



DEMİRYOLU SEKTÖR RAPORU (TCDD)

2013 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
V-2 TCDD'NİN MEVCUT DURUMU.....	15
IV-2.1. Yol Durumu.....	15
IV-2.2. Çeken- Çekilen Araç Durumu.....	16
IV-2.3. Personel Durumu.....	17
IV-3. TCDD'NİN İŞLETME FAALİYETLERİ	18
IV-3.1. Yük Taşımacılığı.....	18
IV-3.2. Yolcu Taşımacılığı.....	26
IV-3.3. Liman İşletmeciliği.....	42
IV-4. TCDD'NİN MALİ DURUMU	44
V- DÜNYA DEMİRYOLLARI İLE TCDD'NİN KARŞILAŞTIRILMASI	45
VI- SONUÇ.....	47

I- Giriş

Hazine Müsteşarlığı tarafından Resmi Gazetede yayımlanan 2014 Yılı Genel Yatırım ve Finansman Programının Uygulanmasına ilişkin Usul ve Esaslar Tebliği gereğince Teşekkülümüzün 2013 Yılı Sektör Raporu hazırlanmıştır.

II- Dünyada Demiryollarının Durumu

1940'lardan itibaren otomotiv teknolojisindeki gelişmelere paralel olarak karayolunun esnekliği ve kapıdan kapıya taşımacılık yapmaya daha elverişli olması sebebiyle demiryolunun ulaştırmadaki üstünlüğü sona ermiş olup dünyada karayolu ağırlıklı taşımacılık yapılmaktadır.

Günümüzde nüfus yoğunluktaki 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.

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

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

Avrupa Birliği, modern ekonomilerin anahtarı olarak gördüğü ulaştırmaya yönelik yeni politikalar geliştirerek uygulanmaya yönelik çalışmalar yürütmektedir.

Yeni politikalar ve uygulamalar arasında sürdürülebilirlik(sustainability) serbestleştirme (liberalization), uyumlaştırma (harmonization), yasal-kurumsal serbestleştirme (deregulation), özelleştirme, ulaştırmanın daha etkin yapılabilmesini sağlayacak inovasyon çalışmaları ve ülkeler arası kesintisiz taşıma için karşılıklı işletilebilirlik (interoperability) sayılabilmektedir.



Bilişimdeki gelişmeler bir çok alanda olduğu gibii ulaştırma sektörünü ve demiryollarını da olumlu yönde etkilemekte ve özellikle araç, yol, sinyalizasyon ve sistemin talebe uygun işletilmesine kadar birçok alanda fayda sağlamaktadır.

AB'de ve diğer gelişmiş ülkelerde 800 km' ye kadar uzaklıklar için en uygun yolcu taşıma türü olarak yüksek hızlı tren görülmektedir. Bu nedenle AB'de 2020'ye kadar tren hızının 340 km/saate çıkmasına yönelik çalışmalar sürdürülmektedir.

Avrupa Birliği tarafından 2001 yılında, "2010 yılı için Avrupa Ulaştırma Politikası: Karar Zamanı" başlıklı ortak taşımacılık politikasını oluşturmak amacıyla uzun vadeli stratejilerin ilk aşamalarını açıkladığı Beyaz Kitabı 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.

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.

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.

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. 1 Ocak 2010 tarihinden itibaren uluslararası yolcu hizmetleri serbestleştirilmiştir.

Komisyon'un 2013 yılı başında hazırlamış olduğu dokümanlara göre AB mevzuatı ve demiryolu sektöründeki dikkate değer gelişmelere rağmen AB demiryolu yolcu taşımacılığının payı yaklaşık %6 seviyesindedir ve yüksek-hızlı tren şebekelerindeki gelişmelere rağmen bu pazar payında bir değişiklik olmamıştır.

Avrupa Komisyonu, demiryolu taşımacılığı pazarının beklendiği ölçüde rekabete açılmaması, ilgili mevzuatın düzenleyici birimler tarafından uygulanmasındaki zorluklar, demiryolu altyapısına yeterli yatırımın yapılamaması gibi sorunları göz önüne alarak, Avrupa içerisinde tek bir demiryolu alanı oluşturma hedefi doğrultusunda, çok sayıda yasal düzenlemeye ilişkin değişiklikleri içeren 4. Demiryolu Paketini gündeme getirmiştir.

2011 Beyaz Kitabında da belirtildiği üzere, 4. Demiryolu Paketi ulusal yolcu pazarının açılması, altyapının yönetilmesi ve karşılıklı işletilebilirlik ve emniyet olmak üzere 3 farklı ana başlık altında değerlendirilmektedir.

Altyapının yönetilmesi başlığı ile ilgili olarak altyapı yöneticisinin altyapı kapasitesinin kullanımını optimize edecek şekilde faaliyet göstermesi ve altyapıya ve demiryolu ile ilgili hizmetlere ayrımcı olmayacak bir şekilde erişimi garanti etmesinin sağlanması amaçlanmaktadır.

Birinci demiryolu paketinde yer alan altyapıya erişim, lisans ve demiryollarının gelişimi konularındaki mevzuatı, ortaya çıkan ihtiyaçlar ve belirlenen hedefler doğrultusunda yeniden düzenleyen 2012/34/EU no.lu direktif (Recast), 21 Kasım 2012 tarihinde AB Konseyinde onaylanmış ve 14 Aralık 2012 tarihinde AB Resmi Gazetesi'nde yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Topluluk demiryollarının geliştirilmesi ile ilgili 91/440/AET no.lu direktifi, demiryolu işletmecilerine lisans verilmesi ile ilgili 95/18/AT no.lu direktifi ve demiryolu altyapısının tahsisi ve ücretlendirilmesi ile ilgili 2001/14/AT no.lu direktifi yürürlükten kaldıran yeni direktif 5 temel konuya ilişkin hükümler içermektedir.

- Altyapı yöneticileri ve demiryolu işletmecileri arasındaki ayrıma ilişkin gereksinimler
- Demiryolu sisteminin finansmanı
- Demiryolu sektöründeki Düzenleyici Birimlerin rolü
- Demiryolu hizmetlerine erişim kuralları
- Demiryolu altyapısına erişim ücretleri, gürültü ve Avrupa Tren Kontrol Sistemine (ETCS) yönelik kurallar

Ulusal yolcu pazarının açılması başlığı ile ilgili olarak, kamu hizmeti yükümlülüğü altında işletilen güzergahların yanı sıra açık erişimli hatlar dahil olmak üzere ulusal demiryolu yolcu pazarının rekabete açılması amaçlanmaktadır.

Bu kapsamda, Topluluk demiryollarının geliştirilmesi ile ilgili 91/440/EC no.lu direktif ve demiryolu ve karayolu tarafından verilen yolcu taşımacılığı hizmetleri ile ilgili 1370/2007/EC no.lu yönetmelik yeniden düzenlenmektedir (ulaştırma planlarının tanıtımı, açık ihale usulünün getirilmesi, kamu hizmet yükümlülüğü sözleşmelerine yönelik eşik değerlerin tanımlanması gibi).

Karşılıklı işletilebilirlik ve emniyet başlığı ile ilgili olarak, bütün düzenlemelere rağmen halen var olan idari ve teknik kısıtlamaların ortadan kaldırılması, özellikle idari maliyetlerin azaltılması, prosedürlerin hızlandırılması, demiryolu işletmeleri için ölçek ekonomilerinin artırılması ve ayrımcılıktan kaçınmak için ortak bir emniyet ve karşılıklı işletilebilirlik yaklaşımının oluşturulması amaçlanmaktadır.

Bu kapsamda, Topluluk demiryollarının emniyeti ile ilgili 2004/49/EC no.lu direktif, Topluluk demiryolu sistemlerinin karşılıklı işletilebilirliği ile ilgili 2008/57/EC no.lu direktif ve Avrupa Demiryolu Ajansının (ERA) kurulması ile ilgili 881/2004 no.lu tüzük yeniden

düzenlenmektedir (ERA'nın yetkilerinin genişletilmesine yönelik olarak, demiryolu çeken çekilen araçlarının yetkilendirilmesi ve demiryolu işletmecilerine emniyet sertifikalarının verilmesi ile ilgili yeni düzenlemeler).

Avrupa Komisyonu, taşımacılık sektöründeki son gelişmeler ve gelecek öngörülerini temelinde 2050 yılına kadar ele alınmasını önerdiği faaliyetlere ilişkin Beyaz Kitabını 28 Mart 2011 tarihinde yayımlamıştır. "Tek Avrupa Taşımacılık Alanına İlişkin Yol Haritası– Rekabetçi ve Etkin Kaynaklı bir Taşımacılık Sistemine Doğru" isimli Beyaz Kitap, 2050 yılına kadar AB genelinde rekabetçi ve etkin kaynaklı 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. Tek tip 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 yılında yayımlanan Beyaz Kitapta ana ilkeler;

- Ulaştırmanın petrole bağımlılığı kırılırken verimliliğinden ve dolaşım rahatlığından taviz verilmemesi",
- 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 gerçekleştirilmesine yönelik olarak AB'deki yük ve yolcu taşımalarının daha çok demiryolu ve denizyolu ile gerçekleştirilmesi ve karayolu taşımalarının daha kısa mesafelere yoğunlaştırılması (300 km'den uzun mesafeler için çok modlu yük taşımacılığının 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.

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

AB, aynı zamanda 2050 yılına kadar sera gazı emisyonlarının seviyesini 1990 yılı seviyesinin % 80-90 aşağısına çekmeyi hedeflemektedir. Diğer sektörler de etkili olmakla birlikte söz konusu emisyonunda 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.

Dünya genelindeki 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 yılı itibariyle, 300 km'nin üzerindeki karayolu yük taşımacılığının %30'unun, 2050 yılı itibariyle ise %50'den fazlasının verimli ve yeşil yük koridorlarıyla kolaylaştırılan demiryolu veya iç su yolu taşımacılığı gibi diğer modlara kaydırılması gereklidir ve bu hedefe ulaşmak uygun altyapıların geliştirilmesi yoluyla sağlanacaktır.

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

2050 yılı itibariyle, tüm havalimanı çekirdek ağının tercihen yüksek hızlı olmak üzere demiryolu ağı ile; tüm çekirdek deniz limanlarının yeterli derecede demiryolu ve mümkünse iç su yolu yük taşıma sistemlerine bağlanması gerekliliği vurgulanmaktadır.

Demiryolları homojen bir yapıya sahip değildir ve bu durum demiryollarının potansiyel rolünün belirlenmesinde büyük role sahiptir. AB'deki yük taşımacılığının %47,3 kamyonlar, %37,8'i gemiler, %11,2'i demiryolu ve %3,7'si iç su yolları ile gerçekleştirilmektedir

Demiryolu ağının kapasitesini artırmak 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 uzunluğundaki trenlere uygun yan yollar ve terminallerin kurulması, ana koridorlarda yükleme gabarilerinin genişletilmesi ve mevcut ağın yenilenmesi yoluyla sağlanabilecektir. Bütün bunların yanısıra sessiz frenlere ve otomatik kuplaja sahip yeni çeken-çekilen araçların da kullanılması gerektiği belirtilmektedir.

AB'nin gelecekte ulaştırma talebini karşılamak için gerek duyacağı altyapı maliyetinin 2010-2030 dönemi için 1.5 trilyon avronun üzerinde olacağı tahmin edilmektedir. Trafik tıkanıklıklarından kaynaklanan maliyetlerin 2050 yılına kadar % 50 civarında artması ve yılda 200 milyar avro kadar maliyete ulaşması, öngörülen senaryolar arasındadır.

AB ülkelerinde son 20 yılda piyasalardaki gelişmeye paralel olarak taşıma talebi her yıl yaklaşık % 2,6 oranında artış 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.

Trans-Avrupa Ağları (ulaştırma, enerji ve telekomünikasyon) 1993 yılından beri bir AB politikasıdır. Bu ağların oluşturulmasındaki temel amaç, ulusal altyapı ağları arasında bağlantıları yapmak ve karşılıklı işletilebilirliği sağlamaktır.

Bu politikanın iki temel aracı bulunmaktadır. Bunlardan ilki; ağları oluşturmak ve geliştirmek için alınacak önlemlere yönelik amaçları ve öncelikleri belirleyen ve ortak çıkarlara yönelik hizmet edecek projeleri belirlemek için çerçeve oluşturan AB kılavuzlarıdır. İkincisi ise bu altyapı projelerini destekleyen bir altyapı fonudur.

Ulaştırma sektöründeki son yeni TEN-T kılavuzu, 20 Aralık 2013 tarihli Avrupa Resmi Gazetesinde yayımlanan 1315/2013 sayılı tüzük ile ortaya konulmuştur ve böylece Doğu-Batı ve Kuzey -Güney bağlantılarının sağlanması amacıyla yeni bir ulaştırma altyapı politikası (yeni TEN-T Kılavuzu and CEF) geliştirilmiştir. Yeni Kılavuz, TEN-T'ye yönelik olarak çift katmanlı bir yaklaşım getirmektedir. Temel katman, AB'nin bütün bölgelerine erişimi sağlayacak "Kapsamlı Ağ"dır. Bu ağa, demiryolu, karayolu, iç su yolları, deniz ve havayolu altyapı ağ bileşenleri yanında bu modlar arasındaki bağlantı noktaları da dahildir. Kapsamlı Ağ, TEN-T Kılavuzunda ortaya konan karşılıklı işletilebilirliğe yönelik minimum altyapı standartlarını taşıyacaktır. İkinci katman olan "Çekirdek Ağ" ise, Kapsamlı Ağın stratejik anlamda en önemli kısımlarından oluşmaktadır. Çekirdek Ağın uygulanmasına yönelik olarak koridor yaklaşımı kullanılmaktadır. Bu koridorlar ulaştırma türlerinin bütünleşmesine, karşılıklı işletilebilirliğe ve altyapının koordineli olarak geliştirilmesine ve yönetilmesine temel teşkil edecektir. Bu koridorlar mevcut TEN-T öncelikli projelerini, ERTMS koridorlarını ve 913/2010 sayılı tüzükle belirlenen Demiryolu Yük Koridorlarını kısmi olarak esas almaktadır.

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.

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.

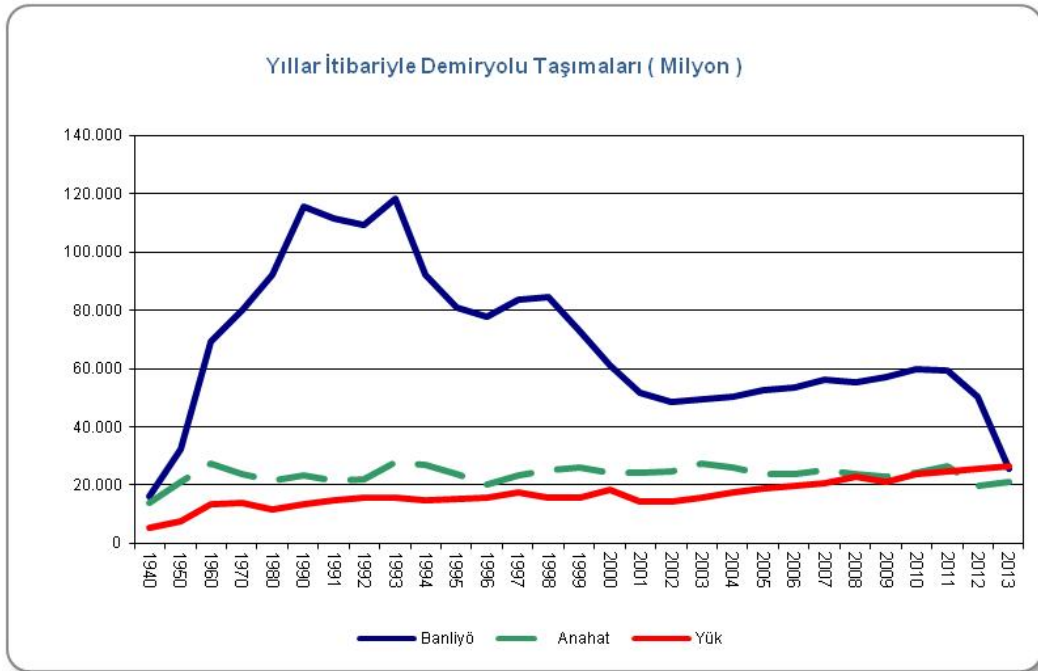
Bu proje tarihi İpek Yolu üzerinde Almatı'dan başlayıp, Kırgızistan-Özbekistan-Türkmenistan güzergahını kat eden kara ve demiryollarının Hazar Denizi yoluyla ve Azerbaycan üzerinden Gürcistan'ın Poti ve Batum limanlarına bağlanması, denizyolu bağlantısıyla da Ukrayna, Romanya ve Bulgaristan limanlarına 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 2004–2013 döneminde 1.724 km. yeni demiryolu yapılmıştır.



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

Taşımacılığın Ulaştırma Sistemlerine Göre % Dağılımı

Yıllar	Yük (Netton-Km)					Yolcu (Yolcu-Km)			
	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu	Havayolu	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	...
2012	76,8	4,1	5,8	...	13,3	98,3	1,1	0,6

... 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 2012 yılında % 1,1 seviyesine, yük taşıma payı % 68,2'den 2012 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, 2013 yılı sonuna kadar 2014 fiyatları ile demiryolu sektörüne yaklaşık 32,7 Milyar TL kaynak aktarılmıştır. Demiryoluna verilen önem yatırım planlamasında kendisini göstermiş; 2003 yılında 509 milyon TL olan Demiryolu sektörü ödeneği, 2013 yılında 8 kat artarak yaklaşık 3,9 Milyar TL'ye ulaşmıştır.

Demiryolu Sektörüne Yapılan Yatırımlar (Milyon TL)

	TCDD	AYGM	TÜVASAŞ	TÜDEMSAŞ	TÜLOMSAŞ	DDGM	TOPLAM
2003	404	117	3	1	3	0	529
2004	709	433	6	4	4	0	1.155
2005	804	231	7	4	6	0	1.052
2006	1.350	430	5	4	5	0	1.794
2007	1.242	705	8	4	4	0	1.964
2008	1.439	968	10	5	4	0	2.425
2009	1.784	948	15	5	4	0	2.755
2010	3.185	1.805	15	5	4	0	5.014
2011	3.114	1.398	8	4	9	0	4.533
2012	2.586	1.841	9	5	8	0	4.450
2013	3.778	3.200	5	5	8	0,35	6.996
Toplam	20.395	12.076	91	46	59	0,35	32.667

* Kalkınma Bakanlığı deflasyon katsayısı kullanılmıştır.

2003-2013 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 24 Ağustos 2011 tarihinde, Eskişehir-Konya Hızlı Tren projesi 24 Mart 2013 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 6461 Sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Kanunu 1 Mayıs 2013 tarihinde Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Kanun gereği yeniden yapılanma süreci 2014 yılı sonunda tamamlanacaktır.

IV- Demiryolu Sektörü İçerisinde TCDD'nin Yeri

IV-1. TCDD'nin Yasal Yükümlülükleri

TCDD; Tüzel Kişiliğe sahip, faaliyetlerinde özerk ve sorumluluğu sermayesiyle sınırlı bir İktisadi Devlet Teşekkülüdür. Kuruluş; 233 sayılı KHK ve Ana Statü hükümleri saklı kalmak üzere özel hukuk hükümlerine tabidir. Kuruluşun sermayesinin tamamı devlete aittir.

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 Bağı Ortaklıkları sektördeki en önemli imalatçı aktörlerdir.

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.

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.

Demiryollarına özel sektör dinamizmi ve esnekliği katmak için TCDD'nin Adapazarı'ndaki bağı 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 EUROTREM adlı bir iştirak şirketi kurulmuştur. Fabrika 2007 Yılı Aralık ayından itibaren üretime geçmiştir.

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

Ülkemizde ve yakın çevresinde faaliyet gösteren raylı sistem inşa 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.

Demiryolu sektörünün serbestleştirilmesi ve bu doğrultuda TCDD'nin yeniden yapılandırılması amacıyla Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından "Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun" 2013 yılı Mayıs ayında yasallaştırılmıştır. Yeniden yapılandırma ve gerekli mevzuat çalışmaları 2014 yılı sonunda tamamlanacaktır.

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.

V-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
2013 Sonu Toplam Konvansiyonel Anahat Yol Uzunluğu	8.846
2013 Sonu Hızlı Tren Hat Uzunluğu	872
Toplam (Hızlı+Konvansiyonel) Anahat Uzunluğu	9.718
2013 Sonu İltisak hattı ve istasyon Yolları	2.379
Toplam Yol Uzunluğu	12.097



TCDD, 2013 yılı sonu itibariyle 8.846 km.'si konvansiyonel anahat ve 2.363 km.'si tali hat olmak üzere toplam 11.209 km. konvansiyonel hat, 872 km. yüksek hızlı tren hattı ve 16 km. istasyonu içi yüksek hızlı tren hattı olmak üzere toplam 888 km. yüksek hızlı tren hattı ile toplam 12.097 km.lik demiryolu hattı bulunmaktadır.

Söz konusu ana hatların %91'i tek hat olup, toplam hatların 3.304 km.'si elektrikli ve 4.035 Km.'si sinyalli hale getirilebilmiş ve toplam yol uzunluğu içerisindeki elektrikli ve sinyalli hat oranları sırasıyla %27,3 ve % 33,4 olabilmektedir.

Mevcut hatların;

- % 30 'undaki kurp yarıçapı R=1000 m.den daha küçüktür.
- % 25'indeki eğim %0 10'dan daha büyüktür.
- % 2'si 20 ton dingil basıncının altındadır.
- % 9'unda ahşap ve demir travers döşelidir.

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.

IV-2.2. Çeken- Çekilen Araç Durumu

2013 yılı sonu itibariyle Kuruluşumuzun çeken araç parkında 53 adet elektrikli loko, 483 adet anahat dizelli loko, 46 adet manevra loko, 113 adet elektrikli dizi, 77 adet dizelli dizi, 12 set yüksek hızlı tren, çekilen araç parkında ise 933 adet yolcu, Kuruluşumuza ait 18.607 adet, sahibine ait 3.471 adet olmak üzere toplam 22.078 adet yük vagonu bulunmaktadır.



2003 yılından itibaren tüm çeken araçlara ATS (otomatik durdurma sistemi) montajının yanı sıra hava kurutucuları takılarak seyrüsefer güvenliği artırılmıştır. Makinist kabinleri modernize edilmeye başlanmış, klima, buzdolabı konulmuş, ses ve ısı izolasyonu iyileştirilerek konforlu hale getirilmiştir.

Dizel anahat lokomotiflerde yakıt tasarrufa yönelik 2013 yılında 55 adet APU cihazı (yardımcı güç ünitesi) monte edilmiştir.

Çeken Araçlar (Adet)	Mevcut	Faal	Faal %'si
Elektrikli Loko	53	45	85
Anahat Dizelli Loko	491	378	77
Manevra Loko	46	38	83
Elektrikli Dizi	113	106	94
Dizelli Dizi	77	47	61
Yüksek Hızlı Tren Seti	12	10	83
Çekilen Araçlar (Adet)			
Yolcu Vagonu	933	797	85
Yük Vagonu	18.607	17.201	92
Kapalı Vagon	5.319	4.983	94
Açık Vagon	6.053	5.570	92
Sarnıçlı Vagon	631	441	70
Platform Vagon	6.604	6.207	94
3.Şahıs Vagonları	3.491	3.422	98
İdari Hizmet Vagonu	1.576	1.500	95

Yaş Grupları	Çeken Araçlar					YHT	Çekilen Araçlar	
	Dizel Loko		Dizelli	Elektrikli	Elektrikli		Yolcu Vagonu	Yük Vagonu
	Anahat	Manevra	Dizi	Loko	Dizi			
0-9	75	0	33	0	39	12	135	6.241
10-19	14	42	7	2	0	0	206	1.841
20-29	166	1	30	43	32	0	238	4.584
30-39	235	0	0	8	37	0	230	4377
40- +	1	3	7	0	0	0	124	1564
Toplam	491	46	77	53	108	12	933	18.607
20-+ araç sayısı/ Toplam araç	82	9	48	96	64	0	63	57

Diğer taraftan, dizelli lokomotiflerin % 82'si, elektrikli lokomotiflerin % 96'sı, yolcu vagonlarının % 63'ü, yük vagonlarının % 57'si 20 yaşın üzerindedir.

IV-2.3. Personel Durumu

TCDD; 2003 yılında 35.853 adet personel ile faaliyetlerini sürdürürken 2013 yılında, 25.770 adet personelle faaliyetlerini sürdürmüştür. Personel sayısında % 28 oranında azalma olmuştur. Personel sayısının azalmasında Demiryolu Kanunu ile sağlanan emekliliğe teşvik sisteminin etkisi olmuştur.

TCDD 2013 yılında bazı hizmet kollarındaki personel açığını hizmet alımı yöntemi kapatmıştır. 2013 yılında hizmet alım yöntemi ile 3.077 kişi çalıştırılmıştır.

Yıllar	Memur	Sözleşmeli	Daimi İşçi	TCDD Toplamı	TCDD Geçici İşçi	TCDD Toplamı+ Geçici İşçi	Bağlı Ortaklıklar	Bağlı Ortak+TCDD Toplamı
2003	1.068	19.192	13.455	33.715	2.138	35.853	5.064	40.917
2012	970	15.105	11.089	27.164	909	28.073	3.783	31.856
2013	870	13.432	11.019	25.321	449	25.770	3.784	29.554
Fark %'si 2013-2012	-10	-11	-1	-7	-51	-8	0	-7
Fark %'si 2013-2003	-19	-30	-18	-25	-79	-28	-25	-28

TCDD personel mevcudunu, diğer ülkeler ile karşılaştırdığımızda, 2011 ve 2012 yılı verileriyle 1 km. demiryoluna düşen personel sayısı; Almanya'da 3,3, İngiltere'de 3,5, İtalya'da 4,4, Bulgaristan'da 5,7 iken Ülkemizde 2,7 olmuştur.

IV-3. TCDD'nin İşletme Faaliyetleri

IV-3.1. Yük Taşımacılığı

Demiryolu yük taşımalarında 2013 yılında 2012 yılına göre % 4 oranında artış olmuştur.

Yol yenileme ve poz çalışmaları nedeniyle 2013 yılında 31 ayrı hat kesiminde yollar belirli ve aralıklı sürelerle veya tamamen işletime kapatılmıştır. 2013 yılında önceki yıllara göre işletmeye kapatılan yol kesimlerinin yük taşıma programında öngörülmeven ve yükün daha yoğun bulunduğu hatlar üzerinde olması nedeniyle programlanan taşımanın gerçekleştirilmesi ciddi zorluklarla sağlanabilmiştir.



Avrupa, Suriye ve Irak ile demiryolu bağlantıları tamamen kapalı olduğundan ve demiryolu şebekesinde de süreli/süresiz yol kapamaları yapıldığından yük taşımaları yol kapaması az olan bölgelere kaydırılmıştır. Yukarıda belirtilen gerekçelerden dolayı tarife ücretlerinde artış yapılamamasının yanı sıra taşımalar ağırlıklı olarak yurt içinde yapılmaya başlanmış, yurtiçi ve uluslararası uzun mesafeli taşımaların yerine daha kısa mesafeli taşımalar yapılmak zorunda kalmıştır. Bu nedenle ortalama taşıma mesafesi 2012 yılında 454 km iken 2013 yılında 420 km'ye düşmüştür. Ancak, yaşanan sıkıntılara rağmen 2013 yılında 26,6 milyon ton yük taşınarak, 2003 yılına göre yük taşıma miktarında % 67 oranında artış sağlanmıştır.

Yük Taşımaları (Milyon)	2003	2012	2013
Ton	15,9	25,7	26,6
Ton-Km	8.666	11.670	11.177
Ortalama Taşıma Mesafesi (Km)	545	454	420
Rotasyon (Gün)	15,4	10,1	10,4

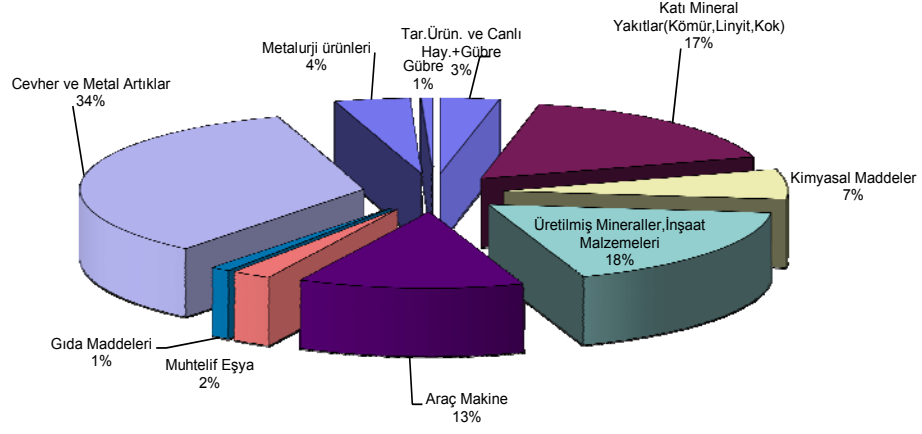
TCDD yük taşıma anlayışını değiştirmiş ve 2004 yılından itibaren blok tren işletmeciliğine geçmiştir. Blok tren işletmeciliğine geçilmesi sonucu yük taşımaları önemli oranda artmış ve kaynaklar daha etkin kullanılmıştır. Taşıma maliyetlerinde sağlanan azalma müşteri memnuniyetini de artırmıştır.

Blok tren işletmeciliğine geçilmesi, alt ve üst yapının yenilenmesi ile çeken-çekilen araç parkının geliştirilmesi rotasyon sürelerinin düşürülmesinde etkili olmuştur. 2013 yılında rotasyonda 2003 yılına göre % 32 oranında iyileşme sağlanmıştır.

Taşımalarımızı madde cinslerine göre incelediğimizde; katı mineral yakıtlar, cevher ve metal artıklar ve üretilmiş mineraller, inşaat malzemeleri taşımaları toplam taşımanın %

69'unu oluşturmaktadır. 2002 yılında taşınması yapılmayan otomobil, sanayi ürünleri, inşaat malzemeleri, gıda maddeleri, vb. eşyalar blok trenlerle taşınmaya başlanılmıştır.

Madde Cinsleri İtibariyle 2013 Yılında Taşınan Ton



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	879	397	451
Hububat	139	61	441
Keresteler	658	301	458
Hayvansal ve Bitkisel Ürünler	82	34	414
II. Gıda Maddeleri	295	71	242
III. Katı Mineral Yakıtlar(Kömür,Linyit,Kok)	4.539	1.752	386
IV. Kimyasal Maddeler	1.687	960	569
Patlayıcı, Parlayıcı Maddeler.	8	4	476
Akaryakıt, Zift, Katran	905	607	671
Diğer Kimyasal Ürünler	774	349	451
V.Cevher ve Metal Artıklar	9.124	4.606	505
Demir Cevheri	7.114	3.679	517
Krom	631	334	529
Manyezit	25	4	169
Borasit	676	260	384
Cüruf	213	58	273
Diğer Madeni Ürünler	465	271	584
VI.Metalurji Ürünleri	1.136	664	584
Demir-Çelik ve ürünleri	1.033	615	595
Borular	103	49	476
VII. Üretilmiş Mineraller, İnşaat Malzemeleri	4.762	1.082	227
İnşaat Malzemeleri	760	136	179
Seramik	376	383	1.017
Mermer	1.045	58	56
Kireç,Alçı, Alçı taşı	654	94	143
Çimento	377	132	349
Klinker	568	159	280
Kum	981	120	123
VIII. Gübreler	169	93	554
IX.Araç Makina	3.412	1.359	398
TCDD'ye ait boş vagon	104	27	264
Demiryolu Araçları	441	178	404
Boş Konteyner	1.670	558	334
Sahibine ait boş vagon	765	483	631
Makineler	411	106	257
Tarım aracı	21	7	341
X.Askeri Eşya	36	25	694
XI.Muhtelif Eşya	558	168	301
Genel Toplam	26.597	11.177	420

* Mesajeri, Bagaj ve İdari Taşıma dahil değildir.

TCDD'nin yük taşımalarını müşteri profili bazında incelediğimizde ise; 2013 yılında toplam taşımanın % 84'ünü 51 firma ile yapmaktadır.

Belli Başlı Müşterilerin Yaptığı Taşımalar	2003	2012	2013
Firma Sayısı	42	51	51
Ton (Bin)*	9.148	20.739	21.011
TCDD (Şebeke) Toplamı (Bin)**	15.760	24.887	25.053
Oran	58	83	84

* (100.000 ton üzeri taşıma yapılan müşteriler)

** İdari taşımalar hariç.

Kuruluşumuzun 2013 yılındaki ihracat taşımalarında 2012 yılına göre %35, ithalat taşımalarında %9, toplam uluslararası taşımalarda ise %19 oranında azalış, transit taşımalarda ise % 91 oranında artış olmuştur.

Uluslararası Yük Taşımaları (Bin Ton)	2003	2012	2013
İhracat	692	883	578
Avrupa Yönü	298	481	419
Asya Yönü	394	402	159
İthalat	1.006	1.229	1.113
Avrupa Yönü	926	1.091	1.015
Asya Yönü	80	138	98
Transit	17	11	21
Toplam	1.715	2.123	1.712

Ülkemiz coğrafi konum itibariyle transit taşımacılık açısından elverişli bir konumda bulunmasına rağmen transit yük taşımacılığı toplam uluslararası yük taşımacılığının %1,2 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.

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

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

Blok Tren Taşımacılığı: Teşebbüsümüzce daha fazla miktarda yük taşınması, mevcut lokomotif ve vagonların etkin şekilde kullanılması, taşıma hızının artırılması, ihtiyaç duyulan personel miktarının azaltılması, lokomotif ve vagon rotasyonunun düşürülmesi, yük taşımalarında kalitenin yükseltilmesi, manevra maliyetlerinin azaltılması, müşteri memnuniyetinin artırılması amacıyla 2004 yılı başından itibaren Blok Tren İşletmeciliğine geçilmiştir. Bu uygulama ile taşınan yük miktarında artış sağlanmış, kaynaklar daha etkin kullanılmış, taşıma süreleri kısaltılmıştır. Bütün bunlar, taşıma maliyetlerini azalttığı gibi, müşteri memnuniyetini de artırmıştır. Blok tren uygulaması ile 2013 yılında 26,6 milyon ton yük taşınarak 2002 yılına göre yük taşıma miktarında % 82, yük taşıma gelirinde % 286 artış 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.

Üretim Merkezlerinin Demiryolu Ağına Bağlanması: Teşekkülümüzün taşıma payını ve gelirini artırmanın ve taşıyıcı firmaların ulaşım maliyetlerini düşürmelerine olanak sağlamanın yanı sıra makro ekonomik dengeye olumlu yönde katkı sağlamak için, taşıma potansiyeli yüksek olan yerlere iltisak hattı ile bağlantı yapılması yönünde çalışmalar sürdürülmektedir. Organize Sanayi Bölgeleri, Büyük Sanayi Kuruluşları, liman ve iskele gibi hacimli yük taşınan tüm merkezler doğrudan TCDD ve Özel sektör işbirliği içerisinde iltisak hatları ile bağlanmaktadır.



2002 yılında 281 adet ve 382 km olan iltisak hattı 2013 yılı sonunda 339 adede ve 483 km' ye çıkartılmıştır. İltisak hatlarının geliştirilmesi konusunda çalışmalar sürdürülmektedir. Taşımalarımızın % 55'ini iltisak hatlarından yapılmaktadır.

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 vb. 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 2013 yılında yaklaşık 15 kat artarak 9,9 milyon ton/yıla çıkmıştır.

Özel Sektörün Vagon Sahibi Olmasının Sağlanması: 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, 2013 yılı itibarı ile bu değer 3.491 adet vagona yükselmiştir. 2013 Yılında sahibine ait vagonlarla yapılan taşıma 7 Milyon tona, toplam taşıma içindeki payı % 27'ye ulaşmıştır.

Sahibine Ait Vagonlarla Yapılan Taşımalar	2003	2012	2013
Vagon Sayısı	771	3.159	3.491
Ton (Bin)	1.036	6.049	7.058
TCDD Toplamı (Bin Ton)*	15.935	25.666	26.596
Oran	7	24	27

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), İzmir (Kemalpaşa), 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, Tatvan(Rahova-Bitlis) ve Habur Lojistik Merkezi ile birlikte 20 noktada kurulmaktadır.

ESKİŞEHİR (HASANBEY) LOJİSTİK MERKEZİ



Samsun (Gelemen), Uşak, Denizli (Kaklık), İzmit (Köseköy), Eskişehir (Hasanbey) ve Halkalı Lojistik Merkez işletmeye açılmıştır. Balıkesir (Gökköy), Bilecik (Bozüyük), Mardin, Erzurum (Palandöken) ve Mersin (Yenice) inşaat çalışmaları devam etmektedir. Diğer Lojistik merkezlere ilişkin proje, kamulaştırma ve inşaat ihale işlemleri sürdürülmektedir.

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



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. TCDD ile Ukrayna Demiryolları arasında 25 Eylül 2013 tarihinde intermodal taşımacılığın ve Viking Treninin geliştirilmesine ilişkin olarak Ankara'da bir Mutabakat Zaptı imzalanmıştır.

Türkiye-Rusya Tren Feri Hattı: Samsun limanda kapak atma rampası, dolfen ve boji değiştirme tesisi bağlantı yolları inşaatı tamamlanarak Türkiye'nin Samsun, Rusya'nın Kavkaz Limanları Arasında kurulan tren ferisi ile kombine taşımacılık başlatılmıştır. Bugüne kadar 88 sefer yapılarak, 93.946 ton yük taşınmıştır.

Marmara Denizinde Kombine Taşımacılık: Demiryoluyla kısa sürede ve ekonomik olarak Avrupa ve Asya arasında kombine yük taşımacılığı yapılması amacıyla Derince ve Tekirdağ arasında tren ferri işletmeciliğine başlanmıştır. Tekirdağ ve Derince Limanları için işletme izinleri alınarak Tekirdağ-Derince arası tren ferri taşımacılığı yeniden başlatılmış olup, Ankara-İstanbul YHT yol çalışmaları nedeniyle Derince-Köseköy-Sapanca-Bilecik arası yol trafiğe kapandığından taşımalar Köseköy'e kadar yapılmıştır.

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.

Marmaray Projesi: Türkiye'nin asırlık rüyası ve Dünyanın en önemli projesi olan Marmaray projesiyle Gebze'den Halkalı'ya kesintisiz demiryolu ulaşımı sağlanacak ve kentiçi trafik sorununa köklü çözüm olacaktır. Avrupa Birliği'nin hızlı tren ağlarıyla uyumu yönünde önemli bir adım olan Marmaray, Ankara-İstanbul Hızlı Tren, Kars-Tiflis Projeleri gibi projelerin gerçekleştirilmesiyle birlikte, Gebze'den Halkalı'ya kesintisiz demiryolu ulaşımı sağlanarak, Avrupa'dan Asya'ya, batıdan doğuya kesintisiz, hızlı, ekonomik bir demiryolu bağlantısı ile özellikle uluslar arası ve transit yük taşımacılığında artış hedeflenmektedir.

Kars-Tiflis Projesi: Asya ile Avrupa arasındaki eski tarihi İpek Yolu üzerinde birbiri ile tarihten gelen dostlukları ve kültürel ilişkileri bulunan Türkiye-Gürcistan-Azerbaycan devletleri arasındaki ilişkileri pekiştirerek ticaretin gelişmesine katkıda bulunmak ve bu üç ülke dışındaki bölge ülkeleri arasında ticaret ve ekonominin gelişimini sağlamak amaçlarıyla Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesi inşaatına başlanmıştır. Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu Hattı, Marmaray ve diğer projelerle birlikte Avrupa'dan Çin'e kesintisiz demiryolu koridorunun önemli bir bölümüdür. Bu projeye; Kafkasya Ülkeleri ve Çin ile doğrudan demiryolu bağlantısının sağlanması, bölgedeki yüksek taşıma hacminden daha fazla yararlanılması, Avrupa ve Asya arasında Türkiye'nin transit ülke konumuna gelmesi, bölge ülkeleri arasında ekonomik, kültürel ve tarihi ilişkilerin geliştirilmesi için önem taşıdığı kadar Avrupa ile Asya arasında önemli bir demiryolu koridoru olacak Kars-Tiflis-Bakü demiryolu projesiyle ilk etapta yıllık 6.5 milyon ton yük taşınacaktır. Türki Cumhuriyetlere doğrudan bağlanması halinde mevcut taşıma miktarının 3 katı kadar transit taşıma yapılması ve demiryollarının başa-baş hedeflerinin çok daha kısa sürede gerçekleşmesi sağlanacaktır. Projenin 2014 yılında test sürüşlerine başlanması hedeflenmektedir. Projenin 2015 yılında tamamlanması planlanmaktadır.

İliçevski-Derince Feribot Taşımacılığı: Ukrayna-Türkiye arasında Karadeniz koridorunda demiryolu+feribot bağlantısıyla yıllık 100.000 ton yük taşınması yapılmaktadır.

İpek rüzgarı projesi: Proje kapsamında 28 Kasım 2012 tarihinde ülkemiz, Azerbaycan, Gürcistan ve Kazakistan tarafından "Ulaştırma Şebekeleri ve Kargo Taşımacılığı Organizasyonu Ortak Faaliyetleri İlkeleri Üzerine Mutabakat Zaptı" imzalanmış ve sözkonusu proje ile ilgili çalışmalara başlamak üzere ilgili ülkeler tarafından bir çalışma grubu oluşturulmuştur. İpek Rüzgarı projesi ile Türkiye'den Gürcistan

üzerinden Azerbaycan'a demiryolu, Azerbaycan'ın Alat Limanı ve Kazakistan'ın Aktau Limanı arasında feribot ve Kazakistan ötesi Çin'e kadar demiryolu ile taşıma yapılabilecektir. İpek Rüzgârı Intermodal Blok Tren Projesiyle; Kazakistan-Türkiye arasındaki blok tren seyahat süresinin azaltılması hedeflenmektedir. Ayrıca Kazakistan tarafından Çin'le yapılacak bağlantı yük taşıma miktarlarını da önemli ölçüde artıracaktır. Türkiye'de Marmaray Projesinin ve Kars-Tiflis-Bakü demiryolu projesinin tamamlanmasıyla Çin ile Avrupa arasında Türkiye üzerinden kesintisiz blok tren taşımacılığı yapılabilecektir. Kazakistan'dan ve Çin'in kuzeyinden gelen yükler Türkiye üzerinden tren taşımacılığıyla Avrupa'ya ve Ortadoğu'ya ulaştığı gibi Türkiye'nin güneyinden deniz bağlantısıyla Afrika'ya da ulaşabilecektir.

Liman Bağlantılı Demiryolu Taşımalarının Artırılması: TCDD tarafından liman bağlantılı demiryolu taşımalarının artırılması, liman geri sahasında yükleme-boşaltma faaliyetlerinin modern bir şekilde verilmesinin sağlanması, liman ve hinterlandında bulunan yük potansiyeli dikkate alınarak liman geri sahaslarında yük merkezi oluşturma çalışmalarına başlanmıştır. Bu kapsamda TCDD tarafından; Alsancak limanı içerisinde liman "Yükleme-Boşaltma ve Lojistik Alanı" oluşturulması, Derince Liman geri sahasındaki Derince Garın yeniden yapılandırılarak Yük Merkezi kurulması, Çandarlı Liman geri sahasında Biçerova İstasyonunda, Samsun Limanı geri sahasında, Tekirdağ Liman içerisinde ve geri sahasında, Bandırma Limanı geri sahasında Kuşçenneti İstasyonunda, Çatalağzı Eren Enerji Limanı geri sahasında Yük Merkezi oluşturma çalışmaları sürdürülmektedir. Mersin liman geri sahasında bulunan Tırmıl'daki Yük Merkezi 2013 yılı Aralık ayında işletmeye açılmıştır. Ayrıca, demiryolu taşımalarının artırılması, kombine taşımacılığın desteklenmesi, yükleme-boşaltma faaliyetlerinin daha modern bir şekilde verilmesinin sağlanması amacıyla Mersin liman geri sahasında bulunan Taşkent İstasyonunda ve İskenderun liman geri sahasında yük merkezi oluşturulması planlanmaktadır.

IV-3.2. Yolcu Taşımacılığı

Banliyö Taşımacılığı

TCDD Kentiçi ulaşım hizmetleri İstanbul'da Ayrılıkçeşme-Kazlıçeşme hattında 29 Ekim 2013 tarihinde hizmete alınıp 13 Kasım 2013 tarihinde ticari seferleri başlatılan Marmaray (254 sefer/gün), Ankara'da Sincan-Kayaş parkurunda (167 sefer/gün) ve İzmir'de Aliağa-Cumaovası parkurunda (195 sefer/gün) % 50 oranında pay sahibi olduğu iştiraki olan İZBAN A.Ş. ile banliyö hizmeti vermektedir.

Marmaray projesi "Haydarpaşa-Gebze, Sirkeci-Halkalı Banliyö Hatlarının İyileştirilmesi, İnşaat İş'i" kapsamında; Haydarpaşa-Gebze banliyö hattının Gebze-Pendik kesimi, 29.04.2012 tarihinden itibaren, Sirkeci-Halkalı banliyö hattının Kazlıçeşme-Halkalı kesimi, 01.03.2013 tarihinden itibaren tren trafiğine kapatılmıştır. Banliyö trenleri, Haydarpaşa-Pendik parkurunda 19.6.2013, Sirkeci-Yedikule arasında ise 12.08.2013 tarihine kadar işletilmiştir. Marmaray seferleri Ayrılık Çeşmesi-Kazlıçeşme arasında 29.10.2013 tarihinde başlamış olup, 13.11.2013 tarihinden itibaren ticari tarifeli seferlere geçilmiştir.

Banliyö Yolcu Taşımaları (Bin Kişi)	2003	2012	2013
Sirkeci (İst. Avrupa yakası)	19.652	24.341	4.868
Haydarpaşa (İst. Anadolu yakası)	14.555	26.020	12.547
MARMARAY (İstanbul)	-	-	3.693
Ankara	15.088	-	4.343
İzmir	227	-	-
İzmir (İZBAN A.Ş.)	-	50.361	61.205
Toplam	49.522	100.722	86.656

Banliyö taşımacılığında (İZBAN A.Ş. dahil) 2003 yılına göre 2013 yılında % 75 oranında artış, 2012 yılına göre ise % 14 oranında azalış olmuştur.

Sirkeci banliyö yolcu sayısında 2012 yılına göre 2013 yılında % 80, Haydarpaşa banliyö yolcu sayısında ise % 52 oranında azalış olmuştur. 2012 yılına göre Banliyö yolcu sayısındaki azalış; Marmaray projesi inşaat çalışmaları kapsamında, Haydarpaşa-Gebze banliyö trenlerinin Gebze-Pendik bölümünün 29.04.2012 tarihinden itibaren, Haydarpaşa-Pendik bölümünün ise 19.06.2013 tarihinde, Sirkeci-Halkalı banliyö trenlerinin Kazlıçeşme-Halkalı bölümünün 01.03.2012 tarihinde, Sirkeci-Yedikule arasının ise 12.08.2013 tarihinde seferden kaldırılması nedeniyle bir önceki yıla göre daha az tren işletilmesinden 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 kapatılan Ankara banliyösü 2013 Yılı Temmuz ayından itibaren işletmeciliğe açılmıştır.

Banliyö hizmetlerinin daha modern hale getirilmesi çalışmaları kapsamında İzmir'de EGERAY, İstanbul'da MARMARAY, Ankara'da BAŞKENTRAY 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-Aliğa 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 Aliğa'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), 2013

yılında 61,2 milyon yolcu/yıl (167.000 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 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.

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.

Başkentray Projesinin 1.Etap İnşaatı kapsamında Ankara-Behiçbey arasında mevcut hatta bakım çalışmaları ve yeni bir hat ilavesi, Behiçbey-Sincan arasında tek hat olmak üzere toplam 28 kilometre yeni yol, Kayaş-Sincan arasındaki mevcut demiryolunda gerekli düzenlemeler ve alt geçit inşası yapılmıştır. 2. Etap ihale süreci devam etmektedir.

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 ulaşımda rahatlayarak günde 1 milyondan fazla insana hizmet verecektir. Proje çalışmaları kapsamında Ayrılıkçeşme-Kazlıçeşme arası 29 Ekim 2013'te açılmış olup, tamamı ise 2015 yılında hizmete açılacaktır

Anahat Yolcu Taşımacılığı

Anahat Yolcu Taşımaları (Bin)	2003	2012	2013
Yurtiçi	27.342	16.449	16.685
Yüksek Hızlı Trenler	-	3.350	4.207
Uluslar arası	129	125	99
Toplam	27.471	19.924	20.991

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 258 adet trenle demiryolu bağlantısı olan 45 İl'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 2013 yılında 2012 yılına göre % 1, hızlı trenler de ise % 26 oranında artış, uluslararası trenlerde ise % 21 oranında azalış olmuştur. Toplam anahat yolcu taşımacılığında ise % 5 oranında artış olmuştur.

Belli Başlı Anahat Trenlerin Yolcu Sayıları ve Yolcu-Km'leri

Tren Adı	Parkuru	YOLCU SAYISI			YOLCU KM (BİN)		
		2012	2013	%	2012	2013	%
Boğaziçi Ekspresi	Eskişehir-Arifiye	127.975	9.089	-93	17.190	933	-95
Karesi Ekspresi	Ankara-Alsancak	480.706	274.160	-43	119.880	41.465	-65
Ege Ekspresi	Eskişehir-Alsancak	128.358	210.033	64	11.065	19.161	73
İzmir Mavi	Ankara-Alsancak	225.485	210.096	-7	104.133	100.977	-3
4 Eylül Mavi	Ankara-Malatya	213.396	318.133	49	61.860	99.113	60
Doğu Ekspresi	H.Paşa-Kars	307.988	558.401	81	101.306	179.780	77
Güney/Kurtalan Ekspresi	H.Paşa-Kurtalan	173.004	339.258	96	47.643	92.718	95
Vangözü Ekspresi	H.Paşa-Tatvan	62.485	134.213	115	16.228	35.915	121
İçanadolu Mavi	H.Paşa-Adana	341.140	204.489	-40	95.218	37.987	-60
Çukurova Mavi	Ankara-Adana	219.229	276.312	26	75.853	96.867	28
Fırat Ekspresi	Adana-Elazığ	208.373	209.331	0	33.447	35.991	8
6 Eylül Ekspresi	Alsancak-Bandırma	287.564	252.135	-12	31.831	27.501	-14
17 Eylül Ekspresi	Alsancak-Bandırma	276.109	284.330	3	30.693	31.742	3
Erciyes Ekspresi	Kayseri-Adana	171.017	171.553	0	25.482	25.889	2
Selçuk Ekspresi	Konya-Ulukışla	244.157	311.526	28	22.520	28.635	27
Toros Ekspresi	Adana-Eskişehir	89.373	229.140	156	19.396	38.918	101
Konya Mavi	Konya-İzmir	54.827	210.175	283	19.442	67.643	248
Yüksek Hızlı Tren	Ankara-Eskişehir	2.002.093	2.264.394	13	489.940	558.129	14
Yüksek Hızlı Tren	Ankara-Konya	1.385.877	1.744.605	26	438.262	556.364	27
Yüksek Hızlı Tren	Konya-Eskişehir	0	198.325	-	0	70.886	-

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

Yüksek Hızlı Trenler: Saate 250 km. hızı gerçekleştiren çok hızlı ve konforlu trenler olup, Ankara-Eskişehir, Ankara-Konya ve Konya-Eskişehir hatlarında YHT hizmeti verilmektedir.

<u>Tren Adı</u>	<u>Parkuru</u>
Yüksek Hızlı Tren	Ankara-Eskişehir (20 sefer/gün)
Yüksek Hızlı Tren	Ankara-Konya (16 sefer/gün)
Yüksek Hızlı Tren	Konya-Eskişehir (4 sefer/gün)

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

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

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

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

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

<u>Tren adı</u>	<u>Parkuru</u>
Karesi Eksp.	Ankara-İzmir
Doğu Ekspresi	Ankara-Kars
Güney Ekspresi	Ankara -Kurtalan
Vangölü Ekspresi	Ankara -Tatvan
Fırat Ekspresi	Adana-Elazığ
Toros Ekspresi	Adana-Konya

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

Önemli Bölgesel Ekspresler:

<u>Tren adı</u>	<u>Güzergah</u>
Bölgesel Ekspres	İzmir-Uşak
Bölgesel Ekspres	Ankara-Polatlı
Bölgesel Ekspres	Amasya-Samsun
Bölgesel Ekspres	İskenderun-Mersin
Bölgesel Ekspres	Mersin-İslahiye
Bölgesel Ekspres	Adana-Mersin

DMU/Ray Otobüsü/Mototrenler: 5600/5700 serisi Ray otobüsü, 5500 serisi mototrenler ve 15000 serisi DMU dizel tren setleriyle temin edilerek kısa mesafeler arasında işleyen ve işledikleri bölgenin yolcusu yoğun olan merkezlerinde duran hızlı trenlerdir.

<u>Tren adı</u>	<u>Güzergah</u>
DMU/Rayotobüsü	Adana-Mersin
DMU/Rayotobüsü	Karaman-Konya
DMU/Rayotobüsü	Eskişehir-Kütahya
DMU/Rayotobüsü	Basmane-Denizli
DMU/Rayotobüsü	Basmane-Ödemiş-Tire

Yolcu Trenleri:

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

<u>Tren adı</u>	<u>Güzergah</u>
Yolcu	Kırıkkale-Ankara
Yolcu	Manisa-Alaşehir
Yolcu	Samsun-Sivas
Yolcu	Diyarbakır-Batman

Karma Yolcu Trenleri:

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

<u>Tren adı</u>	<u>Güzergah</u>
Karma	Divriği-Sivas
Karma	Erzincan-Divriği
Karma	Tatvan-Elazığ

Uluslararası Yolcu Trenleri:

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

Avrupa Yönüne

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

Ortadoğu Yönüne

- *Ankara-Tahran, (*Transasya Ekspresi*)
- *Van-Tebriz, parkurlarında uluslararası yolcu taşıma hizmeti verilmektedir.

2013 yılı anahat yolcu taşımalarına olumsuz etki eden hususlar;

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 treni seferden kaldırılmıştır. Boğaziçi Ekspresi Haydarpaşa-Arifiye, Doğu, Güney, Vangölü ve Transasya Ekspresleri Haydarpaşa-Ankara, İç Anadolu Mavi treninin H.Paşa-Arifiye arasında seferden kaldırılmıştır.

Irmak-Zonguldak sinyalizasyon ve yol yenileme projesi kapsamında hat işletmeye kapandığından (4 Haziran 2012-01.01.2014 tarihleri arasında) Zonguldak-Karabük hattında işletilen 14 adet Bölgesel Tren 2013 yılında işletilmemiştir.

Halkalı-Çerkezköy-Edirne arasında yapılan yol çalışmaları nedeni ile Trakya hattında çalışan Alpulu-Kapıkule, İstanbul-Uzunköprü, Uzunköprü-Pityon ve İstanbul-Çerkezköy trenleri 2013 yılında işletilmemiş, İstanbul-Kapıkule trenleri de 1 Mart 2013 tarihinden itibaren seferden kaldırılmıştır.

Balıkesir hattında yapılan yol çalışmaları nedeniyle Ankara-Eskişehir-Balıkesir-İzmir parkurundan işletilen İzmir Mavi treni parkuru 01.04.2013 tarihinden itibaren Ankara-Afyon-Uşak olarak değiştirilmiş aynı parkurdan çalışan Karesi Ekspresi parkuru kısaltılarak İzmir – Balıkesir arasında işletilmiştir.

Bölgesel uçuş ağına sahip özel havayolu şirketleri iç hat seferlerinin her geçen gün yoğunlaşarak Kars, Erzincan, Erzurum ve Sivas'a Esenboğa, Atatürk ve Sabiha Gökçen çıkışlı uçuşların düzenlenmesi, havayolu firmalarının sektörde tutunma amacına yönelik olarak kendi aralarında oluşturdukları rekabete bağlı olarak yaptıkları fiyat indirimleri ve düzenledikleri kampanyalar sonucu uzun mesafeli Demiryolu yolcu talebini olumsuz etkilemektedir.

Ortadoğu yönünde Tahran-Şam, Şam-Tahran arasında işletilen ve ülkemizi transit geçen yolcu trenleri 19 Şubat 2012 tarihinden itibaren Suriye'deki olaylar nedeniyle seferden kaldırılmış 2013 yılında da işletilmemiştir.

Halep-Gaziantep arasında 08 Ocak 2010 tarihinden itibaren haftada 2 gün olarak işletilmek üzere yolcu treni sefere konulan tren Suriyedeki olaylar nedeniyle 10 Şubat 2012 tarihinden itibaren seferden kaldırılmış 2013 yılında da işletilmemiştir.

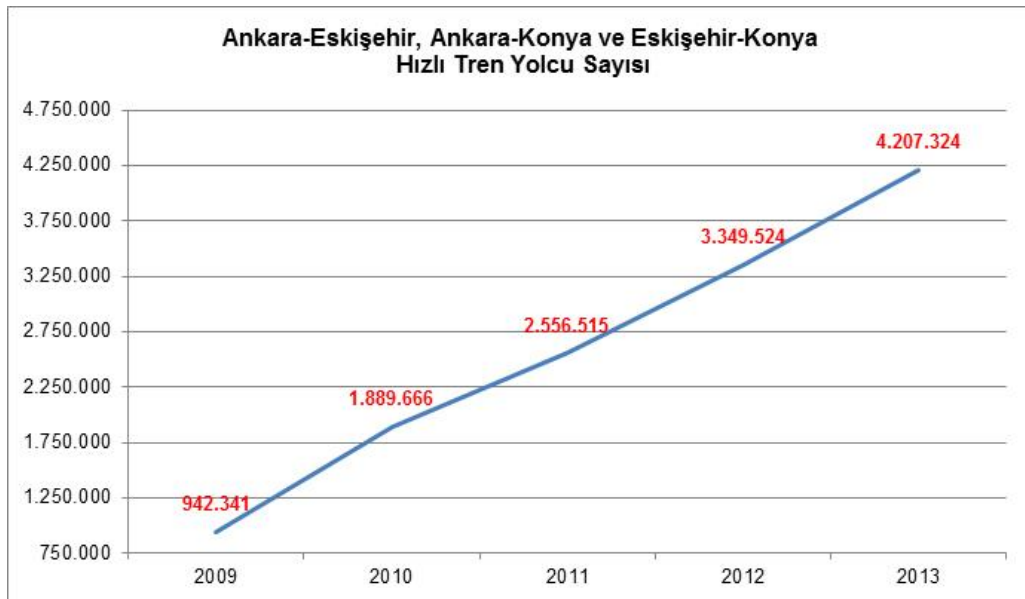
İstanbul-Selanik arasında karşılıklı olarak işletilmekte olan Dostluk / Filia Ekspresi, Yunanistan Demiryollarının ekonomik kriz nedeniyle trenin seferden kaldırılması yönünde talepleri üzerine 13 Şubat 2011 tarihinden itibaren seferden kaldırılmış, 2013 yılında da işletilmemiştir.

2013 Yılı Yüksek Hızlı Tren Yolcu Faaliyetleri



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

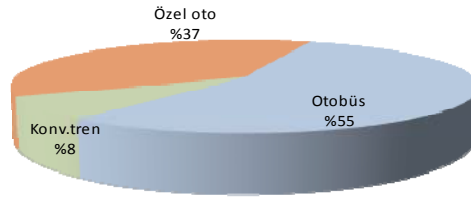
Ankara-Eskişehir, Ankara-Konya ve Konya-Eskişehir hatlarında 2009 Mart-2013 Aralık (dahil) yılları arasında YHT'ler ile toplam 12.945.370 yolcu taşınmış ve 46.025 sefer yapılmıştır. Yüksek hızlı tren yolcu sayısı 2010 yılında bir önceki yıla göre % 100, 2011 yılında % 35, 2012 yılında %31 ve 2013 yılında ise %26 artışla 4.207.324 yolcuya ulaşmıştır.



Ankara-Eskişehir YHT Üretim Sonuçları:

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.

YHT'DEN ÖNCE (13 Mart 2009 öncesi)



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 1.981.887 ve 2013 yılında 2.264.364 olmak üzere Eskişehir hattında 9.224.435 adet yolcu taşınmıştır. Ankara-Eskişehir YHT ile 13 Mart 2009 – 31 Aralık 2013 tarihleri arasında toplam 32.325 sefer ve 7.927.900 tren-km yapılmıştır.

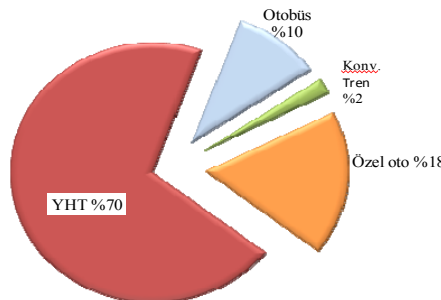
2013 Yılı Taşıma Analizi:

2013 yılında toplam 2.264.394 olmak üzere aylık ortalama 188.700 yolcu taşınmış olup, doluluk oranı ortalama %76'dır. 2013 yılının toplam yolcu sayısı 2012 yılına göre %14 artmıştır. Bu artış 2012 yılına göre ilave 25 sefer yapılması ve tehirlerde iyileşmeye (2013 yılı dakiklik oranı ortalaması %95'e ulaşmıştır) bağlı daha düzenli tren işletmeciliği yapılmasından kaynaklanmaktadır.

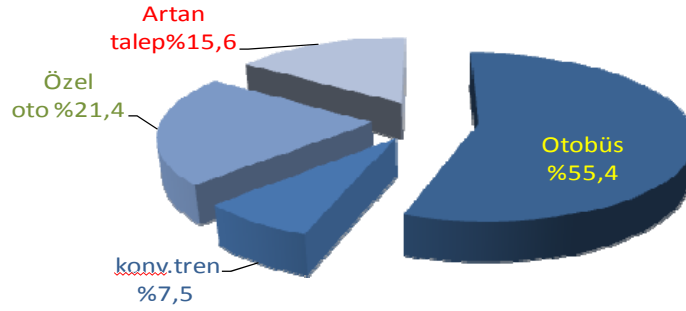
Ankara-Eskişehir Yolcularının Araç Tercih Dağılımı:

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 %70'e yükselmiştir. Müşteri memnuniyet oranı %90 seviyesindedir.

YHT'DEN SONRA



Eskişehir YHT'lerinin ulaşım modlarından aldığı paylar 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. Ülkemizde; Otobüs taşımacılığı çok yaygın ve etkin olduğundan Ankara-Eskişehir parkurunda Avrupa örneğinde olduğu gibi YHT'ler özel araç taşımalarının yanısıra kitlesel bir taşıma modeli oluşturarak, en büyük payı otobüs taşımasından almıştır.



Ankara-Eskişehir YHT Kombine Satışları:

Eskişehir'den YHT bağlantılı olarak Kütahya'ya DMU Setleri ile 3 gidiş, 3 geliş olmak üzere günde toplam 6 tren ile bağlantı verilmekte; Bursa'ya ise 9 gidiş, 9 geliş olmak üzere günde 18 sefere bağlantı verilmektedir. 6 adet Kütahya seferinden 2 tanesi yol çalışmaları nedeniyle 18 Eylül 2013 tarihinden itibaren iptal edilmiş olup, bu trenlerin yerine yolcuların mağdur olmaması için YHT'lerle bağlantılı 2 otobüs seferi ve 2 ilave otobüs seferi konulmuştur. Ayrıca Kütahya trenlerinden 1+1=2 tanesi Tavşanlı'ya da bağlantı vermektedir.

	Kombine	Toplam	% oranı
Ankara-Kütahya-Ankara YHT + Tren +Otobüs	83.966	179.602	47
Ankara-Bursa-Ankara YHT + Otobüs	204.138	204.138	100
ESKİŞEHİR YHT TOPLAM	288.104	2.263.931	13

2013 yılında toplam 288.104 kişi, seyahatlerinde YHT + tren/otobüs kombine taşımacılığını kullanmışlardır. Bu taşımaların 83.966'sı YHT + tren, 204.138'i ise YHT + otobüs kombine taşımacılığı olarak gerçekleşmiştir. Eskişehir-Kütahya-Eskişehir trenlerindeki yolcuların %47'si YHT aktarmalı olarak seyahatlerine devam eden yolculardır.

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.

2011 Yılı Ağustos-Aralık döneminde 406.636 kişi, 2012 yılında 1.371.369 kişi, 2013 yılında 1.744.605 kişi olmak üzere Ankara-Konya hattında toplam 3.522.610 yolcu taşınmıştır

24 Ağustos 2011–31 Aralık 2013 tarihleri arasında toplam 12.548 sefer ve 3.887.195 tren-km yapılmıştır.

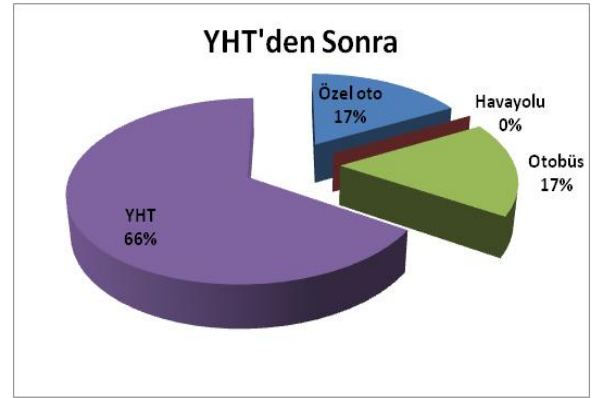
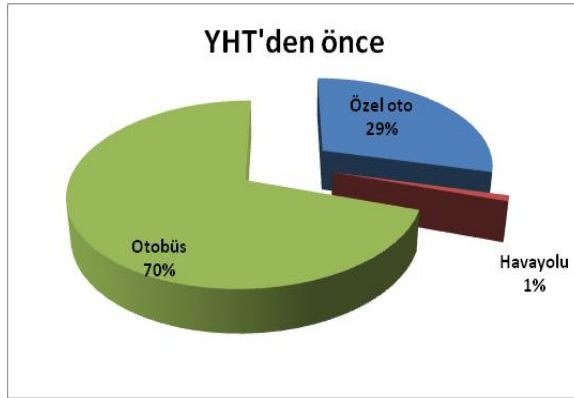
Konya'dan Karaman'a DMU Setleri ile YHT + Tren bağlantısıyla kombine taşımacılık yapılmakta olup, 8 Kasım 2013 tarihinden itibaren Ankara'dan Manavgat, Alanya ve Antalya'ya YHT + Otobüs taşımacılığı başlamıştır.

2013 Yılı Taşıma Analizi:

2013 yılında toplam 1.744.605, aylık ortalama 145.384 yolcu taşınmış olup, doluluk oranı ortalama %73'tür. 2013 yılında günde ortalama 4.780 yolcu, Konya YHT'yi seyahatlerinde kullanmıştır. 2013 yılında yolcu sayısı 2012 yılının aynı dönemine göre %28 artmıştır. Bu artışta 2012 yılına göre ilave 426 sefer yapılmış olması ve tehirlerdeki iyileşmeye bağlı (2013 yılı dakiklik oranı % 99'a ulaşmıştır) düzenli tren işletmeciliği etkili olmuştur.

YHT'deki öğrenci taleplerini karşılamak amacıyla Konya Büyükşehir Belediyesince Konya Gar-Selçuk Üniversitesi Kampüsü arasına Cuma ve Pazar günleri için otobüs konulmuştur.

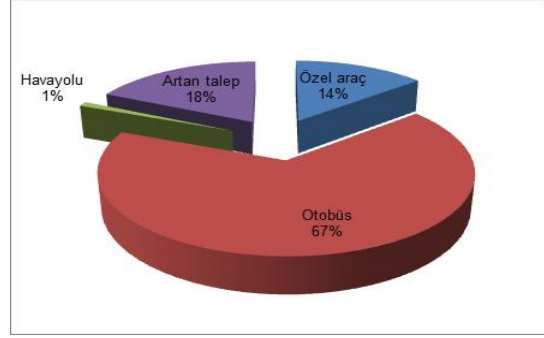
Ankara – Konya Yolcu Taşıma Payı:



YHT'lerin işletmeye alınması ile parkurda, otobüs taşımalarının %70 olan payı %17'ye, %29 olan özel araç taşıma payının %17'ye düştüğü ve bu parkurda taşıma payı olmayan trenin ise YHT sonrası %66 pay aldığı görülmektedir. Müşteri memnuniyet oranı %90 seviyesindedir.

Ankara-Konya Ulaşım Talep Gelişimi

Konya YHT bu parkurdaki yolcu taşıma pazarına hareketlilik getirerek, yolcu sayısını % 14 oranında artırmış olup bu artan yolculuk talebinin YHT yolcu sayısı



içerisindeki oranı %18'dir.

Ankara-Konya YHT Kombine Satışları:

Ankara-Konya YHT Talep Kaynağı

Konya-Karaman-Konya parkurunda 6 +6=12 adet DMU seferi ile Ankara-Konya YHT'lerine bağlantı sağlanmaktadır. Tabloda kombine yolcu sayılarının aylık durumu gösterilmiştir.

Konya-Karaman trenlerinde seyahat eden yolcuların %27'lik kısmını Konya YHT ile bağlantılı yolcular oluşturmaktadır.

Konya YHT'nin Karaman'a kombine taşımacılığı hahicinde 8 Kasım 2013 tarihinden itibaren Ankara'dan Manavgat, Alanya ve Antalya'ya günde 3+3=6 seferle YHT + Otobüs taşımacılığı yapılmaktadır.

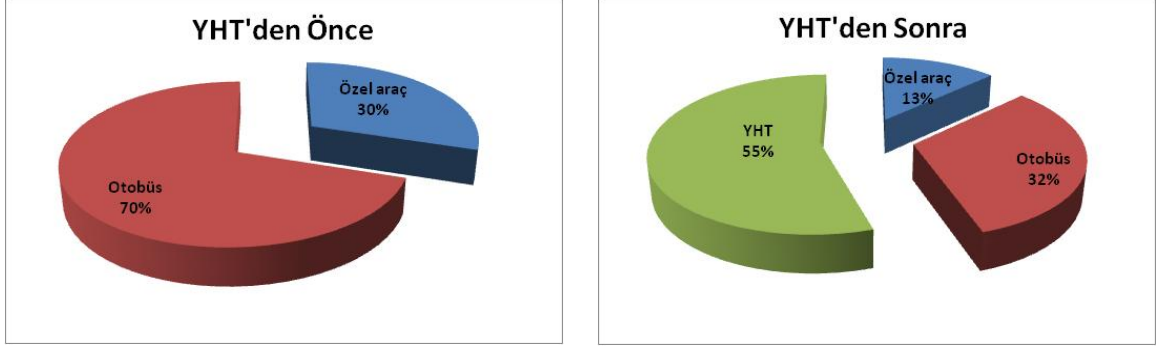
2013	Karaman Kombine	Karaman Toplam Yolcu Sayıları	% oranı
Ocak	4.079	13.795	29
Şubat	3.931	13.151	30
Mart	3.519	13.742	26
Nisan	3.905	14.193	27
Mayıs	3.652	13.666	27
Haziran	4.533	16.954	27
Temmuz	3.852	13.394	29
Ağustos	4.547	16.888	27
Eylül	4.611	18.824	24
Ekim	5.469	19.387	28
Kasım	4.102	16.846	24
Aralık	4.055	16.705	24
Toplam	50.255	187.545	27

Konya-Eskişehir YHT Üretim Sonuçları:

24 Mart 2013 tarihinde Yüksek Hızlı Tren İşletmeciliğine başlanan Konya-Eskişehir-Konya parkurunda günde 4 sefer yapılmaktadır. 24 Mart 2013 – 31 Aralık 2013 tarihleri arasında toplam 198.325 yolcu taşınmış, 1.152 sefer ve 409.156 tren-km yapılmıştır. Konya – Bursa arasında YHT + Otobüs bağlantılı kombine taşımacılık yapılmaktadır.

Trenlerin sefer başı ortalama dakiklik oranı % 100, doluluk oranı ise ortalama %41 seviyesindedir.

Konya-Eskişehir-Konya Yolcularının Araç Tercihî Dağılımı:



YHT'lerin işletmeye alınması ile parkurda, otobüs taşımalarının %70 olan payı %32'ye, %30 olan özel araç taşıma payının %13'e düştüğü YHT sonrası tren payı ise %55 oranına yükselmiştir.

Konya-Eskişehir YHT+Otobüs Kombine Taşımalar:

Eskişehir-Konya-Eskişehir arasında 24 Mart 2013 tarihinde işletilmeye başlanan YHT'lere 08 Nisan 2013 tarihinden itibaren Bursa'ya otobüs bağlantısı verilmektedir. Bursa'dan sabah 05.00'da kalkan otobüs Eskişehir'den 08.00 YHT'sine, 13.35'de kalkan 2. otobüs ise Eskişehir'den 16.00 YHT'sine bağlantı vermekte, akşam Konya'dan 18.55'de kalkan YHT Eskişehir'den 21.00'da kalkan otobüse Bursa bağlantısı vermektedir. Bursa-Konya arası seyahat süresi 8 saatten 4,5 saate inmiştir.

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 yurtta 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.

IV-3.3. Liman İşletmeciliği Elleçleme Hizmetleri

TCDD, 2013 yılında liman hizmetlerini demiryolu bağlantısı bulunan; Haydarpaşa, Derince ve İzmir Limanlarında vermiştir. TCDD İzmir Limanı, İzmir ili, Konak ilçesi, İzmir Körfezi içinde yer almaktadır. Geniş bir hinterlanda sahip olan İzmir Limanı deniz ulaşımı açısından Ege Denizi'nin merkezinde ve Karadeniz-Akdeniz rotası üzerinde bulunmaktadır. İzmir Körfezinin coğrafi yapısı sayesinde doğal bir liman niteliğinde olan İzmir Limanı tüm yıl boyunca kesintisiz hizmet sunmaktadır.

TCDD İzmir Liman İşletmesi günümüzde her tip gemi ve yük türüne hizmet verebilmektedir. Ancak liman günümüzde ağırlıklı olarak konteyner yüklerinde uzmanlaşmıştır.

İstanbul Boğazının Anadolu yakasında bulunan Haydarpaşa Limanı, Karadeniz-Akdeniz gemi rotaları üzerinde uygun bir konumda bulunmaktadır. Ülkemizin en yüksek dış ticaret hacmine sahip bölgesinde bulunan liman, günümüzde konteyner, Ro-Ro ve general kargo yüklerine hizmet vermektedir.

İzmit Körfezinin en eski yük limanlarından birisi olan Derince Limanı konumu itibarı ile Ülkemizdeki yük trafiğinin en yoğun olduğu İzmit körfezinin Kuzey kıyısında Kocaeli iline bağlı Derince ilçesinde yer almaktadır. Ülkemizdeki otomotiv dış ticaretinin önemli limanlarından birisi olan Derince Limanı Ro-Ro yüklerin yanı sıra general kargo, kuru ve sıvı dökme yüklere hizmet vermektedir. Derince Limanının İzmit Körfezindeki diğer limanlardan ayıran en büyük özelliği, limanın demiryolu bağlantısının olmasıdır.

Limn Hizmetleri (Bin Ton)	2003	2012	2013
Yükleme	18.992	7.182	8.978
Boşaltma	22.517	5.752	7.096
Toplam	41.509	12.934	16.074

2013 yılı toplam elleçleme miktarı, geçen yıla göre % 24 oranında ve 3.140.Bin ton artarak 16.074.bin ton olarak gerçekleşmiştir. Elleçleme faaliyetini oluşturan yükleme ve boşaltmalara ayrı ayrı bakıldığında ise; toplam yüklemelerin geçen yıla göre % 25 oranında 1.796 bin ton, toplam boşaltmaların ise % 23 oranında ve 1.344 bin ton arttığı görülmektedir.

Limnlar itibarıyla toplam elleçleme miktarında, geçen yıla göre; Haydarpaşa Limanında % 120, Derince Limanında % 20, İzmir Limanında % 8 oranında artış olduğu görülmektedir.

LİMANLARIMIZIN KAPASİTESİ (Kontinu Sistem Hariç)

LİMANLAR	Gemi Kabul Kapasitesi		Konteyner Elleçleme Kapasitesi	Konteyner Elleçleme Kapasitesi	Dökme Kuru+ Karışık Eşya Elleç.Kapasi	Depolama Alanları (m2)	
	Gemi / Yıl					Açık Alan	Kapalı Alan
	Yolcu Gemisi	Yük Gemisi	TEU / Yıl	TON / Yıl	TON / Yıl		
Haydarpaşa	0	1.169	654.000	4.364.000	1.913.000	181.750	20.572
Derince	0	1.215	26.000	197.000	6.853.000	122.990	2.000
İzmir	1.245	1.305	810.000	8.204.000	1.317.000	219.345	24.678
TOPLAM	1.245	3.689	1.490.000	12.765.000	10.083.000	524.085	47.250

TCDD limanlarına gelen/giden gemilerin emniyetli şekilde rıhtımlara yanaştırılmaları-ayrılmaları ve rıhtımlarda kaldığı süreler içerisinde TCDD Liman Hizmetleri Tarifesi ile mer'i yönetmelikler dahilinde, ilgili Liman İşletme Müdürlüklerimizce, pilotaj (Haydarpaşa ve İzmir Limanı hariç), römorkaj (İzmir Limanı hariç), barınma, palamar, tatlı su tedariki ile atık alma hizmetleri sağlanmaktadır.

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	2012	2013
Sefer Sayısı	2.030	2.384	1.840
Yük (Ton)	222.299	276.167	185.204
Vagon Sayısı	18.032	19.956	14.707

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

H.Paşa-Sirkeci Feribot Hizmetleri	2003	2012	2013
Sefer Sayısı	2.766	674	0
Yük (Ton)	824.143	149.216	0
Vagon Sayısı	22.461	4.476	0

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. Eskişehir-İstanbul Hızlı Tren hattı çalışmaları nedeniyle 2013 yılında feribot faaliyetleri yapılamamıştır.

IV-4. TCDD'nin Mali Durumu

TCDD'nin 2013 yılında 2012 yılına göre faaliyet içi gelirlerinde; yolcu gelirinde % 3, yük gelirlerinde %1 ve Van Gölü feribot İşletmesi gelirinde % 9 oranında azalma, liman gelirinde ise % 8 oranında artış olmuştur. TCDD'nin aynı dönemler itibariyle faaliyet dışı gelirlerinde de % 20 oranında azalış yaşanmıştır.

2013 yılında 2012 yılına göre toplam gelirlerde % 1 oranında azalış, toplam giderlerde ise % 11 oranında artış olmuş ve Kuruluş zararı 2012 yılına göre % 46 oranında artış göstererek 1.281 Milyon TL olarak gerçekleşmiştir.

TCDD'nin Mali Durumu (Milyon TL)	2003	2012	2013
Gelir	1.119	2.563	2.540
Gider	1.615	3.440	3.821
Kar/Zararı	-496	-877	-1.281

V- Dünya 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.

ULUSLARARASI DEMİRYOLU İSTATİSTİKLERİ

2012

Ülke	Ülke Yüzölçümü Km²	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	75	65	2.840	9.642	70	4.598	25	11.223	15.821							
İngiltere	GB	243	63	175	6	5.597	15.884	1.545	60.964	115	21.444	82.408						
Yunanistan	GR	132	11	41	6	438	2.554	14	6	1.383	2	283	1.666					
Almanya	DE	357	80	231	6	19.830	41.427	2.564	93.918	366	110.065	203.983						
İtalya	IT	301	59	186	6	11.925	16.726	839	6	45.944	89	20.244	66.188					
İspanya	ES	506	47	166	6	9.489	13.976	569	22.179	26	9.957	32.136						
Fransa	FR	640	65	399	6	15.768	30.013	1.150	91.205	88	32.552	123.757						
Avusturya	AT	84	8	36	6	3.468	5.566	261	7	10.248	104	19.499	29.747					
Macaristan	HU	93	10	32	6	3.066	9.796	148	7.769	47	9.230	16.999						
Bulgaristan	BG	111	7	7	6	2.862	4.072	27	1.870	12	2.907	4.777						
Romanya	RO	238	20	52	6	4.032	10.777	58	4.518	56	13.472	17.990						
Avrupa Birliği	EU27	4.510	507	1.911	8	113.066	8	223.781	8	8.250	3	391.785	1.699	7	419.980	7	811.765	
Japonya	JP	378	128	7	191	7	24.095	6	36.881	6	22.632	7	395.067	44	6	20.398	6	415.465
Amerika	US	9.629	312	2.026	5	375.774	29	4	57.573	1.710	7	2.524.585	7	2.582.158			
Çin	CN	9.561	1.348	6	425	5	32.717	66.239	1.522	785.639	2.859	2.518.310	3.303.949					
Rusya	RU	17.098	143	927	6	43.179	6	85.700	1.059	144.612	1.440	2.222.388	2.367.000					

(*) Trafik = Yolcu km + Ton km

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

1:2000 2:2005 3:2007 4:2008 5:2009 6:2010 7:2011 8:Söz konusu değer için sağlıklı bir bilgiye ulaşılamamış,

27 Avrupa ülkesinin en güncel verilerinin direkt toplamı hesaplanmıştır.Rusya Federasyonu'na ait veriler devlete ait demiryollarının verileridir, şirket verileri yer almamaktadır.

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

2011

Ülke	Yolcu-Km						Ton-Km									
	Demiryolu	%	Otomobil	%	Otobüs	%	TOPLAM	Demiryolu	%	Karayolu	%	İçsu yolu	%	Petrol Boru Hattı	%	Toplam
Türkiye	5,9	2,4	133,2	53,2	111,2	44,4	250,3	11,3	4,4	203,4	78,4	0,0	0,0	44,7	17,2	259,4
İngiltere	56,6	7,5	655,1	86,6	44,9	5,9	756,6	21,0	12,0	144,0	82,2	0,1	1,0	10,1	5,8	175,2
Yunanistan	1,0	0,8	98,3	81,6	21,2	17,6	120,5	0,4	2,3	16,8	96,6	0,0	0,0	0,2	1,1	17,4
Almanya	85,0	8,1	898,5	86,0	61,1	5,8	1.044,6	113,3	25,2	265,0	59,0	55,0	12,3	15,6	3,5	448,9
İtalya	43,3	5,3	665,8	82,0	103,2	12,7	812,3	19,8	12,6	127,7	81,0	0,1	0,1	10,0	6,3	157,6
İspanya	22,8	5,5	341,6	82,3	50,9	12,3	415,3	9,7	6,0	142,3	88,6	0,0	0,0	8,6	5,4	160,6
Fransa	89,0	9,3	812,7	85,3	51,1	5,4	952,8	34,2	14,9	168,2	73,3	9,0	3,9	18,1	7,9	229,5
Avusturya	10,9	11,5	74,5	78,5	9,5	10,0	94,9	20,3	46,0	14,5	32,9	2,1	4,8	7,2	16,3	44,1
Polonya	18,2	5,2	313,2	89,0	20,7	5,9	352,1	53,7	32,1	89,7	53,7	0,2	0,1	23,5	14,1	167,1
Macaristan	7,8	10,2	52,6	68,8	16,0	20,9	76,4	9,1	37,1	10,5	42,9	1,8	7,3	3,1	12,7	24,5
Bulgaristan	2,1	3,4	48,1	78,9	10,8	17,7	61,0	3,3	22,6	6,5	44,5	4,3	29,5	0,5	3,4	14,6
Romanya	5,1	5,5	75,5	81,7	11,8	12,8	92,4	14,7	37,6	11,9	30,4	11,4	29,2	1,1	2,8	39,1

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

2011 yılında yolcu-km bazında değerlendirdiğimizde Türkiye’de demiryolunun aldığı pay % 2,4 iken, İngiltere’de %7,5, Almanya’da % 8,1 ve Fransa’da % 9,3 olmuştur.

2011 yılında ton-km de ise Türkiye’de % 4,4 iken, İngiltere’de % 12, Almanya’da % 25,2 ve Fransa’da % 14,9 olmuştur.

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	0,9	1.641
İngiltere	GB	721	65	11	28	2,5	24,5	5.188
Yunanistan	GR	311	19	16	36	2,3	1,2	652
Almanya	DE	647	116	6	29	5,2	32,1	4.924
İtalya	IT	618	56	11	32	2,8	14,2	3.957
İspanya	ES	328	28	12	35	3,0	12,1	2.299
Fransa	FR	623	47	13	61	4,6	17,7	4.123
Avusturya	HU	426	66	6	44	6,8	31,8	5.344
Macaristan	RO	344	105	3	32	9,9	14,9	1.735
Bulgaristan	BG	63	37	2	9	5,5	3,6	1.173
Romanya	JR	218	45	5	26	5,4	2,9	1.669
Avrupa Birliği	EU27	424	50	9	38	4,4	16,3	3.627
Japonya	US	505	98	5	15	2,9	176,8	11.265
Amerika	CA	210	39	5	65	12,0	0,1	6.872
Çin	CN	44	7	6	3	0,5	1,1	49.879
Rusya	RU	54	5	11	65	6,0	7,4	27.620

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 116 km, İtalya’da 56 km, Avusturya’da 66, İngiltere’de 65 km demiryolu hattı bulunmaktadır.

Nüfusun bir yıl içerisinde demiryolu ile seyahat sıklığı ise Avrupa ülkelerinin çok altındadır. 2012 yılında Türkiye’de 0,9 olan söz konusu değer, İngiltere’de 24,5, Almanya’da 32,1, İtalya’da 14,2, Fransa’da ise 17,7 olarak gerçekleşmiştir.

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 Trafik Birimi Türkiye’de 1.641 iken, Almanya’da

4.924, İtalya'da 3.957, Fransa'da 4.123, Japonya'da 11.265 ve Rusya'da 27.620 olarak gerçekleşmiştir.

VI- Sonuç

Ülkemizde 2003-2013 yılları arasında Teşekkülümüzce 2014 yılı fiyatları ile 20,4 Milyar TL yatırım harcaması yapılmış, bunun sonucunda öncelikle Türk Halkı Yüksek Hızlı trenle tanıştırılmış, Ankara-Eskişehir ve Ankara-Konya arasında hızlı tren işletmeciliğine geçilmiştir.

Anahat yolcu taşımacılığında, konvansiyonel trenlerde 2013 yılında 2012 yılına göre % 1, hızlı trenler de ise % 26 oranında artış, uluslararası trenlerde ise % 21 oranında azalış olmuştur. Toplam anahat yolcu taşımacılığında ise % 5 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.

Demiryolu yük taşımalarında 2013 yılında 2012 yılına göre % 4 oranında artış olmuştur.

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 yasallaştırılmıştır.

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.