



# DEMİRYOLU SEKTÖR RAPORU ( TCDD )

2014 Yılı

## İÇİNDEKİLER

I- GİRİŞ .....	1
II- DÜNYADA DEMİRYOLLARININ DURUMU .....	1
III- TÜRKİYE'DE DEMİRYOLU SEKTÖRÜNÜN DURUMU .....	12
IV- DEMİRYOLU SEKTÖRÜ İÇERİSİNDE TCDD'NİN YERİ .....	15
IV-1. TCDD'NİN YASAL YÜKÜMLÜLÜKLERİ .....	15
V-2 TCDD'NİN MEVCUT DURUMU .....	17
IV-2.1. Yol Durumu .....	17
IV-2.2. Çeken- Çekilen Araç Durumu .....	18
.....	19
IV-2.3. Personel Durumu .....	19
IV-3. TCDD'NİN İŞLETME FAALİYETLERİ .....	20
IV-3.1. Yük Taşımacılığı .....	20
IV-3.2. Yolcu Taşımacılığı .....	29
IV-3.3. Liman İşletmeciliği .....	43
IV-4. TCDD'NİN MALİ DURUMU .....	46
V- DÜNYA DEMİRYOLLARI İLE TCDD'NİN KARŞILAŞTIRILMASI .....	47
VI- SONUÇ .....	49

## I- Giriş

Hazine Müsteşarlığı tarafından Resmi Gazetede yayımlanan 2015 Yılı Genel Yatırım ve Finansman Programının Uygulanmasına ilişkin Usul ve Esaslar Tebliği gereğince Teşekkülümüzün 2014 Yılı Sektör Raporu hazırlanmıştır.

## II- Dünyada Demiryollarının Durumu

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

Günümüzde nüfus yoğunluğundaki artış, insan sağlığı ve iklim değişiklikleri ulaştırmanın geneline daha kapsamlı bir bakış açısını gerektirmiştir. Ekonomik güçler hala ulaştırma türlerinin nasıl rekabet edeceği yönünde karar verici durumunda olsalar bile, dışsal maliyetler, özellikle karbon emisyonları, kalabalık ve emniyet, ulaştırmanın geleceğinde ve ulaştırma türlerinin belirlenmesinde büyük rol oynamaktadır.

Gelişmiş ülkeler son dönemde çevresel sorunlar ile küresel iklim değişikliği nedeniyle çevre dostu taşımacılık türleri olan demiryolu, denizyolu ve iç su yolu taşımacılığının paylarının arttırılmasına, karayolunun çok yüksek olan payının azaltılarak ulaştırma türleri arasında dengeli bir sistem oluşturulmasına yönelik politikalar üretmekte ve uygulamaktadırlar.

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

Dünyada yolcu taşımacılığında demiryolu payının artırılmasına yönelik ilk hızlı tren uygulaması 1964 yılında Japonya'da Shinkansen işletmeye alınmasıyla başlamıştır. YHT'deki gelişim 2007 yılında Fransa'da 574,8 km/saat hız rekoru kırılması ile devam etmektedir. YHT tarihçesine kısaca bakacak olursak;

- 1964 yılında Japonya'da Shinkansen işletmeye alınmıştır.
- 1981 yılında Fransa'da TGV 260 km/sa hıza ulaşmıştır.
- 1988 yılında İtalya'da Pendolino, Almanya'da ICE devreye girmiştir.
- 1992 yılında İspanya'da AVE işletmeye alınmıştır.
- 1997 yılında Belçika kendi hızlı tren sistemini işletmeye başlamıştır.
- 2003 yılında İngiltere'de HS1in işletmeye alınmıştır.
- 2004 yılında Güney Kore KTC ile hızlı demiryolu sistemine kavuşmuştur.
- 2007 yılında Fransa'da 574,8 km/sa ile dünya hız rekoru kırılmıştır.
- 2007 yılında Tayvan kendi Hızlı Tren Kurumunu kurmuştur.
- 2008 yılında Çin kendi Hızlı Tren Kurumunu kurmuştur.
- 2009 yılında Türkiye ve Hollanda Hızlı trene kavuşmuştur.

Bu gün dünyada 29.792 km hızlı demiryolu hattı bulunmakta, 2.874 hızlı tren seti çalışmakta, 1,6 milyar insan hızlı demiryolu ulaşımıyla seyahat etmektedir.

Avrupa Birliği'nin (AB) ortak politika alanlarından biri olan "ulaştırma" hem ekonomik ve toplumsal bütünleşmeyi sağlaması hem de ekonomik alanda gelişmeyi hızlandırması sebebiyle AB'nin her zaman gündeminde olan önemli politika alanlarından biridir. AB, modern ekonomilerin anahtarı olarak gördüğü ulaştırma sektörüne ilişkin yeni politikalar geliştirerek, toplumun



ekonomik, çevresel ve sosyal gereksinimlerine cevap verebilen, bütünleşik, rekabet edebilir ve sürdürülebilir bir ulaştırma sistemi oluşturmak hedefiyle söz konusu politikaların uygulanmasına yönelik çalışmaları sürdürmektedir.

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 gibi 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.

AB ortak ulaştırma politikasının oluşturulması kapsamında, uzun vadeli stratejilerin ilk aşamasını oluşturan ayrıca politik önlem ve araçların sunulduğu "2010 yılı için Avrupa Ulaştırma Politikası: Karar Zamanı" başlıklı Beyaz Kitap 2001 yılında yayımlanmıştır. Beyaz Kitap aşağıda belirtilen ana bölümlerden oluşmaktadır:

- 1) Taşımacılık türleri arasındaki dengenin değiştirilmesi: Dengenin demiryolu, denizyolu ve iç su yolu lehine değiştirilmesi için 2010 yılına kadar taşımacılık türleri arasındaki rekabetin düzenlenmesi ve taşımacılık türleri arasındaki bağlantıların tamamlanması önceliklerinin gerçekleştirilmesi hedeflenmiştir.
- 2) Darboğazların giderilmesi: Özellikle Trans-Avrupa Ulaştırma Ağına 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),
- Trans-Avrupa Konvansiyonel demiryolu sisteminin karşılıklı işletilebilirliğinin sağlanmasına ilişkin düzenlemeler (2001/16/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 serbestleştirmiş ve ayrıca ulusal veya uluslararası yolculuk yapan tüm yolculara eşit haklar tanınması sağlanmıştır.

Demiryolu yük pazarı, 15 Mart 2003 itibariyle Trans-Avrupa demiryolu yük ağında, 1 Ocak 2006 itibariyle uluslararası yük taşımacılığı için ve 1 Ocak 2007 tarihinde ise tüm yük taşımacılığı için rekabete açılarak serbestleştirilmiştir.

Komisyon'un 2014 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 ile 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/EC 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, AB'nin küresel taahhütleri çerçevesinde, sektörden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılmasını ve Avrupa demiryolu işletmelerinin gereksiz teknik ve idari engeller olmaksızın hizmet sağlayabilecekleri bir demiryolu pazarının oluşturulmasını 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.

Tek 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.

2011 yılında yayımlanan Beyaz Kitapta 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 taşınabilmesi için farklı taşıma türlerinin birlikte kullanılabilceği ulaşım modellerinin benimsenmesi,
- 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 aşığına 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.

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 ulaştırma türleri arasındaki dengenin yeniden kurulması gerekmektedir 2030 yılı itibarıyla, 300 km'nin üzerindeki karayolu yük taşımacılığının %30'unun, 2050 yılı itibarıyla ise %50'den fazlasının verimli ve yeşil yük koridorlarıyla kolaylaştırılan demiryolu veya iç



suyolu taşımacılığı gibi diğer ulaştırma türlerine kaydırılması gereklidir ve bu hedefe ulaşmak uygun altyapıların geliştirilmesi yoluyla sağlanacaktır.

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

2050 yılı itibarıyla, 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 itibarıyla 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 yüklemeye gabarilerinin genişletilmesi ve mevcut ağın yenilenmesi yoluyla sağlanabilecektir. Bütün bunların yanı sıra 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 (TEN) ulaştırma, enerji ve telekomünikasyon alanlarına yönelik olarak 1993 yılında başlatılan bir AB politikasıdır. Bu ağların oluşturulmasındaki temel amaç, AB’ye üye ve komşu devletlerin altyapıları arasındaki bağlantıları kurmak ve karşılıklı işletilebilirliği sağlamaktır.

Bu politikanın iki temel aracı bulunmaktadır. Bunlardan ilki; yeni ağlar oluşturmak ve mevcut ağları geliştirmek için atılacak adımları ve ortak çıkarılara yönelik hizmet edecek projeleri belirlemek için çerçeve oluşturan AB kılavuzlarıdır. İkincisi ise bu altyapı projelerini destekleyen bir altyapı fonudur.

Ulaştırma alanındaki son Trans – Avrupa Ağı (TEN-T) Kılavuzu, 20 Aralık 2013 tarihli Avrupa Resmi Gazetesinde yayımlanan 1315/2013 sayılı tüzük ile tesis edilmiştir. Söz konusu tüzük ile TEN-T metodolojisinde değişikliğe gidilmiştir.

Yeni Kılavuz, TEN-T’yi çift katmanlı olarak ele almaktadır. Temel katman olarak belirlenen TEN-T Kapsamlı Ağı söz konusu tüzükte belirtilen altyapı gereksinimleri doğrultusunda 2050 yılı sonuna kadar tamamlanması hedeflenen ve AB’nin bütününde yer alan (çıkamaz hatlar hariç) ulaştırma altyapılarını ifade etmektedir. Kapsamlı Ağ, demiryolu, karayolu, iç su yolları, deniz ve havayolu altyapı bileşenlerinin yanı sıra bu ulaştırma türleri arasındaki bağlantıları da içermektedir. Kapsamlı Ağın, TEN-T Kılavuzunda atıfta bulunulan karşılıklı işletilebilirliğe yönelik minimum altyapı standartlarını da taşıması hedeflenmektedir.

İkinci katman olan TEN-T Çekirdek Ağı ise, Kapsamlı Ağ içerisinde stratejik öneme sahip olan ve Kapsamlı Ağdan daha yüksek standartlarda olacak şekilde 2030 yılı sonuna kadar tamamlanması hedeflenen 9 koridordan oluşmaktadır. Bu koridorlar ulaştırma türlerinin entegrasyonuna, karşılıklı işletilebilirliğe ve altyapının koordineli olarak geliştirilmesine ve yönetilmesine temel teşkil etmektedir. Bu koridorlar mevcut TEN-T öncelikli projelerini, ERTMS koridorlarını ve 913/2010 sayılı tüzükle belirlenen Demiryolu Yük Koridorlarını kısmi olarak esas almaktadır. Çekirdek Ağ koridorlarında yer alan demiryolu altyapılarında ulaşılması hedeflenen standartlar arasında elektrifikasyon, ERTMS uygulamaları ve 1435 mm ray açıklığı sayılabilir. Ayrıca, yük taşımacılığına yönelik demiryolu altyapısı için belirlenen başlıca standartlar; 22,5 ton dingil basıncı, 100 km/saat hız ve en az 740 m uzunluğundaki trenlerin işletilebilmesidir.

Söz konusu tüzük ekinde Kapsamlı ve Çekirdek Ağları gösteren haritalar yer almakta olup, ülkemiz AB’ye komşu ülkeler kategorisinde Kapsamlı Ağa dahil olarak gösterilmektedir.

Trans-Avrupa Ağlarının (TEN) yukarıda belirtilen çerçevede tesis edilmesine finansal olarak katkı sağlamak amacıyla, 11 Aralık 2013 tarihli ve 1316/2013/AB sayılı tüzük ile Avrupa’yı Birleştirme Mekanizması (CEF) oluşturulmuştur. Söz konusu tüzük Avrupa Birliği Resmi Gazetesinde 20.12.2013 tarihinde yayımlanarak yürürlüğe girmiştir ve 1 Ocak 2014 tarihi itibarıyla uygulanmaktadır. Bu tüzük; ortak çıkarılara hizmet edecek TEN kapsamındaki projelere yeni bir finansman aracı olan CEF altında AB tarafından destek sağlamaya yönelik şartları, yöntemleri ve prosedürleri düzenlemektedir. Aynı zamanda, 2014 – 2020 yılları için çok yıllık mali program kapsamında tahsis edilecek kaynaklara ilişkin bilgileri ortaya koymaktadır.

#### **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 (Sirbistan), üçüncü kol Niş (Sirbistan)-Sofya (Bulgaristan) (4. Koridor ile İstanbul) dördüncü kol ise Veles (Makedonya)-Florina (Yunanistan) bağlantısını sağlamaktadır.

#### **Birleşmiş Milletler Koridorları**

Birleşmiş Milletlerin ulaştırma koridorları kapsamındaki ilk adımları, 31 Mayıs 1985 tarihinde yapılan "Uluslararası Ana Demiryolu Hatları Avrupa Anlaşması" (AGC) ve 1 Şubat 1991 tarihinde yapılan "Uluslararası Önemli Kombine Taşımacılık Hatları ve Bağlı Tesisleri Avrupa Anlaşması" (AGTC) ile atılmıştır. Ülkemizin de taraf olduğu bu Anlaşmalar, demiryolu hatlarının yapımı, altyapı standartlarının oluşturulması ve tesislerinin geliştirilmesinde eşgüdümü sağlamaktadır.

Orta, Doğu ve Güneydoğu Avrupa ülkelerinin gerek kendi arasında gerekse diğer Avrupa ülkeleri ile AGC ve AGTC ile uyumlu olacak biçimde verimli bir uluslararası demiryolu ve bütünleşik ulaştırma sistemi geliştirme amacıyla başlatılan Trans-Avrupa Demiryolu (**TER**) Projesi, Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu'nun (BMAEK) alt bölgesel işbirliği kapsamındaki Pan-Avrupa taşımacılık altyapısı projelerinden biridir.

6'sı gözlemci olmak üzere toplamda 22 katılımcı ülkenin yer aldığı Projede, koridor çalışmaları kapsamında katılımcı ülkelerin en önemli demiryolu bağlantılarını içeren bir Master Plan Omurga Şebekesinin oluşturulması bulunmaktadır. Bu çalışma ile; Avrupa taşımacılık altyapısının entegrasyonunun arttırılması, Trans-Avrupa Ulaştırma Ağının (TEN-T) genişletilmesi, Pan-Avrupa taşımacılık koridorlarının uygulanmasının desteklenmesi ve intermodal taşımacılık işletmelerinin teşvik edilmesi amaçlanmıştır.

TER Omurga Şebekesinde yer alan hatların çoğu Pan-Avrupa taşımacılık koridorları ve AB TEN-T ve Avrupa-Asya Ulaştırma Bağlantılarının (EATL) bir parçasıdır. Türkiye'nin söz konusu şebekede 20 hat kesimi bulunmaktadır.

Birleşmiş Milletler Asya-Pasifik Sosyal Komisyonu (UNESCAP) kapsamında yürütülen bir diğer proje, amacı Avrupa ve Asya'yı kapsayacak bir entegre demiryolu yük taşımacılığı şebekesi

oluşturmak olan Trans-Asya Demiryolu (**TAR**) Projesidir. Proje, hal-i hazırda toplam uzunluğu 117,500 km olan bir şebekeden oluşmaktadır ve bünyesinde 28 üye bulundurmaktadır.

TAR Projesi, Kuzey, Güney, Doğu Asya ve Güney-Kuzey olmak üzere 4 ana koridordan oluşmaktadır. Türkiye, Güney koridoru üzerindedir. Bu koridor Avrupa'dan Güneydoğu Asya'ya uzanmaktadır; Türkiye, İran, Pakistan, Hindistan, Bangladeş, Myanmar ve Tayland'ı, birbirine bağlamakta ve Çin'in Yunnan kentine ve Malezya üzerinden Singapur'a ulaşmaktadır.

Avrupa-Asya Ulaştırma Bağlantıları (EATL) Projesi, Asya ve Avrupa kıtaları arasında kesintisiz demiryolu ulaşımını sağlamak amacıyla BMAEK ve UNESCAP önderliğinde geliştirilmiş bir projedir. 38 ülkenin yer aldığı Proje kapsamında dokuz demiryolu koridoru belirlenmiştir. Bu koridorlar içerisinde yer alan üçüncü ve dördüncü koridor, Türkiye üzerinden geçmektedir. Proje bünyesinde, belirlenen koridorlar üzerindeki taşıma hizmetlerini geliştirmek amacıyla çeşitli yatırım projeleri de üretilmektedir.

### **Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü**

Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ) üyesi ülkelerin, bölgede mevcut taşıma 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 taşıma alt yapısının geliştirilmesi, bu konudaki ulusal düzenlemelerin uyumlaştırılması, çevrenin korunması, uluslararası projelerin izlenmesi için bir veri tabanı oluşturulması gibi kavramları içermektedir.

### **Avrupa – Kafkasya – Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA)**

Avrupa Birliği tarafından desteklenmekte olan (TRACECA), Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorlarını tamamlar nitelikte uluslararası taşımanın düzenlenmesini amaçlamaktadır. TRACECA projesi, 1993 Mayıs ayında Kafkas ve Orta Asya Cumhuriyetleri için kuzeyde Rusya ve güneyde İran merkezli güzergahlara alternatif yeni taşıma koridorları geliştirilmesi yönündeki çalışmalar 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 limanları ile Bakü – Tiflis – Kars Demiryolu Projesinin tamamlanmasıyla birlikte Türkiye demiryolu şebekesine ve limanlarına bağlanması, denizyolu bağlantısıyla da Ukrayna, Romanya ve Bulgaristan limanlarına geçerek Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorlarıyla irtibatlandırılması öngörülmektedir.

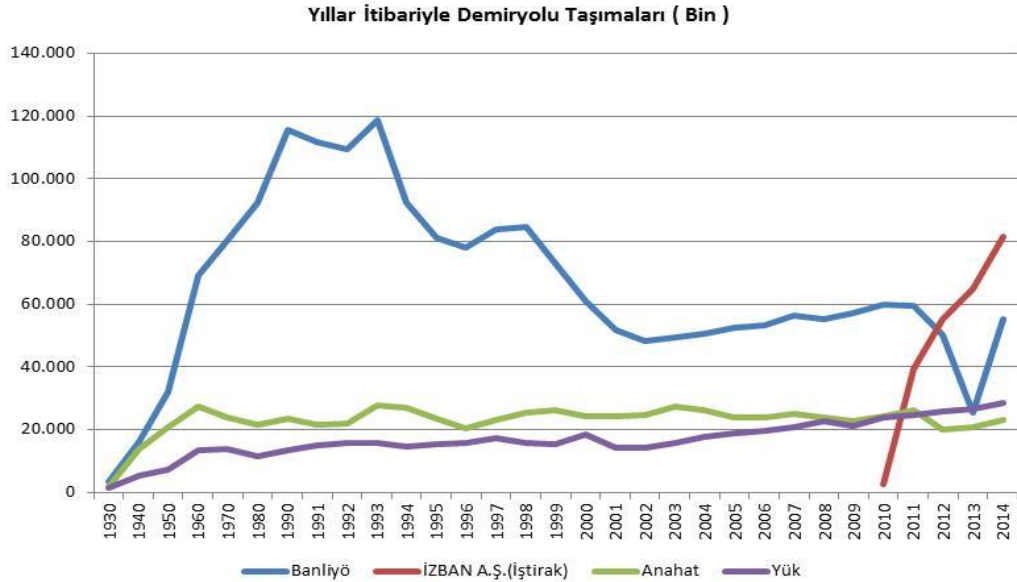
Proje kapsamında, TRACECA'ya dahil olan Samsun Limanı ile Rusya'nın Kavkaz Limanı arasında Feribot Bağlantılı Demiryolu Taşımacılığı Yapılması Projesi ile Türkiye ve Rusya Federasyonu arasında Karadeniz üzerinde bir tren-feri hattı oluşturularak Rusya'dan Ülkemize ve Ülkemizden Rusya'ya yapılacak taşımaların 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 29 Ekim 2013 tarihinde, Ankara-İstanbul Hızlı Tren Hattı ise 25 Temmuz 2014 tarihinde işletmeye açılmış olup, Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesinin de hayata geçirilmesi ile birlikte Avrupa'dan Asya'ya, batıdan doğuya kesintisiz, hızlı, ekonomik bir demiryolu bağlantısı sağlayacaktır.

### III- Türkiye’de Demiryolu Sektörünün Durumu

Osmanlı İmparatorluğundan devir alınan ve milli sınırlar içerisinde kalmış olan Demiryollarının uzunluğu 4.136 km.'dir. Cumhuriyetin ilanından sonra 1924 yılında başlayan yeni demiryolu inşaat faaliyetleri sonucu, demiryolu inşaat teknolojisinin oldukça geri olduğu bir dönemde, eldeki kısıtlı olanaklarla 1923-1950 döneminde yaklaşık 3.764 km yeni yol yapılmış ve işletmeye açılmıştır.1950 yılından itibaren karayolu ağ ve araçlarının gelişimine paralel olarak diğer ulaşım modlarında dengeli bir büyüme olmamış, bunun sonucu 1950-2002 döneminde ancak 945 km. yeni yol yapılabilmektedir.

2003 yılından itibaren ulaştırma sistemi içerisinde demiryolu yatırımlarına öncelik verilmesi sonucu 2003–2014 döneminde (sökülüp yeniden yapılan 261 km dahil) 1.759 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	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu	Havayolu
1950	25,0	68,2	6,8	0,0	50,3	42,2	7,5	0,0
1960	45,0	52,9	2,0	0,1	72,9	24,3	2,0	0,8
1970	75,4	24,3	0,2	0,1	91,4	7,6	0,3	0,7
2000	90,1	5,4	6,4	0,1	96,0	2,2	0,0	1,8
2010	89,9	5,3	5,0	...	97,8	1,6	0,7	...
2013	88,7	4,4	6,0	...	90,5	1,0	0,6	7,9

... 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 2013 yılında % 1, yük taşıma payı % 68,2'den 2013 yılında 3,9 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 sayısı 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.,60.,61. ve 62 Hükümetler döneminde ulaştırma politikaları içerisinde Demiryolları, yeniden Devlet Politikası haline gelmiştir. Bunun sonucu olarak TCDD'nin yatırım ödeneği büyük oranda artmıştır. 2003 yılından başlayıp, 2014 yılı sonuna kadar 2015 fiyatları ile demiryolu sektörüne 42 Milyar TL kaynak aktarılmıştır.

**Demiryolu Sektörüne Yapılan Yatırımlar (Milyon TL )**

	TCDD	AYGM	TÜVASAŞ	TÜDEMSAŞ	TÜLOMSAŞ	DDGM	TOPLAM
2003	456	132	3	1	4	0	596
2004	800	488	6	5	4	0	1.304
2005	907	261	8	4	6	0	1.187
2006	1.523	485	6	5	6	0	2.024
2007	1.401	796	9	5	5	0	2.217
2008	1.623	1.093	12	5	4	0	2.736
2009	2.013	1.069	17	5	4	0	3.108
2010	3.594	2.037	17	6	4	0	5.658
2011	3.514	1.578	9	5	10	0	5.115
2012	2.918	2.077	11	5	10	0	5.022
2013	4.190	3.548	5	6	9	0,35	7.758
2014	4.038	1.300	11	5	7	0,74	5.363
<b>Toplam</b>	<b>26.977</b>	<b>14.864</b>	<b>114</b>	<b>57</b>	<b>74</b>	<b>1</b>	<b>42.087</b>

\* Kalkınma Bakanlığı deflatör katsayısı kullanılmıştır. 2015=1

2003-2014 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 tarihinde, Ankara-İstanbul-Yüksek Hızlı Tren Projesi 27 Temmuz 2014 tarihinden itibaren yüksek hızlı tren işletmeciliğine açılmıştır. Konya-İstanbul (Pendik) YHT hattı 18 Aralık 2014 tarihinden itibaren hızlı tren işletmeciliğine açılmıştır.



Mevcut demiryolu şebekesinin iyileştirilmesi ve geliştirilmesi için yürütülen yatırımlara paralel olarak demiryollarının daha etkin bir yapıya kavuşturulmasını temin etmek üzere AB mevzuatına uygun olarak demiryolu sektörünün yasal ve yapısal çerçevesinin oluşturulması amacıyla, ülkemizdeki demiryolu sektörünün yeniden yapılandırılmasına yönelik 6461 Sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Kanunu 1 Mayıs 2013 tarihinde Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Yeniden yapılanma sürecinin 2015 yılı sonunda tamamlanması planlanmaktadır.



#### 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. Teşekkül; 233 sayılı KHK ve Ana Statü hükümleri saklı kalmak üzere özel hukuk hükümlerine tabidir. Teşekkülün sermayesinin tamamı devlete aittir.

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

Yurtiçinde çeken ve çekilen araç üretimi ve ağır bakımları TÜLOMSAŞ (Eskişehir), TÜVASAŞ (Adapazarı) ve TÜDEMSAŞ'ta (Sivas) yapılmaktadır. TCDD'nin söz konusu Bağlı Ortaklıkları sektördeki en önemli imalatçı aktörlerdir.

Teşekkül 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. Teşekkül çeşitli işyerlerindeki atölye ve depolarda çeken-çekilen araçların bakım-onarımlarını da kendi bünyesinde gerçekleştirmektedir.

Teşekkül; 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.

Teşekkülün Merkezi Ankara'dadır. Kuruluş'un nominal sermayesi 42,5 Milyar TL. olup, tamamı Hazineye aittir. Teşekkülün sermayesi ilgili Bakanlığın teklifi üzerine Yüksek Planlama Kurulu kararı 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 Teşekkül, 3346 sayılı Kanun uyarınca da TBMM tarafından denetlenmektedir.

Demiryollarına özel sektör dinamizmi ve esnekliği katmak için TCDD'nin Adapazarı'ndaki bağlı ortaklığı TÜVASAŞ'ın kullanılmayan boş arazileri üzerinde, Türkiye'de teknolojisi bulunmayan her türlü elektrikli tren dizisi ve hafif raylı araçlar ile hızlı tren setleri ve hızlı tren yolcu vagonlarının üretimini yapmak üzere; HACO (Türkiye), ASAŞ (Türkiye), Hyundai ROTEM(Güney Kore) ile TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü arasında HYUNDAI 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 "Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun" 2013 yılı Mayıs ayında yasallaşmıştır. Yeniden yapılandırma ve gerekli mevzuat çalışmaları 2015 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
2014 Sonu Toplam Konvansiyonel Anahat Yol Uzunluğu	8.903
2014 Sonu Hızlı Tren Hat Uzunluğu	1.213
Toplam ( Hızlı+Konvansiyonel) Anahat Uzunluğu	10.116
2014 Sonu İltisak hattı ve istasyon Yolları	2.369
<b>Toplam Yol Uzunluğu</b>	<b>12.485</b>



TCDD, 2014 yılı sonu itibariyle 8.903 km.'si konvansiyonel anahat ve 2.369 km.'si tali hat olmak üzere toplam 11.272 km. konvansiyonel hat, 1.184 km. yüksek hızlı tren hattı ve 29 km. istasyonu içi yüksek hızlı tren hattı olmak üzere toplam 1.213 km. yüksek hızlı tren hattı ile toplam 12.485 km.lik demiryolu hattı bulunmaktadır.

Söz konusu toplam ana hatların (iltisak hatları ve istasyon yolları hariç) %89'u tek hattır.

Toplam hatların 3.748 km.'si elektrikli ve 4.412 km.'si sinyalli hale getirilmiştir. Toplam yol uzunluğu içerisindeki elektrikli ve sinyalli hat oranları sırasıyla %30 ve % 35 olmuştur.

Ayrıca sinyalizasyon ve elektrifikasyon yapım ve ihale aşamasında olan projelerimizin ise;

**Sinyalizasyon projelerimiz;** B.Köprü – Ulukışla – Yenice , Mersin- Yenice, Adana - T.Kale (581 km), Irmak- Karabük- Zonguldak (495 km), Bandırma- Balıkesir- Manisa- Menemen(356 km), Eskişehir- Kütahya- Balıkesir (374 km), Tekirdağ- Muratlı (68 km), Cumaovası- Tepeköy (52 km), Afyon- Denizli- Isparta / Burdur yerli sinyalizasyon(552 km), Samsun-Kalın (410 km)

**Elektrifikasyon projelerimiz;** B.Köprü – Ulukışla – Yenice , Mersin- Yenice, Adana - T.Kale (581 km), Bandırma- Balıkesir- Manisa- Menemen (356 km), Eskişehir- Kütahya- Balıkesir (374 km), Kayaş-Irmak-Kırıkkale-Çetinkaya (920 km), Cumaovası- Tepeköy (52 km)

Mevcut hatların;

- % 29,5 'undaki kurp yarıçapı R=1000 m.den daha küçüktür.
- % 25,6'sındaki eğim %0 10'dan daha büyüktür.
- %1,8'i 20 ton dingil basıncının altındadır.
- % 6,6'sında 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 devam etmektedir.

#### IV-2.2. Çeken- Çekilen Araç Durumu

2014 yılı sonu itibariyle Kuruluşumuzun çeken araç parkında 80 adet elektrikli loko, 434 adet anahat dizelli loko, 106 adet manevra loko, 117 adet elektrikli dizi, 80 adet dizelli dizi, 12 set yüksek hızlı tren, çekilen araç parkında ise 916 adet yolcu, Kuruluşumuza ait 18.967 adet, sahibine ait 4.066 adet yük vagonu ve 1.745 adet idari vagon 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.

Çeken Araçlar ( Adet )	Mevcut	Faal	Faal %'si
Elektrikli Loko	80	72	90
Anahat Dizelli Loko	434	339	78
Manevra Loko	106	75	71
Elektrikli Dizi	117	109	94
Dizelli Dizi	80	60	75
Yüksek Hızlı Tren Seti	12	11	92
Çekilen Araçlar ( Adet )			
Yolcu Vagonu	916	666	73
Yük Vagonu	18.967	17.532	92
Kapalı Vagon	5.243	4.794	91
Açık Vagon	6.294	5.889	94
Sarnıçlı Vagon	824	716	87
Platform Vagon	6.606	6.133	93
3.Şahıs Vagonları	4.066	4.026	99
İdari Hizmet Vagonu	1.745	1.740	100

Diğer taraftan, dizelli lokomotiflerin % 77'si, elektrikli lokomotiflerin % 59'u, yolcu vagonlarının % 70'i, yük vagonlarının % 56'sı 20 yaşın üzerindedir.

Yaş Gruplar	Çeken Araçlar					YHT	Çekilen Araçlar	
	Dizel Loko		Dizelli	Elektrikli	Elektrikli		Yolcu	Yük
	Anahat	Manevra	Dizi	Loko	Dizi		Vagonu	Vagonu
0-9	78	0	36	35	48	12	58	6.126
10-19	21	42	0	2	0	0	218	2.172
20-29	47	55	0	43	26	0	286	3.569
30-39	286	6	37	0	43	0	229	4876
40- +	2	3	7	0	0	0	125	2224
<b>Toplam</b>	<b>434</b>	<b>106</b>	<b>80</b>	<b>80</b>	<b>117</b>	<b>12</b>	<b>916</b>	<b>18.967</b>
<b>20+ araç sayısı/ Toplam araç</b>	<b>77</b>	<b>60</b>	<b>55</b>	<b>54</b>	<b>59</b>	<b>0</b>	<b>70</b>	<b>56</b>

#### IV-2.3. Personel Durumu

TCDD; 2003 yılında 35.853 adet personel ile faaliyetlerini sürdürürken 2014 yılında, 25.957 adet personelle faaliyetlerini sürdürmüştür. Personel sayısında 2014 yılında 2013 yılına göre % 1 ve 2003 yılına göre ise % 28 oranında azalma olmuştur.

Teşekkülümüzde; Temizlik, Güvenlik, Araç Kiralama, Tahmil-Tahliye, Taşıma, Yemekhane, Bakım-Onarım, Bilgi İşlem, Danışmanlık, Sağlık ve Diğer (*gişe hizmeti, kamulaştırma, muhabere memuru, çağrı merkezi, iş güvenliği, kalorifer yakımı, konaklama, aşçı-garson, taşıyıcı, hostes, yağ-kum ikmali, çamaşır yıkama, çevre yönetimi, acil müdahale, puantör, kılavuz kaptan, deniz tahditli telsiz operatörü, reklam ve tanıtım, eğitim, gemi personel vs*) alanlarda hizmet alımı yapılmaktadır. 2014 yılında hizmet alım yöntemi ile 2.936 kişi çalıştırılmıştır.

Yıllar	Memur	Sözleşmeli	Daimi İşçi	Geçici İşçi	TCDD Toplamı	Bağlı Ortaklıklar	Bağlı Ortak+TCDD Toplamı
2003	1.068	19.192	13.455	2.138	35.853	5.064	40.917
2013	870	13.432	11.019	863	26.184	3.783	29.967
2014	859	13.682	10.551	865	25.957	3.872	29.829
Fark %'si 2014-2013	-1	2	-4	0	-1	2	0
Fark %'si 2014-2003	-20	-29	-22	-60	-28	-24	-27

TCDD personel mevcudunu, diğer ülkeler ile karşılaştığımızda, 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 2014 yılında 2013 yılına göre % 8 oranında artış olmuştur.

TCDD hedefleri doğrultusunda yapılan yol yenileme ve bakım-onarım çalışmaları nedeniyle demiryolu şebekesinde birçok noktada yol kapatmaları yapılmış bu da özellikle yük trafiğini olumsuz etkilemiştir. Her ne kadar yük trenleri yol kapatmalarına göre planlanmış ise de yol kapatma sürelerine tam olarak uyulmadığından veya tehirlere yük trenleri planlandığı gibi çalıştırılmamıştır. Şebeke genelinde yol yenileme ve poz çalışmaları nedeniyle 2014 yılında 27 ayrı hat kesiminde yollar belirli ve aralıklı sürelerle veya tamamen işleme kapatılmıştır. 2014 yılında önceki yıllara göre işletmeye kapatılan yol kesimlerinin yük taşıma programında öngörülme 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 2013 yılında 420 km iken 2014 yılında 417 km'ye düşmüştür. Ancak, yaşanan sıkıntılara rağmen 2014 yılında 28,7 milyon ton yük taşınarak, 2003 yılına göre yük taşıma miktarında % 81 oranında artış sağlanmıştır.

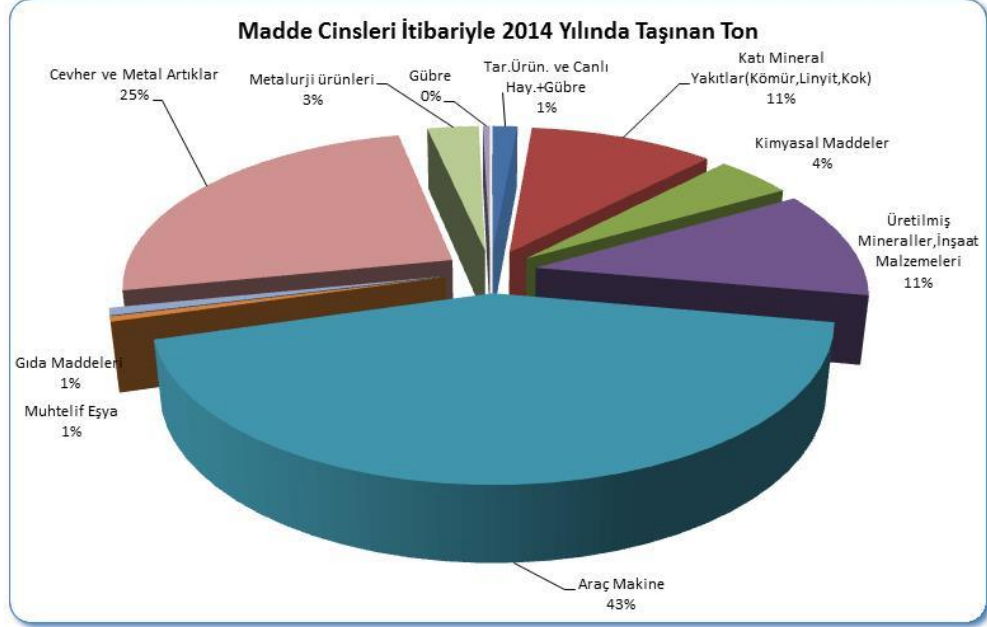
Yük Taşımaları ( Milyon )	2003	2013	2014
Ton	15,9	26,6	28,7
Ton-Km	8.666	11.177	11.992
Ortalama Taşıma Mesafesi (Km)	545	420	417
Rotasyon (Gün)	15,4	10,4	9,8

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. 2014 yılında rotasyonda 2003 yılına göre % 36 oranında iyileşme sağlanmıştır.



Taşımalarımızı madde cinslerine göre incelediğimizde; katı mineral yakıtlar, cevher ve metal artıklar ve üretilmiş mineraller, inşaat malzemeleri ve konteyner taşımaları kapsayan araç makineleri taşımaları toplam taşımanın % 90'nı oluşturmaktadır. 2002 yılında taşıması yapılmayan otomobil, sanayi ürünleri, inşaat malzemeleri, gıda maddeleri, vb. eşyalar blok trenlerle taşınmaya başlanılmıştır.



### 2014 Yılı Madde Cinslerine Göre Taşımalar (Bin Ton)

Madde Cinslerine Göre Taşımalar ( Bin Ton )	Ton (Bin)	Ton-Km (Milyon)	Ort. Taş Mesafesi
<b>I. Tarımsal Ürünler ve Canlı Hayvanlar</b>	<b>417</b>	<b>262</b>	<b>628</b>
Hububat-Tahıl	70	47	671
Keresteler ve Ağaç Ürünleri	314	193	615
Hayvansal ve Bitkisel Ürünler	33	22	667
<b>II. Gıda Maddeleri</b>	<b>220</b>	<b>44</b>	<b>200</b>
<b>III. Katı Mineral Yakıtlar (Kömür, Linyit, Kok)</b>	<b>3.094</b>	<b>1.104</b>	<b>357</b>
<b>IV. Kimyasal Maddeler</b>	<b>1.283</b>	<b>687</b>	<b>535</b>
Patlayıcı, Parlayıcı Maddeler.	7	4	571
Akaryakıt, Zift, Katran	916	573	626
Diğer Kimyasal Ürünler	360	110	306
<b>V. Cevher ve Metal Artıklar</b>	<b>7.129</b>	<b>3.641</b>	<b>511</b>
Demir Cevheri	6.564	3.383	515
Krom	4	2	500
Manyezit	29	5	172
Borasit	381	160	420
Cüruf	3	2	667
Diğer Madeni Ürünler	148	89	601
<b>VI. Metallurji Ürünleri</b>	<b>857</b>	<b>514</b>	<b>600</b>
Demir-Çelik ve ürünleri	837	504	602
Borular	20	10	500
<b>VII. Üretilmiş Mineraller, İnşaat Malzemeleri</b>	<b>3.209</b>	<b>722</b>	<b>225</b>
İnşaat Malzemeleri	2.318	317	137
Seramik	240	264	1.100
Mermer	154	25	162
Kireç, Alçı, Alçı taşı	183	41	224
Çimento	173	51	295
Klinker	141	24	170
<b>VIII. Gübreler</b>	<b>119</b>	<b>63</b>	<b>529</b>
<b>IX. Araç Makina</b>	<b>12.268</b>	<b>4.882</b>	<b>398</b>
TCDD'ye ait boş vagon	69	21	304
Demiryolu Araçları	425	183	431
Dolu Konteyner Taşımaları	9.072	3.544	391
Boş Konteyner Taşımaları	1.787	627	351
Sahibine ait boş vagon	831	457	550
Makineler	84	50	595
<b>X. Muhtelif Eşya</b>	<b>151</b>	<b>73</b>	<b>483</b>
<b>Genel Toplam</b>	<b>28.747</b>	<b>11.992</b>	<b>417</b>

\* Mesajeri ve bagaj taşımaları dahil değildir.

TCDD'nin yük taşımalarını müşteri profili bazında incelediğimizde ise; 2014 yılında toplam taşımanın % 87'sini 57 firma ile yapmaktadır. 2003 yılına göre 100.000 ton üzeri taşıma yaptıran firma sayısında 2003 yılına göre %57, taşınan tonda ise %155 oranında artış olmuştur.

Belli Başlı Müşterilerin Yaptığı Taşımalar	2003	2013	2014
Firma Sayısı	42	51	57
Ton ( Bin )*	9.148	21.011	23.332
TCDD ( Şebeke ) Toplamı ( Bin )**	15.760	25.053	26.764
Oran	58	84	87

\* ( 100.000 ton üzeri taşıma yapılan müşteriler)

\*\* İdari taşımalar hariç.

Teşekkülümüzün 2014 yılındaki ihracat taşımalarında 2013 yılına göre %17, transit taşımalarda ise % 33 oranında artış, ithalat taşımalarında ise %12, toplam uluslararası taşımalarda ise % 2 oranında azalış olmuştur.

Uluslararası Yük Taşımaları ( Bin Ton )	2003	2013	2014
<b>İhracat</b>	<b>692</b>	<b>578</b>	<b>675</b>
Avrupa Yönü	298	419	429
Asya Yönü	394	159	246
<b>İthalat</b>	<b>1.006</b>	<b>1.113</b>	<b>976</b>
Avrupa Yönü	926	1.015	871
Asya Yönü	80	98	105
<b>Transit</b>	<b>17</b>	<b>21</b>	<b>28</b>
<b>Toplam</b>	<b>1.715</b>	<b>1.712</b>	<b>1.679</b>

Ülkemiz coğrafi konum itibariyle transit taşımacılık açısından elverişli bir konumda bulunmasına rağmen transit yük taşımacılığı toplam uluslararası yük taşımacılığının %1,7 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 Teşekkül 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:** Teşekkürümüzce 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 2014 yılında 28,7 milyon ton yük taşınarak 2002 yılına göre yük taşıma miktarında % 97, yük taşıma gelirinde % 325 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.

**Üretim Merkezlerinin Demiryolu Ağına Bağlanması:** Teşekkürümüzün 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.

2014 yılı sonu itibarıyla 434 km uzunluğunda 281 adet olan iltisak hattımızın geliştirilmesi konusunda çalışmalar sürdürülmektedir. Taşımalarımızın % 55'i 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, Iskenderun 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 2014 yılında yaklaşık 16,5 kat artarak 10,8 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, 2014 yılı itibarı ile bu değer 4.066 adet vagona yükselmiştir. 2014 Yılında sahibine ait vagonlarla yapılan taşıma 8,3 Milyon tona, toplam taşıma içindeki payı % 29'a ulaşmıştır.

Sahibine Ait Vagonlarla Yapılan Taşımalar	2003	2013	2014
Vagon Sayısı	771	3.491	4.066
Ton ( Bin )	1.036	7.058	8.331
TCDD Toplamı (Bin Ton )*	15.935	26.596	28.747
Oran	7	27	29

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

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.



**BALIKESİR (GÖKKÖY) LOJİSTİK MERKEZİ**

Samsun (Gelemen), Halkalı, Uşak, Denizli (Kaklık), İzmit (Köseköy), Eskişehir (Hasanbey), ve Balıkesir (Gökköy) Lojistik Merkez işletmeye açılmıştır. ), İzmir (Kemalpaşa),Bilecik (Bozüyük), Mardin, Erzurum (Palandöken), Mersin (Yenice), Kahramanmaraş (Türkoğlu) 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.

Lojistik merkezlerin faaliyete geçmesiyle Türk lojistik sektörüne yıllık yaklaşık 27 milyon ton ilave taşıma imkânı 9 milyon metrekarelik, açık alan, stok alanı, konteyner stok ve elleçleme sahası kazandırılacaktır.



**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. 2014 yılı sonuna kadar 101 sefer yapılarak, 117.011 ton yük taşınmıştır.

**Marmara Denizde 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, 2014 yılı sonuna kadar 146 sefer yapılarak, 48.094 netton yük taşınmıştır.

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

TCDD ile DB Schenker Rail arasında yürütülen ortak çalışmalar neticesinde Almanya (Köln) ile Türkiye (Çerkezköy) arasında demiryolu ile ilk defa TIR Kasası (çekicisiz dorse) taşımacılığı başlatılmıştır.

Almanya (Köln) – Avusturya - Macaristan - Romanya - Bulgaristan - Türkiye (Çerkezköy) (2.719 km) parkurunda haftada karşılıklı 1 sefer ile tır kasası taşınmakta olup seyahat süresi 5 gündür.

2014 yılı sonuna kadar 30 geliş ve 30 gidiş olmak üzere toplam 60 sefer gerçekleştiren tren ile 897 vagonla 1.245 TIR Kasası, 306.127 ton eşya taşınması gerçekleştirilmiştir.

**Marmaray Projesi:** Türkiye'nin asırlık rüyası 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, Avrupa'dan Asya'ya, batıdan doğuya kesintisiz, hızlı, ekonomik bir demiryolu bağlantısı ile özellikle uluslar arası ve transit yük taşımacılığında artış hedeflenmektedir.

Marmaray 29 Ekim 2013 tarihinde işletmeye alınmıştır. Halkalı ve Pendik bağlantıları tamamlandıktan sonra hatta gece saatlerinde yük taşımacılığı da yapılacaktır.

Asya'yı Avrupa'ya demiryolu ile bağlayacak MARMARAY haricindeki diğer bir bağlantı noktası da 3. köprüdür. Halen inşaatı sürmekte olan 3. Köprü'nün doğu bağlantısı Köseköy'e batıdaki bağlantısı ise 3. Havalimanı ve Halkalı'ya olacaktır. Proje üç aşamalı olarak yürütülecektir.

**1 Aşama : 3. Köprü (YSS) - 3. Havalimanı – Halkalı Yeni Demiryolu kesimi:** Proje çalışmaları tamamlanarak 2015 yılının 4.çeyreğinde yapım ihalesine çıkılması planlanmaktadır.

**2. ve 3. Aşama: 3. Köprü (YSS) - 3. Havalimanı – Halkalı Yeni Demiryolu :** Proje hazırlama ön yeterlilik ihalesi 12 Mayıs 2015 tarihinde yapılmıştır. Değerlendirme çalışmaları devam etmektedir.

**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 2015 yılında tamamlanması planlanmaktadır.

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

**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.

**Pakistan-İran-Türkiye Demiryolu Hattı :** Avrupa-Asya arasındaki transit koridorlar içerisinde yer alan Güney Trans Asya Demiryolu Hattının gelişimine önemli katkı sağlayacak olan "Pakistan-İran-Türkiye Demiryolu Hattı" ile; Pakistan'ın ve Hindistan'ın Avrupa, Orta Doğu, Orta Asya ve Çin bağlantısı sağlanmıştır. Trenin başlangıcından bu yana 6 adet Pakistan'dan ve 8 adet Türkiye'den olmak üzere toplam 14 adet ticari tren işletilmiştir. Pakistan'da yaşanan sel felaketinden dolayı yardım götürmek üzere düzenlenen 15 adet trenle; 475 adet konteyner, 5.302 ton barınma evleri, çadır, gıda maddeleri, su, çocuk bezi, hijyen seti ve ıslak mendil Pakistan'a gönderilmiştir.

**BALO Projesi :** BALO (Büyük Anadolu Lojistik Organizasyon) projesi ile Anadolu'daki sanayici ve ihracatçıya ait yüklerin, başta Almanya'nın Münih ve Köln şehirleri olmak üzere Avrupa'nın iç kesimlerine demiryolu ile ulaştırılması ve dolayısıyla ülkemiz ihracatına Avrupa pazarında rekabet avantajı sağlanması hedeflenmektedir.

BALO Projesi ile konteyner yükleri; Ankara, Bursa, Denizli, Kayseri, Konya, Eskişehir ve Gaziantep gibi ihracatçının kapısından alınarak, yerel TCDD lojistik merkezlerinde birleştirilerek, buralardan blok trenlerle Bandırmaya, Bandırma'dan konteyner gemileriyle Marmara Denizini



geçerek Tekirdağ'a, Tekirdağ'dan ise tekrar tarifeli blok trenlerle Avrupa'ya taşınmaktadır.

Kombine taşımacılığa iyi bir örnek oluşturan bu model ile hem zamandan, hem de taşıma ücretlerinden tasarruf gerçekleşirken, Avrupa ülkelerinden Türkiye'ye gelecek yükler de yine benzer bir şekilde varış noktalarına ulaştırılmaktadır. 08.09.2013 tarihinde Manisa'dan Avrupa'ya Balo Blok Tren seferleri başlatılmıştır. Kombine taşımacılığa çok iyi bir örnek oluşturan bu modelle, hem zamandan hem de navlun ücretlerinden tasarruf sağlanmaktadır.

BALO trenleri ile 34 adet 45'lik konteyner, 17 vagon beyaz eşya, elektronik eşya, otomotiv yedek parçası, konfeksiyon ve ev tekstil ürünleri vb. sanayi ürünleri olmak üzere 1200 brüt ton yük taşınabilmektedir.

**Gümrük Sınır Kapıları ve Limanların Demiryolu Bağlantısı:** Ülkemiz ile komşu ülkeleri birbirine bağlayan sınır istasyonları;

Suriye	: Nusaybin, Islahiye, Çobanbey
Yunanistan	: Uzunköprü
Bulgaristan	: Kapıkule
İran	: Kapıköy
Ermenistan	: Doğukapı

Doğukapı sınır kapısı, Ermenistan ile yaşanan sıkıntılar nedeniyle kapalıdır.

Nusaybin, Islahiye ve Çobanbey sınır kapıları ise Suriye'de yaşanan iç savaş nedeniyle kapalıdır.

11 adet liman (Haydarpaşa, Derince, İzmir, Bandırma, Mersin, Samsun, İskenderun, Tekirdağ, Zonguldak, Yılport ve Evyap) ve 4 adet özel iskelelere ( Kozlu, Ekinciler, Gübretaş, İsdemir) demiryolu bağlantısı bulunmaktadır.

Çandarlı Limanına demiryolu bağlantısı yapım ihalesine 2015 yılı içerisinde çıkılacaktır. Ayrıca Gemlik Liman Bağlantısı Projelerinin Hazırlanması işini 2016 yılı ilk çeyreğinde tamamlanması planlanmıştır.

### IV-3.2. Yolcu Taşımacılığı Banliyö Taşımacılığı

Teşekkülümüzce kentinde, İstanbul'da Ayrılık Çeşmesi-Kazlıçeşme arasında Marmaray (274 sefer/gün), Ankara'da Sincan-Ankara-Kayaş parkurunda (156 sefer/gün) ve İzmir'de Aliğa-Cumaovası parkurunda (193 sefer/gün) % 50 oranında pay sahibi olduğu iştiraki olan İZBAN A.Ş. ile banliyö hizmeti verilmektedir.

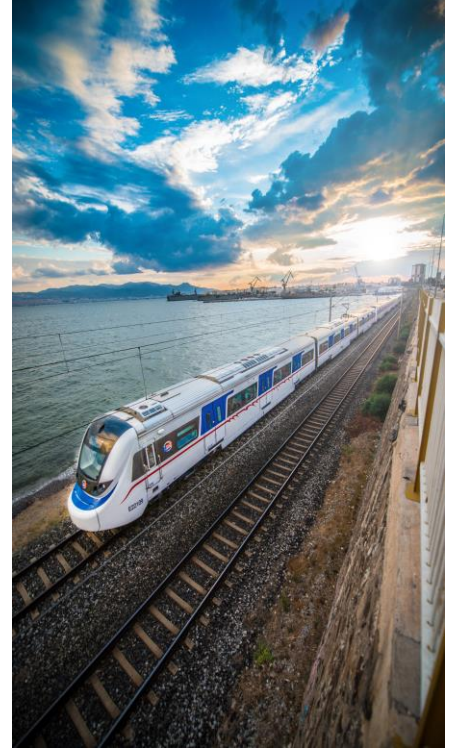
Banliyö hizmetlerinin daha modern hale getirilmesi çalışmaları kapsamında İzmir'de EGERAY, İstanbul'da MARMARAY, Ankara'da BAŞKENTRAY projeleri geliştirilmiştir.

#### 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. 2015 yılı içinde Cumaovası Tepeköy kesiminin 5 yeni istasyonla işletmeye alınması planlanmaktadır.



EGERAY (İZBAN A.Ş.)	2010	2011	2012	2013	2014
Yolcu Sayısı ( Bin )	2.647	39.540	55.155	65.076	81.714

Sistem tam kapasiteye ulaştığında günde 550.000, yılda 200 milyon yolcu taşınması öngörülmektedir.

#### 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.

Marmaray projesi “Haydarpaşa-Gebze, Sirkeci-Halkalı Banliyö Hatlarının İyileştirilmesi, İnşaat İşi” 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.

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

#### **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. 29 Nisan 2015 tarihli KİK kararı ile 23.04.2012 tarihinde yapılan ihale iptal edilmiştir. Yeniden ihaleye çıkılması için hazırlıklar devam etmektedir.



Banliyö işletmeciliğinde kullanılmak üzere 32 adet yeni banliyö seti temini gerçekleştirilmiştir.

Projenin hayata geçirilmesi ile birlikte, 156 olan günlük banliyö sefer sayısının 264 sefere çıkarılması, günde 192.000 yolcu taşınması hedeflenmektedir.

Banliyö Yolcu Taşımaları ( Bin Kişi )	2003	2013	2014
Sirkeci ( İst. Avrupa yakası )	19.652	4.868	0
Haydarpaşa ( İst. Anadolu yakası )	14.555	12.547	0
MARMARAY ( İstanbul)	-	3.693	43.651
Ankara	15.088	4.343	11.749
İzmir	227	-	-
TCDD Toplamı	49.522	25.451	55.400
İzmir ( İZBAN A.Ş.)	-	65.076	81.714
<b>Toplam</b>	<b>49.522</b>	<b>90.527</b>	<b>137.114</b>

Banliyö taşımacılığında (İZBAN A.Ş. dahil) 2003 yılına göre 2014 yılında % 177 oranında artış, 2013 yılına göre ise % 51 oranında artış olmuştur.

Sirkeci ve Haydarpaşa banliyö hatlarının iyileştirilmesi çalışmaları nedeniyle sözkonusu kesimlerde 2014 yılında işletmecilik yapılamamıştır.

BAŞKENTRAY projesi inşaat çalışmaları nedeniyle 2011 yılı Ağustos ayında ara verilen Ankara Banliyö işletmeciliğine 2013 yılında 29 Temmuz tarihinde yeniden başlanmıştır. 2014 yılında banliyö trenleri işletilmeye devam edilmiştir.

2013 yılına göre Banliyö yolcu sayısındaki artış; Ayrılık Çeşmesi-Kazlıçeşme arasında 29.10.2013 tarihinde günde 216 trenle Marmaray işletmeciliğine başlanması, tren sefer sayısının Yenikapı istasyonunun Yenikapı-Taksim-Hacıosman Metrosuna aktarma bağlantısının 15.02.2014 tarihinde açılması ile, 17.02.2014 tarihinden itibaren yolcu yoğun saatlerde sefer aralıklarının 7 dakikaya düşürülerek 254 sefere, Atatürk Havalimanına ulaşımı kolaylaştıran Yenikapı-Aksaray metro bağlantısının açılışı ile 10.11.2014 tarihinden itibaren pik saat saatlerde ( 07:00 - 10:00 / 16:00-20:00) 6 dakika aralıkla 274 adede yükseltilmesi etkili olmuştur.

#### Anahat Yolcu Taşımacılığı

Anahat Yolcu Taşımaları ( Bin )	2003	2013	2014
Yurtiçi	27.342	16.685	17.761
Yüksek Hızlı Trenler	-	4.207	5.086
Uluslararası	129	99	156
<b>Toplam</b>	<b>27.471</b>	<b>20.991</b>	<b>23.003</b>

Teşekkülümüzde şehirlerarası yolcu hizmeti yurtiçi, uluslararası ve YHT+Otobüs, YHT+Tren kombine yolcu taşımacılığı şeklinde sunulmaktadır. Türkiye genelinde 45 il ile demiryolu bağlantısı bulunmaktadır. Yeni yapılan Yüksek Hız hatları ve duble hatlar hariç tek hat üzerinde yolcu, yük ve banliyö vasfında değişik niteliklere sahip birden çok tren çalıştırılmaktadır.

Anahat yolcu taşımacılığında, konvansiyonel trenlerde 2014 yılında 2013 yılına göre % 6, hızlı trenlerde % 21, uluslararası trenlerde % 58 ve toplam da ise % 10 oranında artış olmuştur.



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

Tren Adı	Parkuru	YOLCU SAYISI			YOLCU KM (BİN)		
		2013	2014	%	2013	2014	%
Karesi Ekspresi	Ankara-Alsancak	274.160	244.160	-11	41.465	24.224	-42
Ege Ekspresi	Eskişehir-Alsancak	210.033	325.100	55	19.161	27.903	46
İzmir Mavi	Ankara-Alsancak	210.096	208.235	-1	100.977	106.759	6
4 Eylül Mavi	Ankara-Malatya	318.133	328.901	3	99.113	103.493	4
Doğu Ekspresi	H.Paşa-Kars	558.401	421.395	-25	179.780	136.020	-24
Güney/Kurtalan Ekspresi	H.Paşa-Kurtalan	339.258	337.753	0	92.718	89.997	-3
Vangölü Ekspresi	H.Paşa-Tatvan	134.213	109.090	-19	35.915	27.563	-23
İç Anadolu Mavi	H.Paşa-Adana	204.489	211.684	4	37.987	34.658	-9
Çukurova Mavi	Ankara-Adana	276.312	259.856	-6	96.867	92.058	-5
Fırat Ekspresi	Adana-Elazığ	209.331	242.048	16	35.991	37.905	5
6 Eylül Ekspresi	Alsancak-Bandırma	252.135	287.114	14	27.501	31.089	13
17 Eylül Ekspresi	Alsancak-Bandırma	284.330	364.410	28	31.742	40.417	27
Erciyes Ekspresi	Kayseri-Adana	171.553	173.313	1	25.889	25.657	-1
Selçuk Ekspresi	Konya-Ulukışla	311.526	313.683	1	28.635	29.793	4
Toros Ekspresi	Adana-Eskişehir	229.140	235.058	3	38.918	38.158	-2
Konya Mavi	Konya-İzmir	210.175	240.200	14	67.643	81.574	21
Yüksek Hızlı Tren	Ankara-Eskişehir	2.264.394	1.924.431	-15	558.129	492.564	-12
Yüksek Hızlı Tren	Ankara-Konya	1.744.605	1.890.320	8	556.364	608.235	9
Yüksek Hızlı Tren	Konya-Eskişehir	198.325	248.072	25	70.886	88.688	25
Yüksek Hızlı Tren	Ankara-İstanbul	0	992.098	-	0	350.190	-
Yüksek Hızlı Tren	Konya-İstanbul	0	30.776	-	0	15.055	-

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, Konya-Eskişehir, Ankara-İstanbul, İstanbul-Konya hatlarında YHT hizmeti verilmektedir.

<u>Tren Adı</u>	<u>Parkuru</u>
Yüksek Hızlı Tren	Ankara-Eskişehir
Yüksek Hızlı Tren	Ankara-Konya
Yüksek Hızlı Tren	Ankara-İstanbul
Yüksek Hızlı Tren	Konya-İstanbul

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

<u>Tren Adı</u>	<u>Parkuru</u>
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>
İç Anadolu 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

#### 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.

#### **2014 yılı anahat yolcu taşımalarına olumsuz etki eden hususlar;**

- Ankara-İstanbul YHT çalışmaları nedeniyle 2012 yılında seferden kaldırılan; Cumhuriyet, Başkent, Sakarya, Eskişehir, Fatih, Ankara, Anadolu, Meram Ekspresleri ile Adapazarı-Haydarpaşa Bölgesel Ekspres trenleri (günlük 24 adet) 2014 yılında da işletilmemiştir.
- Irmak-Zonguldak sinyalizasyon ve yol yenileme projesi kapsamında hat işletmeye kapandığından Zonguldak-Karabük hattında işletilen Bölgesel Tren 2014 yılında da işletilmemiştir. Zonguldak (Filyos)-Karabük arasında kısmen işletilebilmiştir.
- Halkalı-Çerkezköy-Edirne arasında yapılan yol çalışmaları nedeni ile Trakya hattında çalışan Alpulu-Kapıkule, İstanbul-Uzunköprü, İstanbul-Kapıkule, Uzunköprü-Pityon ve İstanbul-Çerkezköy trenleri 2014 yılında da işletilmemiştir.
- 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, 21316/31315 Karesi Ekspresi 01.04.2013 tarihinden itibaren Ankara-Balıkesir-Ankara arasında seferden kaldırılmıştır.
- Eskişehir-Kütahya arası elektrifikasyon çalışmaları sebebiyle 72203/72204 Bölgesel trenler 2014 yılı boyunca işletilmemiştir.
- Amasya-Hacıbayram arası yol çalışmaları nedeniyle 02.01.2014 ile 02.07.2014 tarihleri arasında 182 gün müddetle 42424/42425 Bölgesel trenler Amasya-Hacıbayram-Amasya arasında iptal edilmiştir.

#### **2014 yılı anahat yolcu taşımalarına olumlu etki eden hususlar;**

- Tecer-Kangal varyantının (50 Km) bitirilmesiyle kısalan Sivas-Divriği hattına yerli üretim her türlü konfora haiz Anadolu setleriyle karma seyahat süresini 5 saatten 2 saat 16 dakikaya indiren 2x2=4 DMU 23 Şubat 2014 tarihinde sefere konulmuştur.



- IKZ projesi kapsamında Sinyalizasyon, elektrifikasyon ve hattın rehabilitasyonu tamamlanan Zonguldak-Filyos arasında seyahat taleplerini karşılamak amacıyla günlük 3x3=6 adet DMU 26 Mart 2014 tarihinde sefere konulmuştur.

### 2014 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-İstanbul(Pendik), Ankara-Eskişehir, Ankara-Konya, Konya-Eskişehir ve Konya-İstanbul hatlarında 2009 Mart-2014 Aralık (dahil) yılları arasında YHT'ler ile toplam 18.015.583 yolcu taşınmış ve 60.586 sefer yapılmıştır. Yüksek hızlı tren yolcu sayısı 2010 yılında bir önceki yıla göre % 100, 2011 yılında % 35, 2012 yılında %31, 2013 yılında %26 ve 2014 yılında ise % 21 artışla 5.085.697 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 sefer yapılmaktadır.

YHT+ Tren bağlantısıyla Ankara - Kütahya ve YHT + Otobüs bağlantısıyla Ankara – Bursa yolculuk sürelerinde önemli ölçüde kısaltmalar olmuştur.

Ankara-Eskişehir YHT ile 13 Mart 2009 – 31 Aralık 2014 tarihleri arasında toplam 11.148.620 yolcu taşınmış, 37.987 sefer ve 9.301.824 tren-km yapılmıştır.



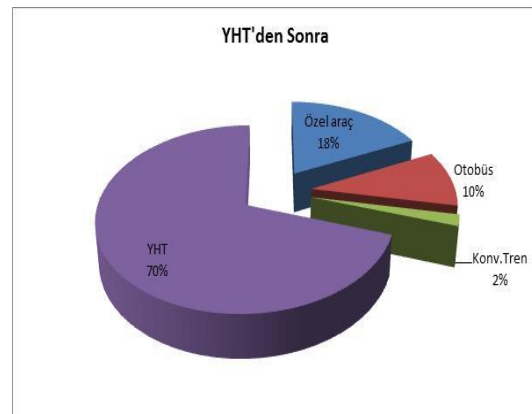
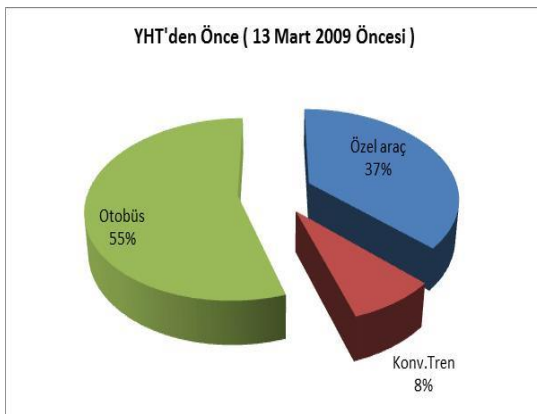
#### 2014 Yılı Taşıma Analizi:

Ankara-Eskişehir hattında 2014 Ocak-Aralık döneminde YHT'ler ile toplam 1.921.185 yolcu taşınmış ve 5.662 sefer yapılmıştır. YHT Yolcu sayıları; 2014 yılında, 2013 yılının aynı dönemine oranla % 15 azalış göstermiştir. 27 Temmuz 2014 tarihinden itibaren tarifeli sefer sayısı 20 seferden 10 sefere düşürülmüş Eskişehir yolcuların bir bölümü Ankara-İstanbul YHT seferlerini kullanmaya başlamıştır.

YHT öncesinde konvansiyonel trenlerle günde ortalama 572 yolcu taşınırken, YHT sonrasında bu sayı günlük ortalama hafta içi 6.000, hafta sonu 7.500 kişiye ulaşmıştır. Daha önce Ankara-Eskişehir arasında %8 olan tren taşıma payı YHT+Konvansiyonel Tren ile % 72'ye ulaşmıştır.

#### Ankara-Eskişehir Yolcularının Araç Tercihi 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.



### Ankara-Eskişehir YHT Kombine Satışları:

Eskişehir'den YHT bağlantılı olarak Kütahya'ya trenle, Bursa'ya ise otobüsle kombine taşımacılık hizmeti verilmektedir.

2014 yılı Aralık ayı itibariyle toplam 207.752 kişi seyahatlerinde YHT + tren/otobüs kombine taşımacılığını kullanmışlardır. Bu taşımaların 51.480'i YHT + tren, 156.272'si ise YHT + otobüs kombine taşımacılığı olarak gerçekleşmiştir. Eskişehir-Kütahya-Eskişehir trenlerindeki yolcuların yüzde 43'ü YHT aktarmalı olarak seyahatlerine devam eden yolculardır.

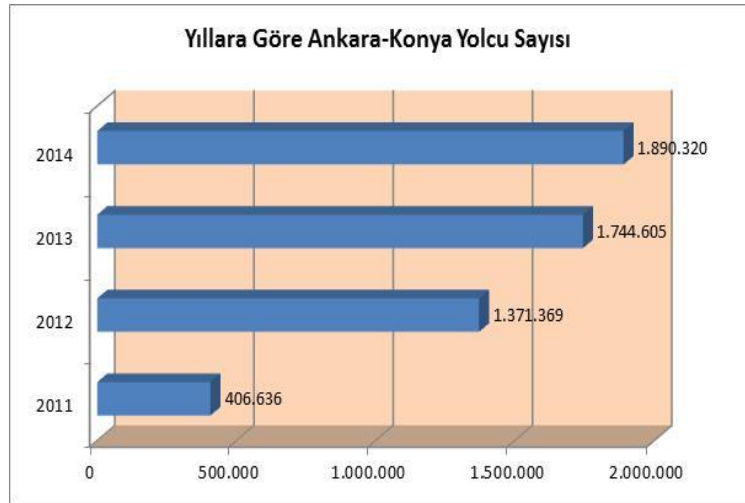
	Kombine	Toplam	% oranı
Eskişehir-Kütahya-Eskişehir	51.480	121.150	43
YHT+Bursa (Otobüs)	156.272	156.272	100
<b>Eskişehir Kombine Toplam</b>	<b>207.752</b>	<b>277.422</b>	<b>75</b>

### Ankara-Konya YHT Üretim Sonuçları:

24 Ağustos 2011 tarihinde Yüksek Hızlı Tren İşletmeciliğine başlanan Ankara-Konya-Ankara parkurunda günde 14 sefer yapılmaktadır.

YHT + Tren bağlantısıyla Ankara – Karaman arasında kombine taşımacılık yapılmakta olup, 8 Kasım 2013 tarihinden itibaren Ankara'dan Manavgat, Alanya ve Antalya'ya YHT + Otobüs taşımacılığı başlamıştır.

Ankara-Konya YHT ile 24 Ağustos 2011 – 31 Aralık 2014 tarihleri arasında toplam 5.409.886 yolcu taşınmış, 18.087 sefer ve 5.603.099 tren-km yapılmıştır.



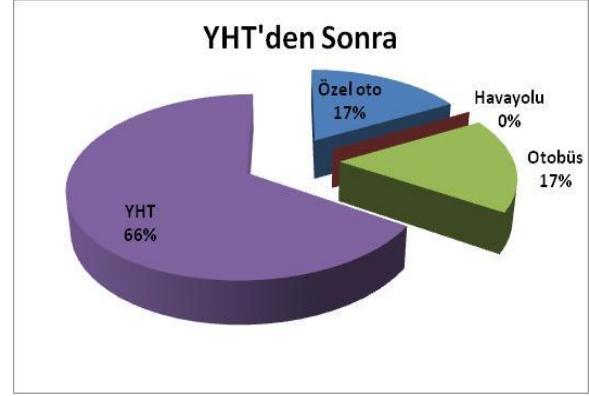
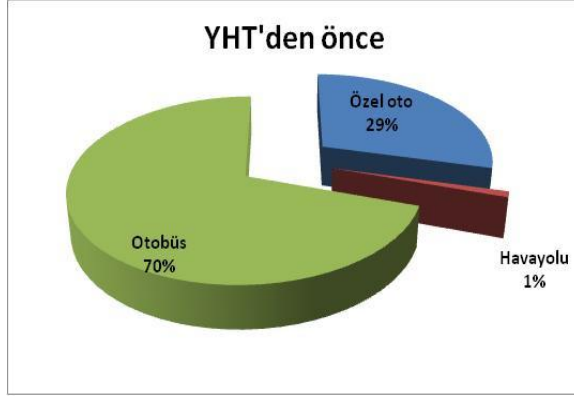
### 2014 Yılı Taşıma Analizi:

Ankara-Konya hattında 2014 Ocak-Aralık döneminde YHT'ler ile toplam 1.890.320 yolcu taşınmış ve 5.539 sefer yapılmıştır. YHT Yolcu sayıları; 2014 yılında, 2013 yılının aynı dönemine oranla % 8 artış göstermiştir.



### Ankara – Konya Yolcu Taşıma Payı:

YHT'lerle hafta içi günlük 4.800, hafta sonu günlük 5.500 kişi taşınmaktadır. YHT hattı açıldıktan sonra Ankara-Konya arasındaki YHT taşıma payı sıfırdan % 66'ya ulaşmıştır.



### Ankara-Konya YHT Kombine Satışları:

2014	Karaman Kombine Yolcu Sayısı	Karaman Toplam Yolcu Sayıları	% oranı	YHT+Antalya, Alanya, Manavgat
Ocak	5.068	26.646	19	360
Şubat	5.185	25.903	20	179
Mart	5.495	31.540	17	228
Nisan	6.607	34.596	19	383
Mayıs	6.011	35.980	17	281
Haziran	6.976	35.872	19	509
Temmuz	5.234	24.247	22	586
Ağustos	8.070	38.077	21	508
Eylül	7.694	32.946	23	356
Ekim	8.083	34.804	23	195
Kasım	5.186	28.455	18	206
Aralık	2.790	16.828	17	182
<b>Toplam</b>	<b>72.399</b>	<b>365.894</b>	<b>20</b>	<b>3.973</b>

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 %20'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.

2014 yılında Konya YHT + Otobüsle Antalya, Alanya, Manavgat'a 3.973 kişi kombine seyahat etmiştir.

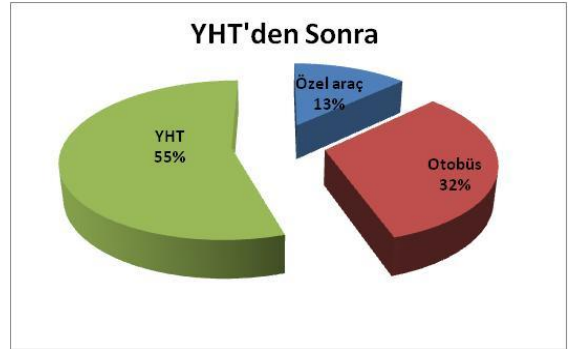
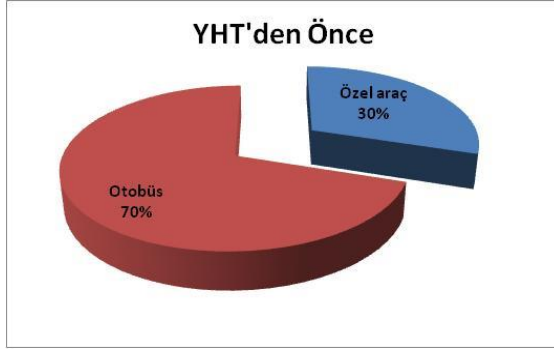
Daha sonraki dönemde, Adana ve Mersin gibi güney illerine de kombine otobüs taşımacılık hizmeti verilmesi hedeflenmektedir.

### Konya-Eskişehir YHT Üretim Sonuçları:

24 Mart 2013 tarihinde Yüksek Hızlı Tren işletmeciliğine başlanan Konya-Eskişehir parkurunda günde 4 sefer yapılmaktaydı. 18 Aralık 2014 tarihinde Konya-İstanbul parkurunun açılması ile bu hat Konya-İstanbul parkuruna dahil edilmiştir.

2014 yılında 248.072 yolcu taşınmış, 1.436 sefer yapılmıştır. 24 Mart 2013 – 17 Aralık 2014 tarihleri arasında ise toplam 446.397 yolcu taşınmış, 2.588 sefer yapılmıştır.

#### Konya-Eskişehir-Konya Yolcularının Araç Tercihî Dağılımı:



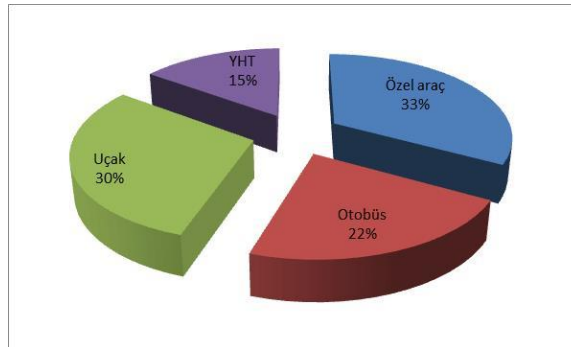
YHT'lerle hafta içi günlük 600, hafta sonu günlük 800 kişi taşınmıştır. YHT hattı açıldıktan sonra Konya-Eskişehir arasındaki YHT taşıma payı % 55 olmuştur.

### Ankara-İstanbul-Ankara YHT Üretim Sonuçları:

27 Temmuz 2014 tarihinde Yüksek Hızlı Tren işletmeciliğine başlanan Ankara-İstanbul-Ankara parkurunda 5 gidiş 5 geliş olmak üzere günde 10 sefer yapılmaktadır.

27 Temmuz 2014 - 31 Aralık 2014 tarihleri arasında 1.868 sefer yapılmış ve toplam 988.137 yolcu taşınmıştır. Yapılan tren-km 948.944'dir.

#### Ankara-İstanbul YHT Yolcu Taşıma Payı



YHT'lerle hafta içi günlük ortalama 5.500, hafta sonu günlük 6.500 kişi taşınmaktadır. YHT hattı açıldıktan sonra Ankara-İstanbul arasındaki YHT taşıma payı % 15 olmuştur. Pendik-Haydarpaşa hattının açılması ve sefer sayısının artırılması ile YHT taşıma payı oranının artması beklenmektedir.

### Konya-İstanbul-Konya YHT Üretim Sonuçları:

18 Aralık 2014 tarihinde Yüksek Hızlı Tren İşletmeciliğine başlanan Konya-İstanbul-Konya parkurunda 2 gidiş 2 geliş olmak üzere günde 4 sefer yapılmaktadır.

18 Aralık 2014 – 31 Aralık 2014 tarihleri arasında 56 sefer yapılmış ve toplam 30.776 yolcu taşınmıştır. Yapılan tren-km 19.890'dır.

Konya-İstanbul YHT'leri ile Eskişehir'den otobüs aktarmalı Konya – Bursa arasında kombine taşımacılık yapılmaktadır.

### 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 gerçekleştirilmektedir.

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.

### IV-3.3. Liman İşletmeciliği

#### Elleçleme Hizmetleri

TCDD, 2014 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	2013	2014
Yükleme	18.992	8.978	9.434
Boşaltma	22.517	7.096	8.324
<b>Toplam</b>	<b>41.509</b>	<b>16.074</b>	<b>17.758</b>

2014 yılı toplam elleçleme miktarı, geçen yıla göre % 10 oranında ve 1.684 Bin ton artarak 17.758 bin ton olarak gerçekleşmiştir.

Elleçleme faaliyetini oluşturan yükleme ve boşaltmalara ayrı ayrı bakıldığında ise; toplam yüklemelerin geçen yıla göre % 5 oranında 456 ton, toplam boşaltmaların ise % 17 oranında ve 1.228 ton arttığı görülmektedir.

Limnlar itibarıyla toplam elleçleme miktarında, geçen yıla göre; Haydarpaşa Limanında % 14, Derince Limanında % 24, İzmir Limanında % 6 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
<b>TOPLAM</b>	<b>1.245</b>	<b>3.689</b>	<b>1.490.000</b>	<b>12.765.000</b>	<b>10.083.000</b>	<b>524.085</b>	<b>47.250</b>

TCDD limanlarına gelen/giden gemilerin emniyetli şekilde rıhtımlara yanaştırılmaları-ayrılmaları ve rıhtımlarda kaldığı süreler içerisinde TCDD Liman Hizmetleri Tarifesi ile mer'î 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.
- **Derince Limanı**, "İşletme Hakkının Devri" yöntemi ile özelleştirilmesi için yapılan ihale sonucunda, 543.000.000 - ABD Doları bedelle ve 39 yıl süreyle 02.03.2015 tarihinde Safi Derince 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	2013	2014
Sefer Sayısı	2.030	1.840	2.190
Yolcu sayısı	29.084	15.200	18.720
Yük (Ton)	222.299	185.204	224.475
Vagon Sayısı	18.032	14.707	20.153

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 (50'şer vagon kapasiteli) imal ettirmektedir.

### Haydarpaşa-Sirkeci Feribot İşletmeciliği

H.Paşa-Sirkeci Feribot Hizmetleri	2003	2012	2014
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 ve 2014 yılında feribot faaliyetleri yapılamamıştır.



#### IV-4. TCDD'nin Mali Durumu

TCDD'nin 2014 yılında 2013 yılına göre yolcu gelirinde % 46, yük gelirlerinde % 11, liman gelirinde % 21, Van Gölü feribot işletmesi gelirinde % 36 oranında artış, sübvansiyon gelirlerinde % 64, faaliyet dışı gelir ve karlarda % 17 ve toplam gelirlerde ise % 22 oranında azalış olmuştur.

2014 yılında toplam giderler 2013 yılına göre % 1 oranında artmıştır. Faaliyet giderleri toplam giderler içerisinde % 81 ile en büyük payı oluştururken 2013 yılına göre % 8 oranında artmıştır. Yönetim giderleri % 15 oranında artarken, faaliyet dışı giderler ise % 56 oranında azalmıştır.

2014 yılında 2013 yılına göre Teşekkül zararı % 46 oranında artış göstererek 1.874 Milyon TL olarak gerçekleşmiştir.

TCDD'nin Mali Durumu ( Milyon TL )	2013	2014
Gelir	2.540	1.973
Gider	3.821	3.847
<b>Kar/Zararı</b>	<b>-1.281</b>	<b>-1.874</b>

## 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 gözükmemektedir. 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

2013

Ülke	Ülke Yüzölçümü Km <sup>2</sup>	Nüfus	Karayolu Uzunluğu (Km)	Demiryolu Anahat Uzunluğu (Km)		Yolcu Sayısı	Yolcu-Km	Net Ton	Ton-Km	Trafik	
				Elektrikli	Toplam						
Türkiye	TR	785	76	65 d	2.922	9.718	46	3.775	25	11.750	15.525
İngiltere	GB	243	64	175 d	5.542 d	16.365 d	1.600	61.976	117	22.401	84.377
Yunanistan	GR	132	11	41 d	437	2.265	13	1.056	2	237	1.293
Almanya	DE	357	82	230 d	19.876	41.328	2.612	89.450	374	112.613	202.063
İtalya	IT	301	60	179 d	11.969	16.752	855	48.739	88	19.037	67.776
İspanya	ES	506	47	166 d	9.799 d	16.951 d	563	23.755	25	9.338	33.093
Fransa	FR	640	64	399 d	15.768	30.013	1.165	90.485	89	32.010	122.495
Avusturya	AT	84	8	35 d	3.854	5.531	267	12.282	95	19.278	31.560
Macaristan	HU	93	10	32 d	3.010 e	8.141 e	148 e	7.769 e	47 e	9.230 e	16.999
Bulgaristan	BG	111	7	7 d	2.869	4.032	26	1.821	14	3.246	5.067
Romanya	RO	238	20	52 d	4.029	10.768	57	4.382	50	13	4.395
Avrupa Birliği	EU28	4.511	505	1.906 d	114.805 d	224.406 d	9.088	427.181	1.665	406.184	833.365
Japonya	JP	378	128 d	1.272 d	24.095 c	36.881 c	22.632 d	395.067 d	44 c	20.398 c	415.465
Amerika	US	9.629	316	2.026 d	.....	375.774	29 a	57.573 c	1.710 a	2.524.585 a	2.582.158
Çin	CN	9.561	1.359 c	425 d	32.717	66.239	1.522 e	795.639 e	2.859 e	2.518.310 e	3.313.949
Rusya	RU	17.098	143	927	41.784 e	84.249 e	1.059 e	144.612 e	1.440 e	2.222.388 e	2.367.000

(\*) Trafik = Yolcu km + Ton km

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

a:2008 b:2009 c:2010 d:2011 e:2012

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 )

2012

Ülke	Yolcu-Km						Ton-Km									
	Demiryolu	%	Otomobil	%	Otobüs	%	TOPLAM	Demiryolu	%	Karayolu	%	İçsuyolu	%	Petrol Boru Hattı	%	Toplam
Türkiye	4,6	1,7	162,3	61,6	96,6	36,7	263,5	11,2	4,2	216,1	81,7	0,0	0,0	37,3	14,1	264,6
İngiltere	61,0	8,2	642,7	86,0	43,4	5,8	747,1	21,4	11,8	150,1	82,7	0,2	2,0	9,9	5,5	181,6
Yunanistan	0,8	0,7	96,9	81,6	21,1	17,8	118,8	0,3	1,8	16,5	97,1	0,0	0,0	0,2	1,2	17,0
Almanya	93,9	9,0	895,0	85,4	59,5	5,7	1.048,4	110,1	25,1	254,5	57,9	58,5	13,3	16,2	3,7	439,3
İtalya	46,8	5,7	665,8	81,7	102,8	12,6	815,4	20,2	14,2	111,8	78,6	0,1	0,1	10,1	7,1	142,2
İspanya	22,5	5,7	321,0	80,7	54,5	13,7	398,0	10,0	6,6	133,4	87,6	0,0	0,0	8,9	5,8	152,3
Fransa	91,2	9,7	801,1	84,9	51,6	5,5	943,9	32,6	15,3	156,4	73,4	8,9	4,2	15,2	7,1	213,1
Avusturya	10,9	11,5	74,2	78,4	9,5	10,0	94,6	19,5	45,5	14,1	32,9	2,2	5,1	7,1	16,6	42,9
Polonya	17,7	6,7	204,6	78,0	40,0	15,2	262,3	48,9	30,5	89,0	55,5	0,1	0,1	22,3	13,9	160,3
Macaristan	7,7	10,0	52,2	67,8	17,1	22,2	77,0	9,2	39,7	9,2	39,7	2,0	8,6	2,8	12,1	23,2
Bulgaristan	1,9	3,1	49,7	80,0	10,5	16,9	62,1	2,9	19,2	6,3	41,7	5,3	35,1	0,6	4,0	15,1
Romanya	4,6	4,9	77,0	82,2	12,1	12,9	93,7	13,5	34,2	12,7	32,2	12,5	31,6	0,8	2,0	39,5

Avrupa Ülkeleri tarafından, Toplam Havayolu ve Denizyolu Ton -km istatistikleri yayımlanmadığından tablodaki veriler Havayolu-Denizyolu hariç verilerdir.

Kaynak:Avrupa Birliği Ulaştırma ve Enerji İstatistikleri Kitabı 2013

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

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

2011 yılında ton-km de ise Türkiye’de % 4,2 iken, İngiltere’de % 11,8, Almanya’da % 25,1 ve Fransa’da % 14,2 olmuştur.

#### ULUSLARARASI KARŞILAŞTIRMALAR

Ülke		1000 Km <sup>2</sup> Düşen Karayolu ( Km )	1000 Km <sup>2</sup> 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
<b>Türkiye</b>	TR	83	12	7	9	1,3	0,6	1.598
İngiltere	GB	721	67	11	27	2,6	25,0	5.156
Yunanistan	GR	311	17	18	36	2,0	1,2	571
Almanya	DE	644	116	6	28	5,0	31,9	4.889
İtalya	IT	595	56	11	30	2,8	14,3	4.046
İspanya	ES	328	34	10	35	3,6	12,0	1.952
Fransa	FR	623	47	13	62	4,7	18,2	4.081
Avusturya	HU	417	66	6	43	6,7	32,6	5.706
Macaristan	RO	344	88	4	32	8,2	14,9	2.088
Bulgaristan	BG	63	36	2	9	5,4	3,5	1.257
Romanya	JR	218	45	5	26	5,4	2,9	408
<b>Avrupa Birliği</b>	<b>EU28</b>	<b>423</b>	<b>50</b>	<b>8</b>	<b>38</b>	<b>4,4</b>	<b>18,0</b>	<b>3.714</b>
Japonya	US	3.365	98	34	99	2,9	176,8	11.265
Amerika	CA	210	39	5	64	11,9	0,1	6.872
Çin	CN	44	7	6	3	0,5	1,1	50.030
Rusya	RU	54	5	11	65	5,9	7,4	28.095

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 67 km demiryolu hattı bulunmaktadır.

Nüfusun bir yıl içerisinde demiryolu ile seyahat sıklığı ise Avrupa ülkelerinin çok altındadır. 2012 yılında Türkiye’de 0,6 olan söz konusu değer, İngiltere’de 25, Almanya’da 31,9, İtalya’da 14,3, Fransa’da ise 18,2 olarak gerçekleşmiştir.

Hat başına düşen trafik birimi bazında (ton-km+yolcu-km=trafik birimi) karşılaştırma yapıldığında da ülkemizin Avrupa ülkelerinin altında kaldığı görülmektedir. Hat başına düşen Trafik Birimi Türkiye’de 1.598 iken, Almanya’da 4.889, İtalya’da 4.046, Fransa’da 4.081, Japonya’da 11.285 ve Rusya’da 28.095 olarak gerçekleşmiştir.

## VI- Sonuç

Ülkemizde 2003-2014 yılları arasında Teşekkülümüzce 2015 yılı fiyatları ile 26,9 Milyar TL yatırım harcaması yapılmış, bunun sonucunda öncelikle Türk Halkı Yüksek Hızlı trenle tanıştırılmış, Ankara-Eskişehir, Ankara-Konya, Ankara-İstanbul ve Konya-İstanbul arasında hızlı tren işletmeciliğine geçilmiştir.

Anahat yolcu taşımacılığında, konvansiyonel trenlerde 2014 yılında 2013 yılına göre % 6, hızlı trenlerde % 21, uluslararası trenlerde % 58 ve toplam da ise % 10 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 2014 yılında 2013 yılına göre % 8 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 yasallaşmıştır.

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.