



DEMİRYOLU SEKTÖR RAPORU

2015 Yılı

İÇİNDEKİLER

I- GİRİŞ.....	1
II- DÜNYADA DEMİRYOLLARININ DURUMU	1
III- TÜRKİYE'DE DEMİRYOLU SEKTÖRÜNÜN DURUMU.....	11
IV- DEMİRYOLU SEKTÖRÜ İÇERİSİNDE TCDD'NİN YERİ	14
IV-1. TCDD'NİN YASAL YÜKÜMLÜLÜKLERİ	14
IV-2 TCDD'NİN MEVCUT DURUMU	16
IV-2.1. Yol Durumu.....	16
IV-2.2. Çeken- Çekilen Araç Durumu	17
IV-2.3. Personel Durumu.....	18
IV-3. TCDD'NİN İŞLETME FAALİYETLERİ	19
IV-3.1. Yük Taşımacılığı.....	19
IV-3.2. Yolcu Taşımacılığı	26
IV-3.3. Liman İşletmeciliği.....	38
IV-4. TCDD'NİN MALİ DURUMU	40
V- DÜNYA DEMİRYOLLARI İLE TCDD'NİN KARŞILAŞTIRILMASI.....	41

I- Giriş

Hazine Müsteşarlığı tarafından Resmi Gazetede yayımlanan 2016 Yılı Genel Yatırım ve Finansman Programının Uygulanmasına ilişkin Usul ve Esaslar Tebliği gereğince Teşekkülümüzün 2015 Yılı Sektör Raporu hazırlanmıştır.

II- Dünyada Demiryollarının Durumu

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

Günümüzde nüfus yoğunluktaki artış, insan sağlığı ve iklim değişiklikleri ulaştırmanın geneline daha kapsamlı bir bakış açısını gerektirmiştir. Ekonomik güçler hala ulaştırma türlerinin nasıl rekabet edeceği yönünde karar verici durumda 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'in işletmeye alınmasıyla başlamış olup bu tarihten itibaren hızlı bir gelişim göstermiştir.



Bu gün dünyada 17 ülkede hızlı tren işletmeciliği yapılmakta olup 29.792 km hızlı demiryolu hattı bulunmakta, 3.603 hızlı tren seti çalışmakta, yılda yaklaşık 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 birçok 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 Kitabın bu ilk versiyonu aşağıda belirtilen ana bölümlerden oluşmuştur;

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.

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

Demiryolu yük pazarı, 15 Mart 2003 itibarıyla Trans-Avrupa demiryolu yük ağında, 1 Ocak 2006 itibarıyla uluslararası yük

taşımacılığı için ve 1 Ocak 2007 tarihinde ise tüm yük taşımacılığı için rekabete açılarak serbestleştirilmiştir. 1 Ocak 2010 tarihinden itibaren uluslararası yolcu hizmetleri serbestleştirilmiş ve ayrıca ulusal veya uluslararası yolculuk yapan tüm yolculara eşit haklar tanınması sağlanmıştır.

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. 4.Demiryolu Paketi altyapının yönetilmesi, ulusal yolcu pazarının açılması 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. Bu kapsamda, yukarıda genel hatlarıyla değinilen 2012/34 sayılı AB direktifinde bazı değişiklikler yapılması öngörülmektedir.

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

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

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

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

Demiryolu ağının kapasitesini artırmak için önemli ölçüde yatırıma ihtiyaç duyulacaktır. Demiryolu ile yük taşımacılığında 2050 yılı itibariyle 2005'e kıyasla % 87 oranında bir artış beklenmektedir. Bu artış, yeni hatların yapılmasından ziyade hızın artırılması (özellikle AB'nin doğusunda), ERTMS'nin kullanılması, şehirlerin by-pass edilmesinin sağlanması, 1000 m uzunluğundaki trenlere uygun yan yollar ve terminallerin kurulması, ana koridorlarda yükleme gabarilerinin genişletilmesi ve mevcut ağın yenilenmesi yoluyla sağlanabilecektir. Bütün bunların 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 çıkarlara 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 ulaşılabilecek 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 çıkarlara 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),
- İkinci 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 amacıyla 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, deniz yolu 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 1951-2003 döneminde ancak 945 km. yeni yol yapılabilmektedir.

2003 yılından itibaren ulaştırma sistemi içerisinde demiryolu yatırımlarına öncelik verilmesi sonucu 2004–2015 döneminde 1.805 km yeni demiryolu yapılmıştır.

1950 yılından itibaren Ulaştırma politikamızdaki değişim sonucunda ülkemizde hem yolcu hem de yük taşımacılığında tablo-1’den de görüleceği üzere karayolu ağırlıklı bir taşımacılık yapılmaktadır.

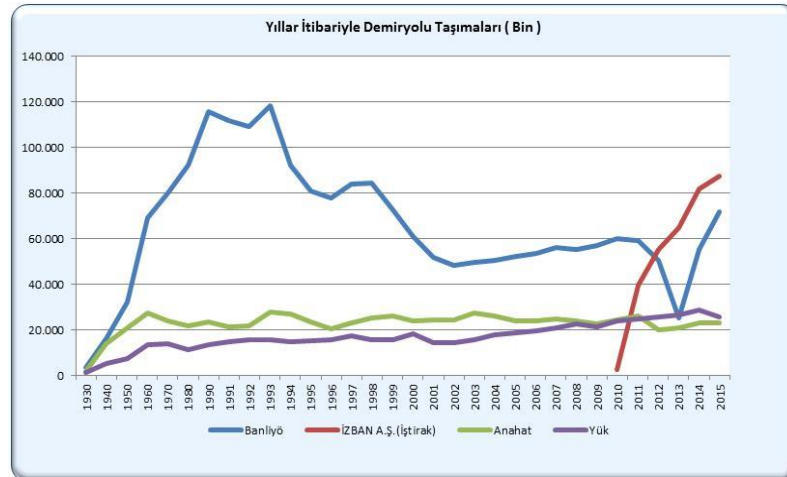
1950 yılından itibaren dengeli bir ulaştırma politikaları yürütülmediğinden demiryollarının ulaştırma sistemi içerisindeki yolcu taşıma payı 1950 yılında % 42,2 iken 2015 yılında % 1,1 yük taşıma payı % 68,2’den 2015 yılında 3,9 seviyesine düşmüştür.

Tablo 1: 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	0,0	97,8	1,6	0,7	...
2015	89,8	3,9	6,3	0,0	89,2	1,1	0,6	9,1

*Havayolu yük taşımaları iç hat yolcu ve yük (posta + kargo) taşımalarıdır. Yükte bagaj taşıma hariç tutulmuştur.

** Şehir içi taşımacılık dahil değildir.



Grafik 1

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 düşünülmemektedir.

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

- Demiryolu ağının yetersizliği,
- Altyapı standartlarının düşüklüğü,
- Demiryolu araçlarının sayı ve nitelik olarak yetersizliği,
- Sinyalli ve elektrikli hatların azlığı,
- Uzman personel eksikliği,
- Diğer ulaştırma türleri ile bütünleşme ve rekabette yaşanan sıkıntılar.

TCDD yukarıda sözü edilen bu yapısal sorunlar ile 2003 yılına kadar işletme ve yatırım faaliyetlerini kısıtlı finansman kaynakları ile sürdürürken, 2003 yılından itibaren kurulan bütün Hükümetler döneminde ulaştırma politikaları içerisinde Demiryolları, yeniden Devlet Politikası haline gelmiştir. 2003 yılından başlayıp, 2015 yılı sonuna kadar 2015 fiyatları

ile demiryolu sektörüne 46,4 Milyar TL kaynak aktarılmıştır.

2003-2015 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 aşağıdaki hedefler belirlenmiştir.

- Yüksek hızlı demiryolu hattı yapmak ve yaygınlaştırmak,
- Mevcut hatların tamamını yenilemek,
- Tüm demiryolu ağını elektrifikasyonlu ve sinyalizasyonlu hale getirmek,
- Yerli ve milli demiryolu sanayisini geliştirmek,
- Lojistik merkezlerin sayısını artırmak ve sanayi bölgeleriyle bağlantıyı sağlayacak iltisak hatlarını inşa etmek,
- Demiryolu sektörünün serbestleştirilmesini sağlamak,

Tablo 2: 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
2015	3.670	569	9	7	12	0,60	4.268
Toplam	30.647	15.433	123	64	85	2	46.356

* Kalkınma Bakanlığı deflatör katsayısı kullanılmıştır. 2015=1



İlk etapta Ankara-Eskişehir arasındaki Yüksek Hızlı Tren Projesi tamamlanarak 13 Mart 2009 tarihinde işletmeye açılmıştır. Ardından, Ankara-Konya Yüksek Hızlı Tren Projesi 24 Ağustos 2011 tarihinde, Eskişehir-Konya Yüksek Hızlı Tren projesi 24 Mart 2013 tarihinde, Ankara-İstanbul-Yüksek Hızlı Tren Projesi 25 Temmuz 2014 tarihinde ve Konya-İstanbul YHT hattı 18 Aralık 2014 tarihinde yüksek hızlı tren işletmeciliğine açılmıştır

Mevcut demiryolu şebekesinin iyileştirilmesi ve geliştirilmesi için yürütülen yatırımlara paralel olarak demiryollarının daha etkin bir yapıya kavuşturulmasını temin etmek üzere AB mevzuatına uygun olarak demiryolu sektörünün yasal ve yapısal çerçevesinin oluşturulması amacıyla, ülkemizdeki demiryolu sektörünün yeniden yapılandırılmasına yönelik 6461 Sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Kanunu 1 Mayıs 2013 tarihinde Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Yeniden yapılanma sürecinin 2016 yılı Haziran Ayı itibariyle 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 yapılanma öncesi ana statüsünde; “ *konvansiyonel, hızlı ve yüksek hızlı yeni demiryollarını inşa etmek ve Devletçe kendisine verilen Demiryollarını, Liman, Rıhtım ve İskeleleri işletmek, genişletmek, yenilemek, bunları tamamlayıcı faaliyetlerde bulunmak* ” olarak belirlenmiştir.

2015 yılı itibariyle Teşekkülün 3 adet Bağlı Ortaklığı (TÜLOMSAŞ A.Ş., TÜVASAŞ A.Ş.,TÜDEMSAŞ A.Ş.) ve 4 adet iştiraki (İZBAN A.Ş., HYUNDAI EUROTREM, VADEMSAŞ, SİTAŞ) bulunmaktadır.

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, Haydarpaşa ve İzmir limanlarını işletmektedir. 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. Nominal sermayesi 49,6 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.

2011 yılında TCDD ile İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından %50 iştirak şirketi olarak (İZBAN A.Ş) Cumaovası-Aliağa arasında banliyö işletmeciliğine başlamıştır. 14.02.2016 tarihi itibarıyla İZBAN A.Ş.'nin Aliağa-Cumaovası güzergâhı Tepeköy'e kadar uzatılmıştır.

Demiryolu sektörünün serbestleştirilmesi ve bu doğrultuda TCDD'nin yeniden yapılandırılması amacıyla "Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun" 2013 yılı Mayıs ayında çıkartılmıştır. Yeniden yapılandırma ve gerekli mevzuat çalışmaları 2016 yılı Haziran ayı itibarıyla 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 ve demiryolu taşımacılık payının artması sağlanacaktır.

IV-2 TCDD'nin Mevcut Durumu
IV-2.1. Yol Durumu

Tablo 3: Yüksek Hızlı ve Konvansiyonel Hat Uzunluğu (Km)
(2.3, ve 4.hatlar dahil)

Cumhuriyet Öncesi	4.136
Cumhuriyet Dönemi	
1923-1950	3.764
1951- 2003	945
2015 Sonu Toplam Konvansiyonel Anahat Yol Uzunluğu	8.947
2015 Sonu İltisak hattı ve istasyon Yolları	2.372
2015 Sonu Hızlı TrenAnahat Yol Uzunluğu	1.213
Toplam Yol Uzunluğu	12.532

TCDD, 2015 yılı sonu itibariyle 8.947 km.'si konvansiyonel anahat ve 2.372 km.'si tali hat, 1.213 km. yüksek hızlı tren hattı olmak üzere toplam 12.532 km.lik demiryolu hattı bulunmaktadır.

Söz konusu toplam ana hatların (iltisak hatları ve istasyon yolları hariç) %88'i tek hattır.

Toplam hatların 3.854 km.'si elektrikli ve 4.578 Km.'si sinyalli hale getirilmiştir. Toplam yol uzunluğu içerisindeki elektrikli ve sinyalli hat oranları sırasıyla %31 ve % 37 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),

Mevcut hatların;

- %29'unun kurp yarıçapı R=1000 m.den daha küçüktür.
- %26'sının eğimi %0.10'dan daha büyüktür.
- %2'sinin 20 ton dingil basıncının altındadır.
- %7'sinde 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.

güvenliği artırılmıştır. Makinist kabinleri modernize edilmeye başlanmış, klima, buzdolabı konulmuş, ses ve ısı izolasyonu iyileştirilerek konforlu hale getirilmiştir.

IV-2.2. Çeken- Çekilen Araç Durumu

2015 yılı sonu itibariyle Teşekkülün çeken araç parkında 106 adet elektrikli loko, 439 adet anahat dizelli loko, 108 adet manevra loko, 118 adet elektrikli dizi, 80 adet dizelli dizi, 13 set yüksek hızlı tren, çekilen araç parkında ise 913 adet yolcu, Kuruluşumuza ait 19.077 adet, sahibine ait 4.123 adet yük vagonu ve 1.776 adet idari vagon bulunmaktadır.



2003 yılından itibaren tüm çeken araçlara ATS (otomatik durdurma sistemi) montajının yanı sıra hava kurutucuları takılarak seyruşef

Tablo 4: Çeken ve Çekilen Araç Sayısı

Çeken Araçlar (Adet)	Mevcut	Faal	Faal %'si
Elektrikli Loko	106	81	76
Anahat Dizelli Loko	439	345	79
Manevra Loko	108	77	71
Elektrikli Dizi	118	102	86
Dizelli Dizi	80	59	74
Yüksek Hızlı Tren Seti	13	12	92
Çekilen Araçlar (Adet)			
Yolcu Vagonu	913	701	77
Yük Vagonu	19.077	16.782	88
Kapalı Vagon	5.135	4.532	88
Açık Vagon	6.213	5.572	90
Sarıçılı Vagon	808	646	80
Platform Vagon	6.921	6.032	87
3.Şahıs Vagonları	4.123	4.042	98
İdari Hizmet Vagonu	1.776	1.708	96

Diğer taraftan, dizelli anahat lokomotiflerin %75'i, dizelli manevra lokomotiflerin %68'i, elektrikli lokomotiflerin %41'i, elektrikli dizilerin %58'i, yolcu vagonlarının %70'i, yük vagonlarının %55'i 20 yaşın üzerindedir.

Tablo 5: Çeken ve Çekilen Araçların Yaşa Göre Dağılımı

Yaş Gruplar	Çeken Araçlar					YHT	Çekilen Araçlar	
	Dizel Loko		Dizelli	Elektrikli	Elektrikli		Yolcu Vagonu	Yük Vagonu
	Anahat	Manevra	Dizi	Loko	Dizi			
0-9	66	2	36	61	49	13	58	6.399
10-19	43	33	0	2	0	0	217	2.168
20-29	42	49	0	43	26	0	286	3.596
30-39	244	21	37	0	43	0	229	4.764
40- +	44	3	7	0	0	0	123	2.150
Toplam	439	108	80	106	118	13	913	19.077
20-+ araç sayısı/ Toplam araç	75	68	55	41	58	0	70	55

IV-2.3. Personel Durumu

Tablo 6: TCDD ve Bağlı Ortaklıkların Personel Sayısı

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
2014	859	13.682	10.551	865	25.957	3.871	29.828
2015	839	13.499	10.544	766	25.648	3.942	29.590
Fark %'si 2015-2014	-2	-1	0	-11	-1	2	-1
Fark %'si 2015-2003	-21	-30	-22	-64	-28	-22	-28

TCDD; 2003 yılında 35.853 personel ile faaliyetlerini sürdürürken 2015 yılında, 25.648 personelle faaliyetlerini sürdürmüştür. Personel sayısında 2015 yılında 2014 yılına göre % 1 ve 2003 yılına göre ise % 28 oranında azalma olmuştur.

Teşekkür; 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. 2015 yılında hizmet alım yöntemi ile ortalama 2.998 kişi çalıştırılmıştır.

IV-3. TCDD'nin İşletme Faaliyetleri

IV-3.1. Yük Taşımacılığı

Demiryolu yük taşımalarında, 2015 yılında 2014 yılına göre % 10 oranında azalış olmuştur.

Tablo 7: Yük Taşınması ve Rotasyon

	2003	2014	2015
Ton (Milyon)	15,9	28,7	25,9
Ton-Km (Milyon)	8.666	11.992	10.474
Ortalama Taşıma Mesafesi (Km)	544	417	405
Rotasyon (Gün)	15,4	9,8	12,1

TCDD hedefleri doğrultusunda yapılan yol yenileme ve bakım-onarım çalışmaları nedeniyle, demiryolu şebekesinde birçok noktada yol kapatmaları yapılmış olup, özellikle yük trafiği olumsuz etkilenmiştir. Şebeke genelinde yol yenileme çalışmaları nedeniyle, 2015 yılında 35 ayrı hat kesimi belirli sürelerle veya tamamen işletmeye kapatılmıştır. 2015 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.

Halkalı-Kapıkule yol yenileme çalışmaları nedeniyle Avrupa yönü ile Suriye ve Irak demiryolu bağlantıları tamamen kapalı olduğundan ve demiryolu şebekesinde de süreli/süresiz yol kapamaları yapıldığından, yük taşımaları yol kapaması az olan bölgelere kaydırılmıştır. Bu 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, 2014 yılında 417 km

iken 2015 yılında 405 km'ye düşmüştür. Ancak, yaşanan sıkıntılara rağmen 2015 yılında 25,9 milyon ton yük taşınarak, 2003 yılına göre yük taşıma miktarında % 63 oranında artış sağlanmıştır.

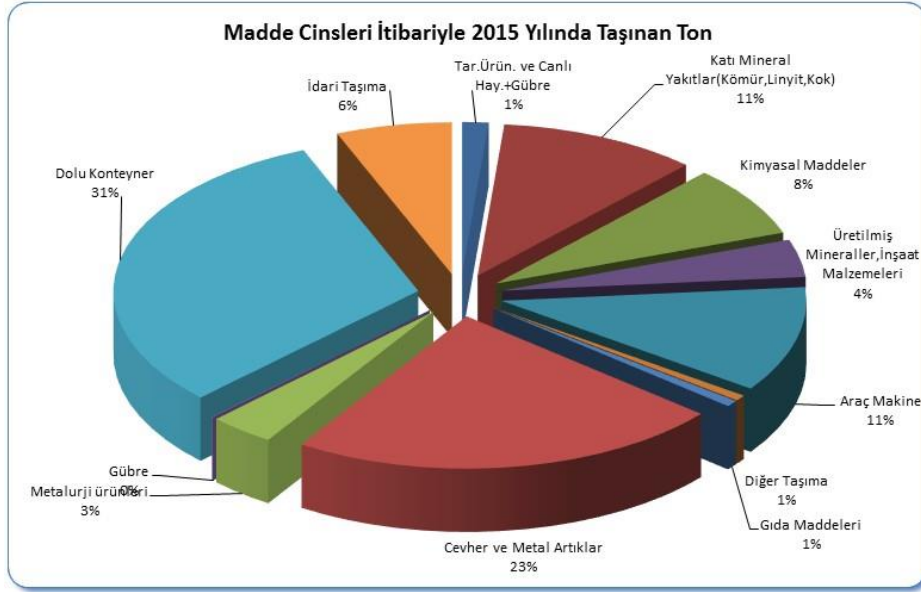
TCDD, yük taşıma anlayışını değiştirmiş ve 2004 yılından itibaren blok tren işletmeciliğine geçmiştir. Bu sayede yük taşımaları önemli oranda artmış ve kaynaklar daha etkin kullanılmıştır. Taşıma maliyetlerinde sağlanan



azalma müşteri memnuniyetini de artırmıştır.

Blok tren işletmeciliğine geçilmesi, alt ve üst yapının yenilenmesi ile çeken-çekilen araç parkının gençleştirilmesi, rotasyon sürelerinin düşürülmesinde etkili olmuştur. 2015 yılı rotasyonunda, 2003 yılına göre % 21 oranında iyileşme sağlanmıştır.

Taşımalarımızı madde cinslerine göre incelediğimizde; katı mineral yakıtlar, cevher, metal artıklar, üretilmiş mineraller, inşaat malzemeleri, konteyner taşımaları kapsayan araç makineleri taşımaları toplam taşımanın % 79'unu oluşturmaktadır. 2002 yılında taşınmayan otomobil, sanayi ürünleri, inşaat malzemeleri, gıda maddeleri gibi eşyalar blok trenlerle taşınır hale gelmiştir.


Tablo 8: Madde Cinslerine Göre Taşımlar (Bin Ton)

	Ton (Bin)	Ton-Km (Milyon)	Ort.Taş Mesafesi
I.Tarımsal Ürünler ve Canlı Hayvanlar	362	176	486
Hububat-Tahıl	39	18	462
Keresteler ve Ağaç Ürünleri	300	142	473
Hayvansal ve Bitkisel Ürünler	23	16	696
II. Gıda Maddeleri	175	24	137
III. Katı Mineral Yakıtlar(Kömür,Linyit,Kok)	2.740	878	320
IV. Kimyasal Maddeler	1.960	1.143	583
Patlayıcı, Parlayıcı Maddeler.	5	3	600
Akaryakıt, Zift, Katran	1.667	1.051	630
Kimyasal Ürünler	288	89	309
V.Cevher ve Metal Artıklar	5.959	2.743	460
Demir Cevheri	5.358	2.519	470
Manyezit	44	9	205
Borasit	380	128	337
Diğer Madeni Ürünler	177	87	492
VI.Metalurji Ürünleri	903	575	637
Demir-Çelik ve ürünleri	620	336	542
Borular	283	239	845
VII. Üretilmiş Mineraller, İnşaat Malzemeleri	1.036	390	376
İnşaat Malzemeleri	256	72	281
Seramik	195	201	1.031
Mermer	79	15	190
Kireç,Alçı, Alçı taşı	226	49	217
Çimento	62	11	177
Klinker	94	17	181
Kum	124	25	202
VIII. Gübreler	16	5	313
IX.Araç Makina	2.905	1.207	415
TCDD'ye ait boş vagon	30	8	267
Demiryolu Araçları	118	68	576
Boş Konteyner Taşımaları	1.567	521	332
Sahibine ait boş vagon	1.070	560	523
Makineler	109	43	394
Tarım Aracı	11	7	636
X. Dolu Konteyner	8.075	2.974	368
XI. İdari Taşıma	1.592	296	186
XII.Diğer Taşıma	155	63	406
Genel Toplam	25.878	10.474	405

* Mesajeri ve bagaj taşımaları dahil değildir.

TCDD'nin yük taşımalarını müşteri profili bazında incelediğimizde; 2015 yılında toplam taşımanın % 79'u 48 firma ile yapılmıştır. 2003 yılına göre 2015 yılında, 100.000 ton üzeri taşıma yaptıran firma sayısı %14, taşınan yük ise %125 oranında artmıştır.

Tablo 9: Belli Başlı Müşterilerin Yaptığı Taşımalar

	2003	2014	2015
Firma Sayısı	42	57	48
Ton (Bin)*	9.148	23.332	20.546
TCDD (Şebeke) Toplamı (Bin)**	15.760	26.764	25.878
Oran	58	87	79

* (100.000 ton üzeri taşıma yapılan müşteriler)

** İdari taşımalar hariç.

TCDD'nin 2015 yılındaki ihracat taşımaları 2014 yılına göre %19 ve ithalat taşımaları %18 artarken, transit taşımalar % 57 oranında azalmıştır.

Ülkemiz coğrafi konum itibariyle, transit taşımacılık açısından elverişli bir konumda bulunmasına rağmen, transit yük taşımacılığı toplam uluslararası yük taşımacılığının %0,6'sı civarındadır. Oldukça karlı bir taşımacılık olan transit taşımacılık, son yıllarda, Türkiye'yi Avrupa-Ortadoğu ve Avrupa-Asya transit taşımacılık koridorlarının dışında bırakan gelişmeler nedeniyle düşmüştür. Avrupa ile Ortadoğu arasındaki trafikte Yunanistan limanlarının kullanımı; Türkiye transit taşımacılığının önemli bir alternatifi haline gelmiştir. Ayrıca uluslararası taşımacılık açısından İstanbul Boğazı ve Van Gölü ciddi darboğazlar oluşturmaktadır. Uluslararası transit taşımacılığın ülkemiz üzerinden sağlanması için, Avrupa'da geliştirilen projelere aktif katılım sağlanarak, oluşturulan koridorlarda Türkiye'nin yer alması temin edilmelidir.

Tablo 10: Uluslararası Yük Taşımaları (Bin Ton)

	2003	2014	2015
İhracat	692	675	801
Avrupa Yönü	298	429	579
Asya Yönü	394	246	222
İthalat	1.006	976	1.150
Avrupa Yönü	926	871	1.050
Asya Yönü	80	105	100
Transit	17	28	12
Toplam	1.715	1.679	1.963

Ülkemiz yük taşımacılığında, %90'lara varan karayolu ağırlıklı taşıma etkisini dengelemek, taşıma modları arasında entegrasyonu sağlamak ve ulaştırma sektörünün sağlıklı bir yapıya kavuşmasına katkıda bulunmak amacıyla, TCDD olarak kombine taşımacılığa yönelik yatırımlar yapılmakta, projeler üretilmekte ve uygulanmaktadır.

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



Blok Tren Taşımacılığı

2004 yılından itibaren Blok Tren İşletmeciliğine geçilmiştir. 2015 yılında 25,9 milyon ton yük taşınarak 2003 yılına göre yük taşıma miktarında % 63, yük taşıma gelirinde % 179 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

Teşekkülün taşıma payı ile gelirini artırmanın ve taşıtıcı firmaların ulaşım maliyetlerini düşürmelerine olanak sağlamanın yanı sıra, makroekonomik dengeye olumlu yönde katkı sağlamak için, taşıma potansiyeli yüksek olan yerlere iltisak hattı bağlantısı yapılması yönünde çalışmalar sürdürülmektedir.

Demiryolu hattının 30 km. sağında ve solunda yer alan Organize Sanayi Bölgeleri, Büyük Sanayi Kuruluşları, liman ve iskele gibi hacimli yük taşınan merkezler, doğrudan TCDD ve Özel sektör işbirliği içerisinde iltisak hatları ile bağlanmaktadır.

2015 yılı sonu itibarıyla, 280 adet iltisak hattımızın uzunluğu 432,7 km.dir. Taşımalarımızın % 55'i iltisak hatlarından yapılmaktadır.

Kombine Taşımacılık

Ülkemizde taşıma kolaylığı ve modlar arası aktarmada pratikliği ve işletim ucuzluğu konteyner kullanımını giderek yaygınlaştırmaktadır. Özellikle müşteriye kapıdan-kapıya taşıma imkânı sağladığı için yurtiçi taşımacılıkta giderek daha çok tercih edilen konteyner taşımacılığı, demiryolu yurtiçi yük taşımacılığı için de yeni bir fırsat olarak görülmektedir.



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



Diğer taşıma modları arasında rekabeti kaldırıp işbirliğini amaçlayan konteyner taşımacılığı, gün geçtikçe artan bir hızla ulaştırma sektöründe tartışmasız ve önemli bir taşıma şekli olmaya başlamıştır. Bu kapsamda 2003 yılında 658 bin ton/yıl olan demiryolu konteyner taşımacılığı, 2015 yılında yaklaşık 14,5 kat artarak 9,6 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, 2015 yılı itibarı ile bu 4.123 vagona yükselmiştir. 2015 yılında sahibine ait vagonlarla yapılan taşıma 8,5 Milyon tona, toplam taşıma içindeki payı % 33'e ulaşmıştır.

Tablo 11: Sahibine Ait Vagonlarla Yapılan Taşımalar

	2003	2014	2015
Vagon Sayısı	771	4.066	4.123
Ton (Bin)	1.036	8.331	8.506
TCDD Toplamı (Bin Ton)*	15.935	28.747	25.878
Oran	7	29	33

Lojistik Merkezler

Kent merkezi içinde kalmış olan yük garlarının; Avrupa ülkelerinde olduğu gibi, etkin karayolu ulaşımı olan, müşteriler tarafından tercih edilebilir bir alanda, yük lojistik ihtiyaçlarına cevap verebilecek özellikte, teknolojik ve ekonomik gelişmelere uygun ve 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 kurulması planlanmıştır.



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 tamamının etaplar halinde tamamlanarak 2019 yılına kadar faaliyete alınması planlanmaktadır.

Lojistik merkezlerin tamamının faaliyete geçmesiyle Türk lojistik sektörüne yıllık yaklaşık 34,2 milyon ton ilave taşıma imkânı, 10 milyon metrekairelik, açık alan, stok alanı, konteyner stok ve elleçleme sahası kazandırılacaktır.

Türkiye-Rusya Tren Feri Hattı

Samsun Limanında kapak atma rampası, dolfen ve boji değiştirme tesisi bağlantı yolları inşaatı tamamlanarak Samsun Kavkaz (Rusya) Limanları arasında kurulan tren ferri hattı ile kombine taşımacılık başlatılmıştır. Rusya ile yaşanan kriz nedeniyle taşıma yapılamamaktadır.

Marmara Denizinde Kombine Taşımacılık

Demiryoluyla kısa sürede ve ekonomik olarak Avrupa ile 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, 2015 yılında 332 sefer yapılarak, 221.505 netton yük taşınmıştır.

TIR Kasası Taşımacılığı

Karayolu yük taşıma araçlarının çekicisi olmadan sadece kasalarının, bu taşıma için imal edilen özel vagona (cep vagon) yüklenerek demiryolunda taşınmasıdır. Bu taşıma ile güvenlik, gürültü, çevre, enerji, sınır kapıları geçişi, gümrük, personel ve araç faktörlerinde etkin kapasite kullanımı sağlanmaktadır.

TCDD ile DB Schenker Rail arasında yürütülen ortak çalışmalar neticesinde, Almanya (Köln) ve Türkiye (Çerkezköy) arasında demiryolu ile 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.

2015 yılında 35 geliş ve 34 gidiş olmak üzere toplam 69 sefer gerçekleştiren tren ile

1.032 vagonla 1.862 TIR Kasası, 38.474 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 ve ekonomik bir demiryolu bağlantısı ile özellikle uluslararası ve transit yük taşımacılığında artış hedeflenmektedir.

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

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

Kars-Tiflis Projesi

Asya ile Avrupa arasındaki tarihi İpek Yolu üzerinde, tarihten gelen dostlukları ve kültürel ilişkileri bulunan Türkiye-Gürcistan-Azerbaycan 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; Kafkas 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 taşımaktadır. 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 bağlantılması halinde, mevcut taşıma miktarının 3 katı kadar transit taşıma yapılması ve demiryollarının başa-baş hedeflerinin çok daha kısa sürede gerçekleşmesi sağlanacaktır. Projenin 2016 yılında tamamlanması planlanmaktadır.

Limana 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 sahalarında yük merkezi oluşturma çalışmalarına başlanmıştır.

TCDD tarafından; Alsancak limanı içerisinde "Yükleme-Boşaltma ve Lojistik Alanı" oluşturulması, Derince Liman geri sahasındaki Derince Garın yeniden yapılandırılarak Yük Merkezi kurulması, Çandarlı Liman geri sahasındaki Biçerova İstasyonunda, Samsun Limanı geri sahasında, Bandırma Limanı geri sahasındaki Kuşçenneti İstasyonunda Yük Merkezi oluşturma çalışmaları sürdürülmektedir.

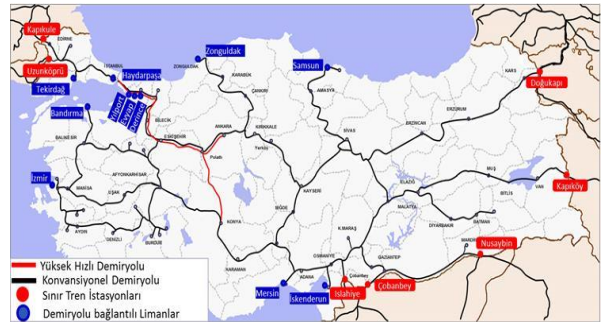
Mersin liman geri sahasında bulunan Tirmil'da Yük Merkezi yapılmıştır.

Ayrıca, demiryolu taşımalarının artırılması, kombine taşımacılığın desteklenmesi, yükleme-boşaltma faaliyetlerinin modern bir şekilde verilmesinin sağlanması amacıyla, Mersin liman geri sahasında bulunan Taşkent İstasyonunda ve İskenderun liman geri sahasında yük merkezi oluşturulması planlanmaktadır.

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 5 adet özel iskelenin (Eren, Kozlu, Ekinciler, Gübretaş, İsdemir) demiryolu bağlantısı bulunmaktadır.

Çandarlı Limanına demiryolu bağlantısı yapım ihalesine 2016 yılı içerisinde çıkılacaktır. Ayrıca Gemlik Liman Bağlantısı Projelerinin hazırlanması 2016 yılında tamamlanacaktır.

IV-3.2. Yolcu Taşımacılığı

Banliyö Taşımacılığı

TCDD, kent içi ulaşım konusunda 2015 yılı sonu itibariyle, İstanbul'da Marmaray (219 sefer/gün) Ayrılık Çeşmesi-Kazlıçeşme arasında, Ankara'da (157sefer/gün) Sincan-Ankara-Kayaş parkurunda ve İzmir'de (193 sefer/gün) % 50 oranında pay sahibi olduğu iştiraki olan İZBAN A.Ş. ile Aliğa-Cumaovası parkurunda banliyö hizmeti vermektedir.

Tablo 12: Banliyö Yolcu Taşımaları (Bin Kişi)

	2003	2014	2015
Sirkeci (İst. Avrupa yakası)	19.652	0	0
Haydarpaşa (İst. Anadolu yakası)	14.555	0	0
MARMARAY (İstanbul)	-	43.651	60.958
Ankara	15.088	11.749	11.082
İzmir	227	-	-
TCDD Toplamı	49.522	55.400	72.040
İzmir (İZBAN A.Ş.)	-	81.714	87.442
Toplam	49.522	137.114	159.482

Banliyö taşımacılığında (İZBAN A.Ş. dahil) 2015 yılında 2003 yılına göre % 222, 2014 yılına göre ise % 16 oranında artış olmuştur.

Bu artışta; Yenikapı istasyonunun Yenikapı-Taksim-Haciosman Metrosuna aktarma bağlantısının sağlanması ve Atatürk Havalimanına ulaşımı kolaylaştıran Yenikapı-Aksaray metro bağlantısının açılışı ile yapılan sefer sayısının artırılması düzenlemeleri etkili olmuştur.

Banliyö hizmetlerinin 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.

Tablo 13: EGERAY (İZBAN A.Ş.)

Yıllar	Yolcu Sayısı
2010	2.647
2011	39.607
2012	55.397
2013	65.031
2014	81.714
2015	87.442



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 ve daha sonrada Selçuk'a, kuzeyde ise Aliağa'dan Bergama'ya uzatılması çalışmaları yürütülmektedir.

14 Şubat 2016 tarihinden itibaren Cumaovası-(Torbalı) Tepeköy kesiminde banliyö işletmeciliğine başlanılmıştır.

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 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 entegre ve 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, yeni elektrikli ve mekanik sistemler ve temin edilecek olan demiryolu araçlarını kapsamaktadır.

Marmaray projesi, "Haydarpaşa-Gebze, Sirkeci-Halkalı Banliyö Hatlarının İyileştirilmesi, İnşaat İş'i" kapsamında; Haydarpaşa-Gebze banliyö hattının Gebze-Pendik kesimi, 29.04.2012 tarihinden itibaren, Sirkeci-Halkalı banliyö hattının Kazlıçeşme-Halkalı kesimi, 01.03.2013 tarihinden itibaren tren trafiğine kapatılmıştır.

Bundan dolayı sözkonusu kesimlerde 2015 yılında işletmecilik yapılamamıştır.

Marmaray Projesi ile Asya ve Avrupa birbirine bağlanacak, kent içi ulaşım sistemi rahatlayarak günde 1 milyondan fazla insana hizmet verecektir.

Ayrılık Çeşmesi-Kazlıçeşme arasında 29.10.2013 tarihinde günde 216 seferle Marmaray işletmeciliğine başlanmış olup, 13.11.2013 tarihinden itibaren ticari tarifeli seferlere geçilmiştir. 16.12.2015 tarihinden itibaren Ayrılık Çeşmesi kuyruk hattının AYGM'ye teslim edilmesi nedeniyle, 10 dakika sefer aralıkları ile günde 219 seferle işletilmektedir. 2015 yılında ortalama günlük 167.000 yolcu taşınmıştır.

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, planlanan alt ve üst geçitler vasıtasıyla 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 tasarlanmış ve yaya alt geçitleri planlanmıştır. Ayrıca yürüyen merdivenler ve asansörler inşa edilerek engelli vatandaşlarımızın kullanımına uygun hale

getirilecektir. Tüm istasyonlarda merkezi bilgi sistemine bağlı otomatik ücret-veri toplama, anons ve kamera sistemleri kurulacaktır.

Projenin 1.Etabı (Sincan-Ankara arasında Kuzeyde Bulunan Mevcut Hattın Yanına Yeni Bir Hat İlave Edilmesi İşi) kapsamında Ankara-Behiçbey arasında yeni bir hat ilavesi, Behiçbey-Sincan arasında tek hat olmak üzere toplam 28 kilometre yeni yol ve Kayaş-Sincan arasındaki mevcut demiryolunda gerekli bazı düzenlemeler yapılmıştır. Başkentray 2.Etap ihalesi tamamlanmış olup, 2016 yılı içerisinde inşaat çalışmalarına başlanması planlanmaktadır.

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

Projenin hayata geçirilmesi ile birlikte, 157 olan günlük banliyö sefer sayısının 264 sefere çıkarılarak, günde 165.000 yolcu taşınması hedeflenmektedir.

Anahat Yolcu Taşımacılığı

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, 2015 yılında 2014 yılına göre konvansiyonel trenlerde % 2, uluslararası trenlerde % 15 oranında azalış, hızlı trenlerde % 12 ve toplam da ise % 1 oranında artış olmuştur.

Tablo 14: Anahat Yolcu Taşımaları (Bin)

	2003	2014	2015
Yurtiçi	27.342	17.761	17.452
Yüksek Hızlı Trenler	-	5.086	5.693
Uluslararası	129	156	132
Toplam	27.471	23.003	23.277

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 işletilen hızlı trenlerdir. Yolcu yoğun olan merkezlerde durmaktadır.

<u>Tren adı</u>	<u>Parkuru</u>
Karesi Eksp.	Ankara-İzmir
Pamukkale Eks.	Denizli-Eskişehir
Doğu Ekspresi	Ankara-Kars
Güney Ekspresi	Ankara -Kurtalan
Vangölü Ekspresi	Ankara -Tatvan
Fırat Ekspresi	Adana-Elazığ
Toros Ekspresi	Adana-Konya
6 Eylül Ekspresi	İzmir-Bandırma
17 Eylül Ekspresi	İzmir-Bandırma

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

Bölgesel Ekspresler:

<u>Tren adı</u>	<u>Güzergah</u>
Bölgesel Ekspres	İzmir-Ödemiş
Bölgesel Ekspres	İzmir-Tire
Bölgesel Ekspres	İzmir-Denizli
Bölgesel Ekspres	Ankara-Polatlı
Bölgesel Ekspres	Amasya-Samsu
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.

ile

Tablo 15: Anahat Yolcu Sayısı ve Yolcu-Km

Tren Adı	Parkuru	YOLCU SAYISI			YOLCU KM (BİN)		
		2014	2015	%	2014	2015	%
Karesi Ekspresi	Ankara-Alsancak	244.160	265.678	9	24.224	25.536	5
Ege Ekspresi	Eskişehir-Alsancak	325.100	343.878	6	27.903	29.259	5
Pamukkale Ekspresi	Eskişehir-Denizli	0	66.595	-	0	11.899	-
İzmir Mavi	Ankara-Alsancak	208.235	228.792	10	106.759	118.123	11
4 Eylül Mavi	Ankara-Malatya	328.901	322.987	-2	103.493	106.240	3
Doğu Ekspresi	H.Paşa-Kars	421.395	415.624	-1	136.020	140.404	3
Güney/Kurtalan Ekspresi	H.Paşa-Kurtalan	337.753	343.336	2	89.997	89.409	-1
Vangölü Ekspresi	H.Paşa-Tatvan	109.090	106.583	-2	27.563	26.290	-5
İç Anadolu Mavi	H.Paşa-Adana	211.684	0	-100	34.658	0	-100
Çukurova Mavi	Ankara-Adana	259.856	249.234	-4	92.058	89.405	-3
Fırat Ekspresi	Adana-Elazığ	242.048	236.037	-2	37.905	38.252	1
6 Eylül Ekspresi	Alsancak-Bandırma	287.114	327.242	14	31.089	34.327	10
17 Eylül Ekspresi	Alsancak-Bandırma	364.410	377.753	4	40.417	41.422	2
Erciyes Ekspresi	Kayseri-Adana	173.313	218.210	26	25.657	31.720	24
Selçuk Ekspresi	Konya-Ulukışla	313.683	0	-100	29.793	0	-100
Toros Ekspresi	Adana-Eskişehir	235.058	183.882	-22	38.158	25.331	-34
Konya Mavi	Konya-İzmir	240.200	225.112	-6	81.574	74.118	-9
Yüksek Hızlı Tren	Ankara-Eskişehir	1.924.431	1.280.024	-33	492.564	320.097	-35
Yüksek Hızlı Tren	Ankara-Konya	1.890.320	1.798.459	-5	608.235	568.866	-6
Yüksek Hızlı Tren	Konya-İstanbul	30.776	659.113	2.042	15.055	289.181	1.821
Yüksek Hızlı Tren	Konya-Eskişehir	248.072	0	-100	88.688	0	-100
Yüksek Hızlı Tren	Ankara-İstanbul	992.098	1.995.690	101	350.190	668.853	91

2015 yılı anahat yolcu taşımalarına olumsuz etki eden hususlar;

- Yol çalışması sebebiyle 01.12.2014 ile 31.12.2015 tarihleri arasında bazı bölgesel trenler Konya-Karaman-Ereğli-Konya arasında, İç Anadolu Mavi treni Konya-Adana-Konya arasında, Toros Ekspresi Konya-Karaman-Konya arasında iptal edilmiştir. Yolcu taşımacılığının aksamaması için Konya-Karaman arasında karşılıklı 14 adet otobüs/gün, tren saatlerinde sefere konulmuştur.
- Uşak-Eşme arası yol yapım çalışması sebebiyle bazı bölgesel trenleri 20.06.2015

03.08.2015 tarihleri arasında Uşak-Eşme-Uşak arasındaki seferleri iptal edilmiştir.

- Yol çalışmaları sebebiyle; Vangölü Ekspresinin tarifesi 03.07.2015 ile 15.08.2015 tarihleri arasında değiştirilmiş, 20.07.2015 ile 15.09.2015 tarihleri arasında Elazığ-Tatvan-Elazığ arasında seferi iptal edilmiş, Elazığ-Tatvan karma trenlerin Muş-Tatvan arası tarifeleri değiştirilmiştir.
- Elektrifikasyon çalışmaları nedeniyle Adana-Mersin bölgesel trenlerinin bazıları 03.08.2015 ile 01.12.2015 tarihleri arasında Adana-Ceyhan-Adana arasında iptal edilmiştir.

- Güvenlik nedeniyle Doğu Ekspresi 01.08.2015 ile 15.08.2015 tarihleri arasında Erzurum-Kars-Erzurum arasında işletilmemiştir.
- Samsun-Kalın hattı rehabilitasyonu projesi çerçevesinde yol kapandığından, 29.09.2015 tarihinden itibaren bazı bölgesel trenlerin Sivas-Samsun-Sivas, Amasya-Samsun-Amasya, Amasya-Havza-Amasya, Amasya-Hacıbayram-Amasya bölgesel trenlerin seferleri 29.09.2017 tarihine kadar iptal edilmiştir.

2015 yılı anahat yolcu taşımalarına olumlu etki eden hususlar;

- 05.01.2015 tarihinden itibaren, Arifiye-Pendik-Arifiye arasında 2+2 olarak tadilatı yapılan pulman vagonlardan teşkil edilmiş karşılıklı 3+3= 6 adet tren, Adapazarı-Arifiye-Adapazarı arasında işletilen banliyö trenleri ile bağlantılı olarak sefere konulmuştur.
- 19.01.2015 tarihinden itibaren Eskişehir-Denizli-Eskişehir arasında 4 pulman 1 yemekli vagon teşkilatıyla Pamukkale Ekspresleri sefere konulmuştur.
- Teşkilat ve saat değişikliği nedeniyle 30.04.2015 tarihinden itibaren bazı bölgesel

trenler Afyon-Eskişehir-Afyon arasında seferden kaldırılarak yerine 5700 Mototren set sefere konulmuştur.

- Akşehir-Konya-Akşehir arasında 12.08.2015 tarihinden itibaren DMU trenleri sefere konulmuştur.
- Kapıkule-Çerkezköy-Kapıkule ve Uzunköprü-Çerkezköy-Uzunköprü arasında işletilmek üzere, 5WSPlm M-K serisi pulman vagonlarla 20.10.2015 tarihinden itibaren Bölgesel Ekspres trenleri sefere konulmuştur.

2015 Yılı Yüksek Hızlı Tren Yolcu Faaliyetleri

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

Ankara-İstanbul(Pendik), Ankara-Eskişehir, Ankara-Konya, Konya-Eskişehir ve Konya-İstanbul hatlarında 13 Mart 2009- 31.12.2015 tarihleri arasında YHT'ler ile toplam 23.724.353 yolcu taşınmış ve 74.310 sefer yapılmıştır.

Yüksek hızlı tren yolcu sayısı bir önceki yıla göre 2010 yılında % 100, 2011 yılında % 35, 2012 yılında % 31, 2013 yılında % 26, 2014 yılında % 21, 2015 yılında % 12 artışla 5.693.286 yolcuya ulaşmıştır.



Grafik 3



Grafik 4

Ankara-Eskişehir YHT Üretim Sonuçları: Yüksek Hızlı Tren (YHT) işletmeciliği 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 arası yolculuk sürelerinde önemli ölçüde kısaltmalar olmuştur.

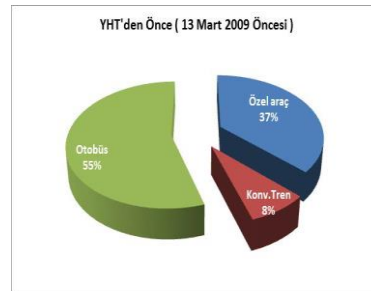
Ankara-Eskişehir YHT ile 13 Mart 2009 – 31 Aralık 2015 tarihleri arasında toplam 12.428.890 yolcu taşınmış, 41.512 sefer ve 10.166.352 tren-km yapılmıştır.

2015 Yılı Taşıma Analizi: Ankara-Eskişehir hattında 2015 yılında YHT'ler ile toplam 1.280.024 yolcu taşınmış ve 3.525 sefer yapılmıştır. 25 Temmuz 2014 tarihinden itibaren tarifeli sefer sayısı 20'den 10'a düşürülmüş, Eskişehir yolcularının bir bölümü Ankara-İstanbul YHT seferlerini kullanmaya başlamıştır.

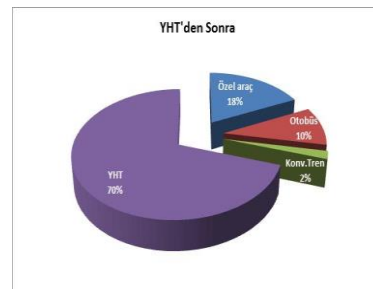
Bu tarihten itibaren Eskişehir yolcularının bir kısmı İstanbul YHT'leri üretim sonuçları içindedir.

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



Grafik 5



Grafik 6

Ankara-Eskişehir YHT Kombine Satışları:

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

Tablo 16: Kombine Yolcu Sayısı

	Kombine	Toplam	% oranı
Ankara-Kütahya-Ankara YHT + Tren +Otobüs	57.301	147.586	39
Ankara-Bursa-Ankara YHT + Otobüs	137.836	137.836	100
Eskişehir Kombine Toplam	195.137	285.422	68

2015 yılı Aralık ayı itibariyle toplam 195.137 kişi seyahatlerinde YHT + tren/otobüs kombine taşımacılığını kullanmışlardır. Bu taşımaların 57.301’i YHT + tren, 137.836’sı ise YHT + otobüs kombine taşımacılığı olarak gerçekleşmiştir. Eskişehir-Kütahya-Eskişehir trenlerindeki yolcuların yüzde 39’u YHT aktarmalı olarak seyahatlerine devam eden yolculardır.

Ankara-Konya YHT Üretim Sonuçları: 24 Ağustos 2011 tarihinde Yüksek Hızlı Tren İşletmeciliğine başlanan Ankara-Konya-Ankara parkurunda 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 2015 tarihleri arasında toplam 7.211.389 yolcu taşınmış, 23.092 sefer ve 7.153.578 tren-km yapılmıştır.

2015 Yılı Taşıma Analizi: Ankara-Konya hattında 2015 yılında YHT’ler ile toplam 1.798.459 yolcu taşınmış ve 5.005 sefer yapılmıştır. YHT Yolcu sayıları; 2015 yılında, 2014 yılının aynı dönemine oranla % 4,8 oranında azalış olmuştur.

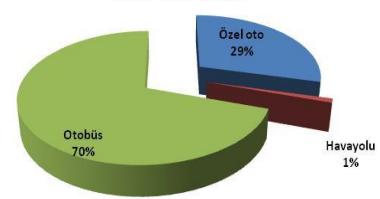
Ankara-Konya hattında 2013 ve 2014 yıllarında günde 16 sefer yapılmaktaydı. 2014 Temmuz ayından itibaren sefer sayısı 14’e düşürülmüştür.

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.

Grafik 7

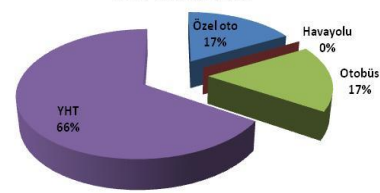


YHT'den önce



Grafik 8

YHT'den Sonra



Grafik 9

Ankara-Konya YHT Kombine Satışları:

Daha önce Konya-Karaman arasında DMU trenleri çalıştırılırken 2014 Aralık ayından itibaren yol çalışmaları nedeniyle tren seferleri kaldırılarak otobüs çalıştırılmaya başlanmıştır.

Tabloda kombine yolcu sayılarının aylık durumu gösterilmiştir.

Tablo 17: Ankara-Konya YHT Kombine Yolcu Sayısı

	Karaman Kombine Yolcu Sayısı	Karaman Toplam Yolcu Sayıları	% oranı	YHT+Antalya ,Alanya, Manavgat
2015	62.216	154.554	40	2.248

Konya-Karaman trenlerinde seyahat eden yolcuların %40'lık kısmını Konya YHT ile bağlantılı yolcular oluşturmaktadır.

2014 yılında Konya YHT + Otobüsle Antalya, Alanya, Manavgat'a 2.248 kişi kombine seyahat etmiştir.

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

Ankara-İstanbul-Ankara YHT Üretim Sonuçları: 27 Temmuz 2014 tarihinde Yüksek Hızlı Tren İşletmeciliğine başlanan Ankara-İstanbul-Ankara parkurunda 5 gidiş 5 geliş olmak üzere günde 10 sefer yapılmaktadır.

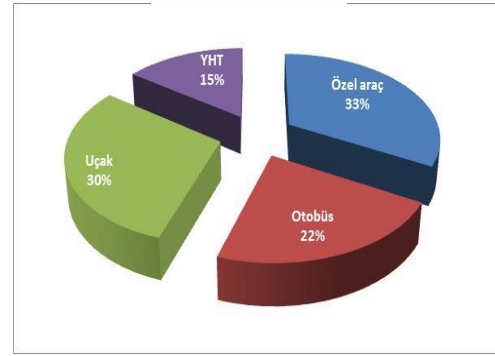


27 Temmuz 2014 – 31 Aralık 2015 tarihleri arasında 5.597 sefer yapılmış ve toplam 2.947.788 yolcu taşınmıştır. Yapılan tren-km 2.843.276'dır.

Ankara-İstanbul YHT Yolcu Taşıma Payı

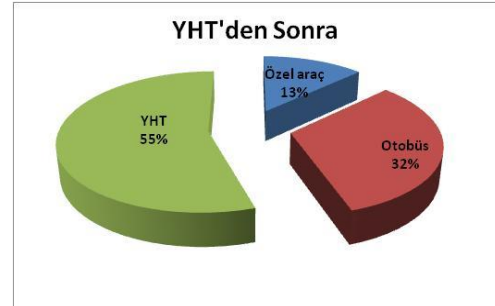
YHT'lerle hafta içi günlük ortalama 5.500, hafta sonu günlük 6.500 kişi taşınmaktadır. YHT hattı açıldıktan sonra Ankara-İstanbul arasındaki YHT taşıma payı % 15 olmuştur. Pendik-Haydarpaşa kesiminin açılması ve sefer sayısının artırılması ile YHT taşıma payı oranının artması beklenmektedir.

YHT'den Önce



Grafik 10

YHT'den Sonra



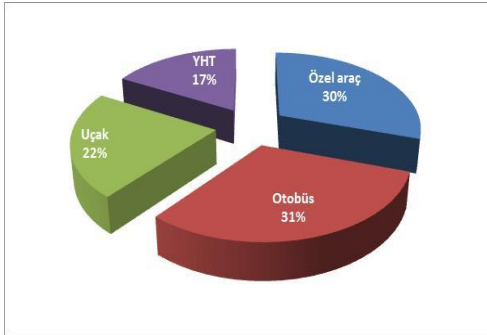
Grafik 11

Ankara-İstanbul YHT Kombine Satışları: 2015 Ocak ayı itibariyle sefere başlayan Pamukkale Ekspresi ile 2015 yılında toplam 66.259 yolcu taşınmış olup yolcuların %9'u (6.243 yolcu) İstanbul-Denizli arasında YHT aktarmalı olarak taşınmıştır.

Konya-İstanbul-Konya YHT Üretim Sonuçları: 18 Aralık 2014 tarihinde Yüksek Hızlı Tren işletmeciliğine başlanan Konya-İstanbul-Konya parkurunda 2 gidiş 2 geliş olmak üzere günde 4 sefer yapılmaktadır.

18 Aralık 2014 – 31 Aralık 2015 tarihleri arasında 1.521 sefer yapılmış ve toplam 689.889 yolcu taşınmıştır. Yapılan tren-km 939.978'dir.

Konya-İstanbul YHT Yolcu Taşıma Payı: YHT'lerle hafta içi günlük ortalama 2.000, hafta sonu günlük 2.500 kişi taşınmaktadır. Eskişehir-Pendik YHT hattı açıldıktan sonra Konya-İstanbul arasındaki YHT taşıma payı % 17 olmuştur. Pendik-Haydarpaşa hattının açılması ve Konya-İstanbul sefer sayısının artırılması ile YHT taşıma payı oranının artması beklenmektedir.



Grafik 12

Konya-İstanbul YHT Kombine Satışları: 2015 Ocak itibarıyla Konya-Karaman otobüsleri ile İstanbul-Karaman arasında kombine taşımacılığa başlanmıştır. 2015 Ocak – Kasım döneminde İstanbul bağlantılı Konya-Karaman otobüsleri ile taşınan toplam **28.014 yolcunun %30'u (8.495 yolcu)** İstanbul-Konya YHT aktarmalı olarak taşınmıştır.

Ayrıca 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 esnafların olduğu görülmektedir. Buldukları şehirlerin dışındaki okullarda öğrenim gören öğrenciler ailelerinden ayrılmayıp günü birlik okullarına gidip gelebilmekte, yolculuk yurttan 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 sanatçı ve sanatseverler tarafından da en çok tercih edilen ulaşım aracı olmuştur. Tren biletleri, sanatçıların gösteri yapacakları şehirlere organizatörler tarafından toplu halde satılmaya başlanmıştır. Tren bileti alan sanatseverler izleyeceği gösteride belirli oranda indirim hakkına sahip olabilmektedir. Benzer uygulamalar spor müsabakaları için de geçerlidir. Özellikle maç organizasyonlarında gününbirlik toplu bilet satışları gerçekleşmektedir.

YHT ile seyahati daha ekonomik bir hale getirmek, Ankara-Eskişehir-Ankara, Ankara-Konya-Ankara hattında eğitim, iş vb. nedenlerle sürekli seyahat etme durumunda olan yolcuların hizmetine, Avrupa'da da benzerleri bulunan "YHT Seyahat Kartları" sunulmuştur. Bu

kartlar 30 günlük süre içerisinde sınırsız seyahat imkânı vermektedir. Böylece YHT'lerle Ankara, Eskişehir, Konya birbirinin banliyösü olmuş, YHT kartlarıyla sağlanan ekonomik ulaşım imkanı ile öğrenci ve çalışanlara ikametlerini değiştirmeden iş ve eğitim hayatlarını devam ettirme imkanı sağlanmıştır.

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



IV-3.3. Liman İşletmeciliği Elleçleme Hizmetleri

TCDD, 2015 yılında liman hizmetlerini demiryolu bağlantısı bulunan; Haydarpaşa ve İzmir Limanı ile 02.03.2015 tarihinde özelleştirme işlemleri tamamlanan Derince Limanlarında vermiştir.

Tablo 18: Liman Hizmetleri (Bin Ton)

	2003	2014	2015
Yükleme	18.992	9.434	6.625
Boşaltma	22.517	8.324	6.676
Toplam	41.509	17.758	13.301

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 yüke 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.

2015 yılı toplam elleçleme miktarı, geçen yıla göre % 25 oranında (4.457 bin ton) azalarak 13.301 bin ton olarak gerçekleşmiştir. Asyaport limanının 2015 yılında işletmeye geçmesi ve İzmir Liman dip taramasının gerçekleşmemiş olması nedeniyle, büyük gemilerin Aliğa Limanlarına kayması liman elleçlemesinde etkili olmuştur.

Elleçleme faaliyetini oluşturan yükleme ve boşaltmalara ayrı ayrı bakıldığında ise; toplam yüklemelerin geçen yıla göre % 30 (2.809 ton), toplam boşaltmaların ise % 20 (1.648 ton) azaldığı görülmektedir.

Tablo 19: Limanların Kapasitesi (Kontinu Sistem Hariç)

LİMANLAR	Gemi Kabul Kapasitesi		Konteyner Elleçleme Kapasitesi	Konteyner Elleçleme Kapasitesi	Dökme Kuru+ Karışık Eşya Elleç.Kapasitesi	Depolama Alanları (m ²)	
	Gemi / Yıl					Açık Alan	Kapalı Alan
	Yolcu Gemisi	Yük Gemisi	TEU / Yıl	TON / Yıl	TON / Yıl		
Haydarpaşa	0	1.169	654.000	4.934.000	1.913.000	181.750	20.572
Derince	0	1.215	26.000	258.000	6.843.000	122.900	2.000
İzmir	1.245	2.767	1.165.000	11.300.000	1.369.000	324.323	25.805
TOPLAM	1.245	5.151	1.845.000	16.492.000	10.125.000	628.973	48.377

Limanlar itibariyle toplam elleçleme miktarında, geçen yıla göre; Haydarpaşa Limanında % 20, İzmir Limanında % 10 oranında azalış olduğu görülmektedir.

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

Tablo 20: Vangölü Feribot Hizmetleri

	2003	2014	2015
Sefer Sayısı	2.030	1.195	861
Yolcu sayısı	29.084	15.950	7.309
Yük (Ton)	222.299	283.508	200.048
Vagon Sayısı	18.032	20.960	14.336

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 uzunluğundadır. 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.



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

Tablo 21: H.Paşa-Sirkeci Feribot Hizmetleri

	2003	2012	2015
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 (480 ton) kapasiteye sahiptir. Eskişehir-İstanbul Hızlı Tren hattı çalışmaları nedeniyle 2013-2015 döneminde feribot faaliyetleri yapılamamıştır.

IV-4. TCDD'nin Mali Durumu

TCDD'nin 2015 yılı itibariyle geliri 2.214 Milyon TL, gideri 4.312 Milyon TL, zararı ise 2014 yılına göre %12 oranında artarak 2.098 Milyon TL olmuştur.

Tablo 22: TCDD'nin Mali Durumu (Milyon TL)

	2014	2015
Gelir	1.973	2.214
Gider	3.847	4.312
Kar/Zararı	-1.874	-2.098

TCDD'nin 2015 yılında, 2014 yılına göre yük gelirlerinde %8, Van Gölü feribot İşletmesi gelirinde %17 oranında azalış, yolcu gelirinde %20, liman ve iskele gelirinde %1, demiryolu hat gelirlerinde %20, sübvansiyon gelirlerinde %24, faaliyet dışı gelir ve karlarda %42 ve toplam gelirlerde ise %12 oranında artış olmuştur.

2015 yılında toplam giderler, 2014 yılına göre %12 oranında artmıştır. Faaliyet giderleri toplam giderler içerisinde % 91 ile en büyük payı oluştururken, 2014 yılına göre %7 oranında artmıştır.

V- Dünya Demiryolları ile TCDD'nin Karşılaştırılması

Gelişmiş ülkelerdeki ulaştırma sistemi içerisindeki demiryolu ağırlığı ve taşıma payı, gelişmemiş ülkelere nazaran Tablo-23 de görüleceği üzere daha dengeli gözükmektedir. Ayrıca çevre dostu olan demiryolu ve denizyolu için, son yıllarda gelişmiş ülkelerde daha çok yatırım yapılmakta ve hızlı tren taşımacılığı hızla gelişmektedir.

2013 yılında ton-km de ise Türkiye'de % 4,1 iken, İngiltere'de % 13,1, Almanya'da % 25,2 ve Fransa'da % 15,4 olmuştur.

1950 yılından sonra demiryolu sistemine yeterli oranda yatırım yapılmaması, demiryolu ağı yönünden ülkemizin Avrupa ülkelerinin oldukça gerisinde kalmasına yol açmıştır.

Tablo 23: AVRUPA ÜLKELERİNİN ULAŞTIRMA SİSTEMLERİNE GÖRE YOLCU VE YÜK TAŞIMALARI (Milyar)

2013

Ülke	Yolcu-Km						Ton-Km									
	Demiryolu	%	Otomobil	%	Otobüs	%	TOPLAM	Demiryolu	%	Karayolu	%	İçsu yolu	%	Petrol Boru Hattı	%	Toplam
Türkiye	3,8	1,4	173,3	63,7	94,8	34,9	271,9	10,8	4,1	224,0	85,7	-	0,0	26,7	10,2	261,5
İngiltere	62,0	8,4	637,7	86,0	41,9	5,6	741,6	22,4	13,1	139,0	81,0	0,2	2,0	10,0	5,8	171,6
Yunanistan	1,1	0,9	95,8	81,3	21,0	17,8	117,9	0,2	1,3	14,6	97,3	-	0,0	0,2	1,3	15,0
Almanya	89,0	8,5	899,3	85,7	60,5	5,8	1.048,8	112,6	25,2	256,7	57,4	60,1	13,4	18,2	4,1	447,6
İtalya	48,7	6,3	620,4	80,4	102,6	13,3	771,7	19,0	13,5	112,0	79,4	0,1	0,1	10,0	7,1	141,1
İspanya	23,8	6,1	316,5	80,7	51,8	13,2	392,1	9,3	6,4	127,0	87,6	-	0,0	8,7	6,0	145,0
Fransa	87,4	9,2	805,5	85,2	52,3	5,5	945,2	32,0	15,4	155,7	74,9	9,2	4,4	11,1	5,3	208,0
Avusturya	12,3	12,7	74,8	77,4	9,5	9,8	96,6	19,3	43,9	13,9	31,6	2,4	5,5	8,4	19,1	44,0
Polonya	7,5	8,5	64,7	73,6	15,7	17,9	87,9	14,0	44,7	15,4	49,2	-	0,0	1,9	6,1	31,3
Çek Cumhuriyeti	16,7	6,2	213,1	79,6	37,8	14,1	267,6	50,9	29,7	100,3	58,5	0,1	0,1	20,1	11,7	171,4
Macaristan	7,8	10,2	51,8	67,5	17,1	22,3	76,7	9,7	41,3	9,2	39,1	1,9	8,1	2,7	11,5	23,5
Bulgaristan	1,8	2,8	51,4	80,9	10,3	16,2	63,5	3,2	19,5	7,2	43,9	5,4	32,9	0,6	3,7	16,4
Romanya	4,4	4,5	80,4	82,3	12,9	13,2	97,7	12,9	33,6	12,5	32,6	12,2	31,8	0,8	2,1	38,4

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 2014

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

2013 yılında yolcu-km bazında değerlendirdiğimizde, Türkiye'de demiryolunun aldığı pay % 1,4 iken, İngiltere'de %8,4, Almanya'da % 8,5 ve Fransa'da % 9,2 olmuştur.

Uluslararası demiryolu istatistikleri incelendiğinde ise; Türkiye'de kilometrekare yüz ölçüm başına 13 km demiryolu ağı düşerken, Almanya'da 116 km, İtalya'da 56 km, Avusturya'da 66, İngiltere'de 67 km demiryolu hattı bulunmaktadır.

Tablo 24: ULUSLARARASI DEMİRYOLU İSTATİSTİKLERİ

2014

Ülke	Ülke Yüzölçümü Km ²	Nüfus	Karayolu Uzunluğu (Km)	Demiryolu Anahat Uzunluğu (Km)		Yolcu Sayısı	Yolcu-Km	Net Ton	Ton-Km	Trafik	
				Elektrikli	Toplam						
	10 ⁶	10 ⁶	10 ³			10 ⁶	10 ⁶	10 ⁶	10 ⁶	10 ⁶	
Türkiye	TR	785	77	66	3.330	10.087	78	4.393	27	11.601	15.994
İngiltere	GB	243	64	175 g	5.542 g	16.365 g	1.680	64.711	109	22.143	86.854
Yunanistan	GR	132	11	41 g	494	2.238	13	1.072	2	311	1.383
Almanya	DE	357	81	230 i	19.876 i	41.328 i	2.693	90.978	365	112.629	203.607
İtalya	IT	301	61	180 h	11.940	16.723	864	49.957	91	20.072	70.029
İspanya	ES	506	47	166 g	9.366	15.453	565	25.146	28	10.821	35.967
Fransa	FR	544	66	399 d	15.768 g	30.013 g	1.158	89.499	87	32.217	121.716
Avusturya	AT	84	9	35 i	3.854 i	5.531 i	271	11.981	98	20.494	32.475
Macaristan	HU	93	10	32 g	3.014	7.896	146	7.710	51	10.158	17.868
Bulgaristan	BG	111	7	7 g	2.861	4.023	25	1.698	14	3.439	5.137
Romanya	RO	238	20	53 h	4.029	10.770	65	4.971	51	12.264	17.235
Avrupa Birliği	EU28	4.380	507	1.957 k	114.491 k	220.735 k	9.275 k	433.022 k	1.660	411.103	844.125
Japonya	JP	390	127	192 h	11.544	19.203	23.606 i	414.387 i	44 i	21.071 i	435.458
Amerika	US	9.834	318	2.026 g	228.218 g	29 f	10.331 f	1.710 g	2.524.585 g	2.534.916
Çin	CN	9.597	1.364	425 g	36.581	66.989	1.641	807.065	2.614	2.308.669	3.115.734
Rusya	RU	17.098	144	1.018	43.355	85.266	1.070	128.820	1.378	2.298.564	2.427.384
Kanada	CA	9.985	36	416 h	258 g	52.002 g	4	1.327	357	415.452	416.779

(*) Trafik = Yolcu km + Ton km

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

d:2008 e:2009 f:2010 g:2011 h:2012 i:2013

k: EU28 ülkelerinin en son verileri üzerinden hesaplanmıştır.

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

Tablo 25: ULUSLARARASI KARŞILAŞTIRMALAR

Ülke	1000 Km ² Düşen Karayolu (Km)	1000 Km ² Düşen Demiryolu (Km)	1 Km Demy. Düşen Karayolu (Km)	10000 Nüfusa Düşen Karayolu (Km)	10000 Nüfusa Düşen Demiryolu	Nüfusun Demiryolu ile Seyahat Sıklığı	Hat Başına Düşen Trafik
Türkiye	84	13	7	9	1,3	1,0	1.586
İngiltere	721	67	11	27	2,6	26,3	5.307
Yunanistan	311	17	18	36	2,0	1,2	618
Almanya	644	116	6	28	5,1	33,2	4.927
İtalya	598	56	11	30	2,7	14,2	4.188
İspanya	328	31	11	35	3,3	12,0	2.328
Fransa	733	55	13	60	4,5	17,5	4.055
Avusturya	417	66	6	39	6,1	30,1	5.871
Macaristan	344	85	4	32	8,0	14,7	2.263
Bulgaristan	63	36	2	9	5,4	3,4	1.277
Romanya	223	45	5	27	5,4	3,3	1.600
Avrupa Birliği	447	50	9	39	4,4	18,3	3.824
Japonya	492	49	10	15	1,5	185,9	22.677
Amerika	206	23	9	64	7,2	0,1	11.107
Çin	44	7	6	3	0,5	1,2	46.511
Rusya	60	5	12	71	5,9	7,4	28.468
Kanada	42	5	8	116	14,4	0,1	8.015

Nüfusun bir yıl içerisinde demiryolu ile seyahat sıklığı Avrupa ülkelerinin çok altındadır. 2014 yılında Türkiye’de 1 olan değer, İngiltere’de 26,3, Almanya’da 33,2, İtalya’da 14,2, Fransa’da ise 17,5 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 1.586 iken, Almanya’da 4.927, İtalya’da 4.188, Fransa’da 4.055, Japonya’da 22.677 ve Rusya’da 28.468 olarak gerçekleşmiştir.

VI- Sonuç

Ülkemizde 2003-2015 yılları arasında, Teşekkülümüzce 2015 yılı fiyatları ile 30,6 Milyar TL yatırım harcaması yapılmıştır. Ülkemiz Yüksek Hızlı trenle tanışmış olup, Ankara-Eskişehir, Ankara-Konya, Ankara-İstanbul ve Konya-İstanbul arasında hızlı tren işletmeciliğine geçilmiştir.

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. Demiryolu yük taşımalarında 2015 yılında, 2014 yılına göre % 10 oranında azalış olmuştur.

Anahat yolcu taşımacılığında, konvansiyonel trenlerde 2015 yılında, 2014 yılına göre % 2 ve uluslararası trenlerde % 15 oranında azalış, hızlı trenlerde % 12 ve toplam da ise % 1 oranında artış olmuştur.

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

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 yürürlüğe girmiştir.

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