	Toplam	
Türkiye	5,5	2,3	125,2	52,5	107,6	45,2	238,3									
İngiltere	55,8	7,4	653,8	86,5	46,5	6,1	756,1	11,3	4,7	190,4	78,9	0,0	0,0	39,6	16,4	241,3
Yunanistan	1,3	1,1	99,6	81,6	21,1	17,3	122,0	18,6	11,2	137,8	82,6	0,2	0,1	10,2	6,1	166,8
Almanya	83,0	8,0	887,0	86,0	61,3	5,9	1.031,3	0,6	2,3	25,3	97,7	0,0	0,0	0,0	0,0	25,9
İtalya	47,3	5,6	700,2	82,3	103,5	12,2	851,0	107,3	24,5	252,5	57,6	62,3	14,2	16,3	3,7	438,4
İspanya	22,4	5,4	341,6	82,3	50,9	12,3	414,9	18,6	10,4	149,2	83,4	0,1	0,1	11,1	6,2	179,0
Fransa	85,9	10,0	727,3	84,3	49,9	5,8	863,1	9,2	5,6	146,2	89,4	0,0	0,0	8,2	5,0	163,6
Avusturya	10,4	11,1	73,0	78,2	9,9	10,6	93,3	30,0	13,5	164,3	74,2	9,5	4,3	17,7	8,0	221,5
Polonya	17,9	7,5	297,9	88,3	21,6	6,4	337,4	19,8	45,9	13,9	32,3	2,4	5,6	7,0	16,2	43,1
Macaristan	7,7	10,1	52,6	68,9	16,0	21,0	76,3	48,7	30,6	86,2	54,1	0,1	0,1	24,2	15,2	159,2
Bulgaristan	2,1	3,5	46,9	78,7	10,6	17,8	59,6	8,8	34,2	11,3	44,0	2,4	9,3	3,2	12,5	25,7
Romanya	5,4	5,8	75,5	81,3	12,0	12,9	92,9	3,1	19,9	6,1	39,1	6,0	38,5	0,4	2,6	15,6
								12,4	31,2	12,1	30,4	14,3	35,9	1,0	2,5	39,8

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 ülkelerindeki yük taşımalarında demiryolu sistemi ülkemize göre daha yüksek oranda pay almaktadır.

2010 yılında yolcu-km bazında değerlendirdiğimizde Türkiye’de demiryolunun aldığı pay % 2,3 iken, İngiltere’de %7,4, Almanya’da % 8, ve Fransa’da % 10 olmuştur.

2010 yılında ton-km de ise Türkiye’de % 4,7 iken, İngiltere’de % 11,2, Almanya’da % 24,5 ve Fransa’da % 13,5 olmuştur.

1950 yılından sonra demiryolu sistemine yeterli oranda yatırım yapılmaması, demiryolu ağı yönünden ülkemizi Avrupa ülkelerinin oldukça gerisinde kalmasına yol açmıştır. Türkiye’de kilometrekare yüz ölçüm başına 12 km demiryolu ağı düşerken, Almanya’da 117 km, İtalya’da 56 km, Avusturya’da 65, İngiltere’de 65 km demiryolu hattı bulunmaktadır.

Nüfusun bir yıl içerisinde demiryolu ile seyahat sıklığı ise Avrupa ülkelerinin çok altındadır. 2010 yılında Türkiye’de 1,2 olan söz konusu değer, İngiltere’de 22, Almanya’da 28,9, İtalya’da 13,8, Fransa’da ise 17,2 olarak gerçekleşmiştir.

ULUSLARARASI KARŞILAŞTIRMALAR

Ülke		1000 Km ² Düşen Karayolu (Km)	1000 Km ² Düşen Demiryolu (Km)	1 Km Demy. Düşen Karayolu (Km)	10000 Nüfusa Düşen Karayolu (Km)	10000 Nüfusa Düşen Demiryolu	Nüfusun Demiryolu ile Seyahat Sıklığı	Hat Başına Düşen Trafik
Türkiye	TR	83	12	7	9	1,3	1,2	1.782
İngiltere	GB	721	65	11	28	2,5	22,0	4.885
Yunanistan	GR	315	19	16	37	2,3	1,2	783
Almanya	DE	647	117	6	28	5,1	28,9	4.684
İtalya	IT	611	56	11	30	2,8	13,8	3.775
İspanya	ES	326	28	12	36	3,0	12,5	2.311
Fransa	FR	627	46	14	63	4,6	17,2	4.195
Avusturya	HU	426	65	7	44	6,7	29,5	5.484
Macaristan	RO	338	79	4	32	7,5	14,7	2.284
Bulgaristan	BG	175	37	5	26	5,5	3,9	1.314
Romanya	JR	343	45	8	39	5,1	2,9	1.834
Avrupa Birliği	EU27	422	52	8	36	4,5	16,3	3.477
Japonya	US	506	98	5	15	2,9	227,2	15.412
Amerika	CA	210	39	5	65	12,0	0,1	6.801
Çin	CN	44	7	6	3	0,5	1,1	58.351
Rusya	RU	56	5	11	67	6,0	6,9	26.450

Ton-km ve yolcu-km taşıma toplamı olarak adlandırılan trafik birimini (İş Birimi) Hat uzunluğuna bölüp, karşılaştırma yapıldığında da ülkemizin Avrupa ülkelerinin altında kaldığı görülmektedir. Hat başına düşen İş Birimi Türkiye’de 1.782 iken, Almanya’da 4.684, İtalya’da 3.775, Fransa’da 4.195, Japonya’da 15.412 ve Rusya’da 26.450 olarak gerçekleşmiştir.

VI- Sonuç

Ülkemizde 2003-2012 yılları arasında demiryolu sistemine 2013 yılı fiyatları ile 25,5 Milyar TL yatırım yapılmış, bunun sonucunda öncelikle Türk Halkı Yüksek Hızlı trenle tanıştırılmış, Ankara-Eskişehir ve Ankara-Konya arasında hızlı tren işletmeciliğine geçilmiştir.

2012 yılında devam eden yol yenileme ve yapım çalışmaları nedeniyle 2011 yılına göre 2012 yılında anahat yolcu taşımacılığında % 24 oranında azalış, banliyö yolcu taşımacılığında % 6 ve yük taşımacılığında ise %1 oranında artış olmuştur.

YHT'lerin yanı sıra, yol altyapısındaki iyileştirmeler, araç parkına yeni DMU ve banliyö dizilerinin katılması ile yolcu taşımacılığında daha kaliteli hizmet sunulması sağlanmıştır.

2011 yılında yapılan yasal düzenleme ile Ulaştırma Bakanlığı yeniden yapılandırılmıştır. 655 Sayılı Yasa ile yapılan değişiklik demiryolu sistemini de etkilemiştir. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı bünyesinde Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü ile Kombine Taşımacılık ve Tehlikeli Madde Taşımacılığı Genel Müdürlüğü kurulmuştur. Söz konusu Genel Müdürlükler demiryolu taşımacılığına ilişkin gerekli düzenlemeleri yapacaktır.

Demiryolu sektörünün serbestleştirilmesi ve bu doğrultuda TCDD'nin yeniden yapılandırılması amacıyla Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından "Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun" 2013 yılında yasalaşacaktır.

Yasal düzenlemeler tamamlandığında özel sektörün de desteği ile ülkemizde de demiryolu taşımacılığında hizmet kalitesi artacak, hızlı tren ile yolcu taşımacılığı yaygınlaştırılacak ve bunların sonucu olarak demiryolu taşımacılığının sektör içindeki payı artacak ve TCDD'nin kamu üzerindeki mali yükü azalacaktır.