



DTD

Demiryolu Taşımacılığı Derneği
Railway Transport Association

YAŐAR ROTA

Demiryolu Taşımacılığı Derneği

Genel M¼d¼r¼

09 Mayıs 2015

Sunum Planı

- **Demiryolu Taşımıcılığı Derneği (DTD)**
- **Dünden bugüne demiryolu**
- **Derneğimizin beklentileri**

Demiryolu Taşımacılığı Derneği (DTD)

Kuruluş

Demiryolu Taşımacılığı Derneği (DTD) yeşil ve temiz taşımacılık türü olan demiryolu taşımacılığını çağın ve ülkenin gerekleri doğrultusunda geliştirmek ve demiryolunun ülkenin toplam taşımacılığı içindeki payını yükseltmek amacıyla 2006 yılında kurulmuştur.

Amacımız

Tüm dünyada geleceğin taşıma modu olarak öne çıkan demiryolu taşımacılığını, ülkemizde de layık olduğu yere getirme çabası içindeyiz.

yelerimiz

yelerimiz, kendilerine ait vagonlarla veya TCDD vagonları ile ulusal ve uluslararası demiryolu taşımacılığı yapan, vagon üretim tesisleri olan, liman işletmeciliği yapan, vagon bakım ve onarım sanayi ile iştikal eden Türkiye'nin önemli firmalarıdır.

DTD'nin İşbirliği Yaptığı Kurumlar

Kamu

- Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Kalkınma Bakanlığı, Ekonomi Bakanlığı, Avrupa Birliği Bakanlığı Lojistik ve Ulaştırma Komisyonlarının tabii üyesi



TOBB Ulaştırma ve Lojistik Sektör Meclis Başkan Yardımcılığı ve TOBB Demiryolu Alt Komite Başkanlığı

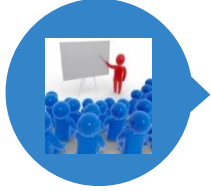


Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) Lojistik Konsey Üyeliği

MYK

Mesleki Yeterlilik Kurumu (MYK) ile yürütülen mesleki standartları ve yeterliliklerini belirleme çalışmaları

DTD Faaliyetleri



Demiryolu Taşımacılığı ve Lojistik sekt2r2 konularında Eğitim Programları



Ulaştırma ve lojistik konuları ile ilgili olan 2niversiteler, kamu ve Sivil Toplum Kuruluşları ile işbirlikleri



Onuncu Kalkınma Planı (2014-2018) «Ulaştırma ve Trafik G2venliği» ile «Lojistik Hizmetlerinin Geliştirilmesi» 2zel İhtisas Komisyonlarında ve alışma Gruplarında alışmalar



Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Kanununun Kapsamında Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca ıkartılacak “Y2netmelik” çalışmalarına paydaş olarak katkılar

Dünden bugüne ulaştırma

Ülkelerin kalkınması ve ekonomik istikrarı için üç temel sektör



Ulaştırma



Enerji

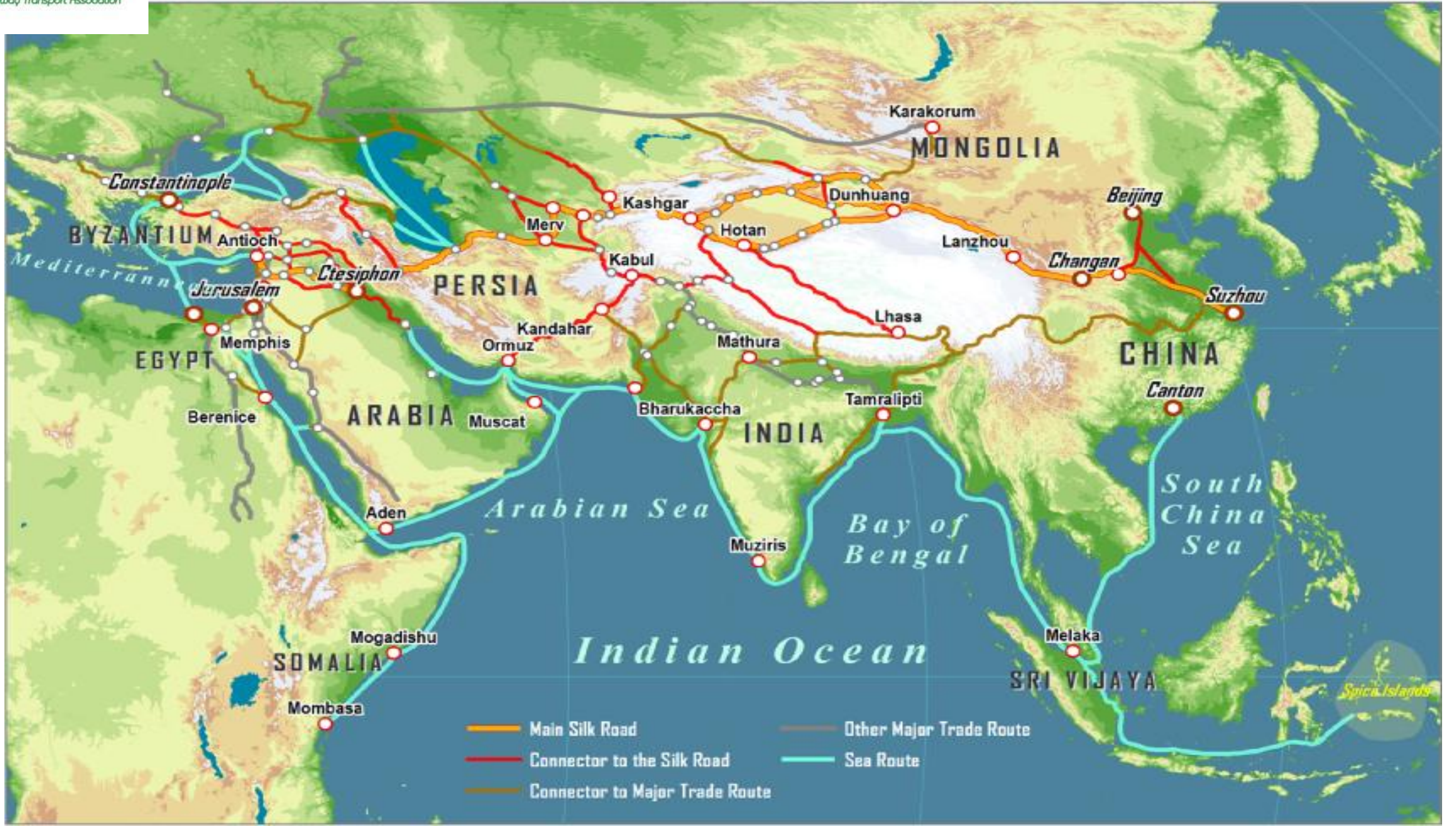


İletişim

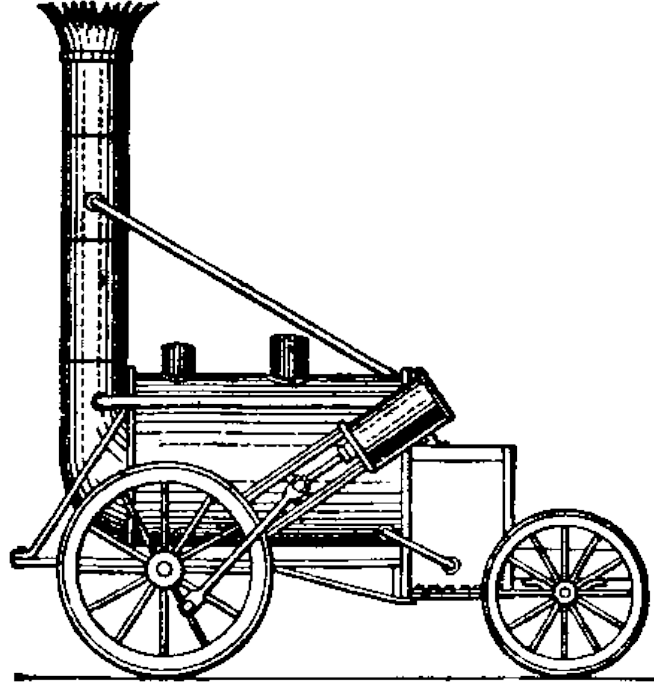


Eski Anadolu-Mezopotamya-Mısır

İpekyolu ticareti iki yoldan yapılıyordu; Karayolu ve Denizyolu



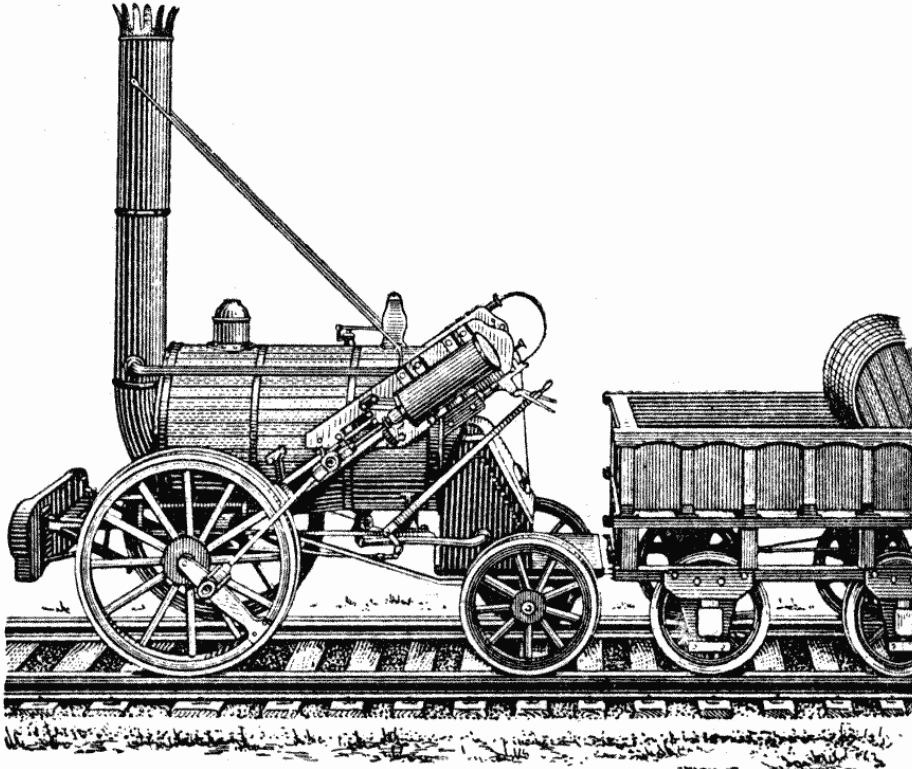
Ulaştırma ve ticaret yollarının akışını değiştiren bir icat: **DEMİR YOLU**



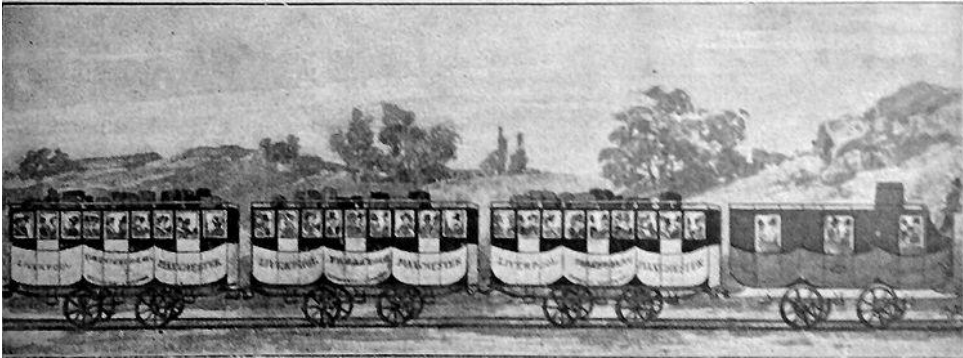
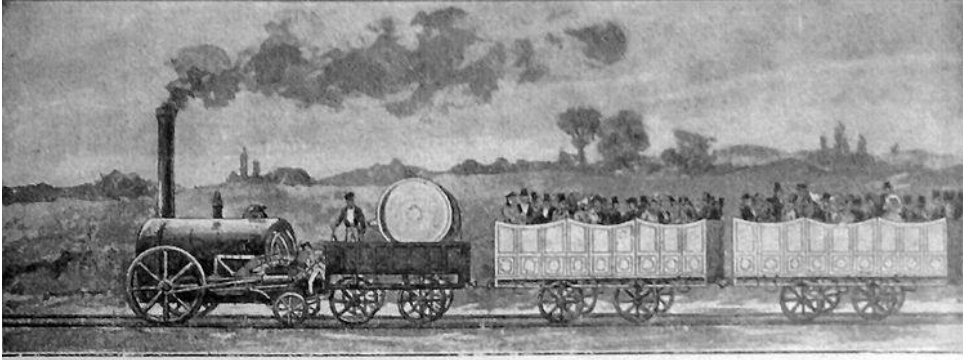
THE ROCKET

TARİHİN AKIŞINI DEĞİŞTİREN BİR İCAT OLDU :DEMİRYOLU

Demiryolu herşeyi değiştirdi



Demiryolu İşletmeciliği İngiltere’de 1830 tarihinde Liverpool-Manchester arasında «ticari» olarak başlamıştır.



George Stephenson

**Türkiye'nin;
Coğrafik olarak konumu
Demiryolu bağlantıları
ve
Türkiye'nin Hedefleri**

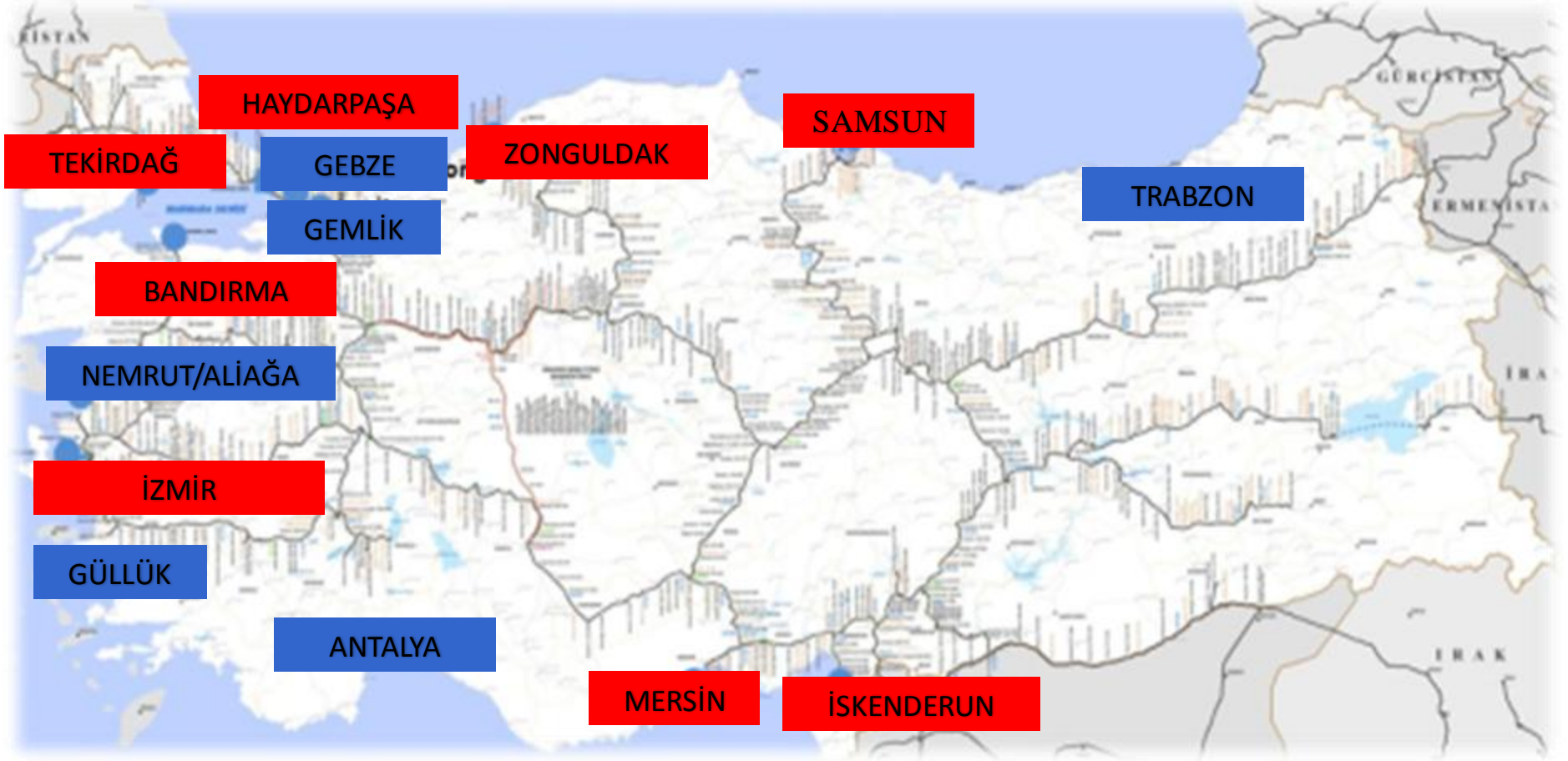


TÜRKİYE İYİ BİR COĞRAFİK KONUMDA

Türkiye demiryolu ile her yere ulaşabilir

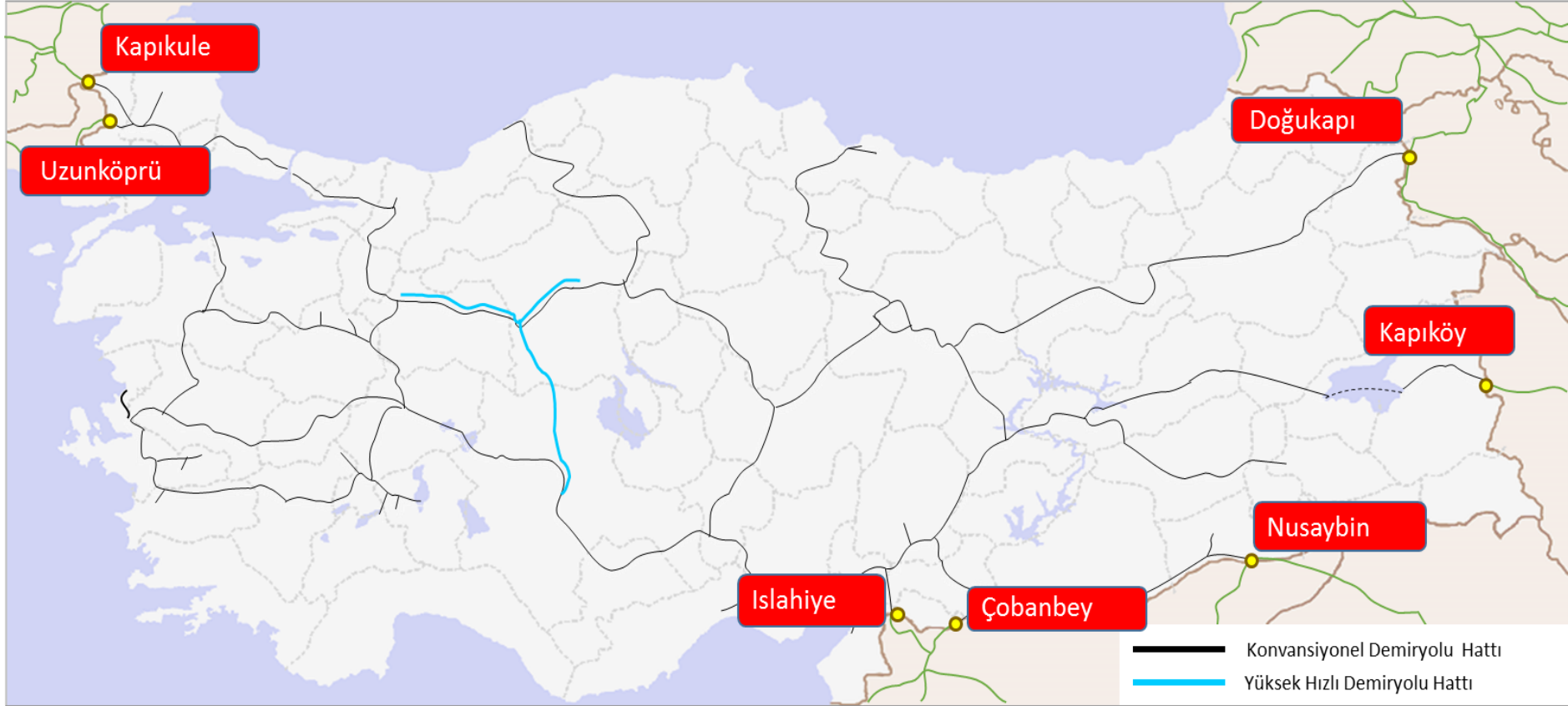


Demiryolu Bağlantılı Limanlar



- **Kırmızı renkli olanlar demiryolu bağlantılı limanlardır**
- **Mavi renkli olanlar, gelecekte demiryolu bağlantılı olacak limanlardır**

Demiryolu Sınır İstasyonları



Ülkemiz ile komşu ülkeleri birbirine bağlayan sınır istasyonları:

- **Suriye** : Nusaybin-Kamışlı, İslahiye-Meydanekbez, Çobanbey
- **Yunanistan** : Uzunköprü - Pityon
- **Bulgaristan** : Kapıkule - Sivilengrad
- **İran** : Kapıköy - Razi
- **Ermenistan** : Doğukapı – Ahuryan (**Kapalı**)



Türkiye'nin 2023 hedefleri;

- **Ekonomik hedefi**
- **Demiryolu hedefi**
- **Ulaştırma Sisteminde yapısal değişim hedefi**

Türkiye'nin 2023 yılı ekonomik hedefi;

Gösterge	2013 (Mevcut durum)	2023 (Hedef)
GSYH (Milyar USD)	820	2.000
Kişi Başı Gelir (USD)	10.782	20.000
Büyüme (on yıllık ortalama, %)	5	7
Türkiye ekonomisinin büyüklük sırası	17'nci	İlk 10 arasında
İhracat (Milyar USD)	163	500

Yukarıdaki hedeflere ulaşmak için, yük hareketliliği yapılmalıdır.

Hedefimiz olan 500 Milyar dolarlık ihracat yapabilmek için ürünlerimizin maliyetlerini dünya ile rekabet edilebilir bir fiyata satabilmenin imkanları oluşturmalıdır

**Ürün maliyetlerini oluşturan unsurlardan önemlisi Lojistik Hizmetlerdir.
Lojistik süreçleri gözden geçirilmeli ve iyileştirmeler yapılmalıdır**

Bir ürünün ilk çıkıştan son varışa kadar olan Lojistik Maliyetleri

- Lojistik maliyetlerinin yapısına baktığımızda, en büyük (Yüzde 50-65) payın «**taşıma maliyeti**» olduğunu görürüz.
- Dünya ile rekabet edebilmemiz için maliyetleri düşürmemiz gerekmektedir.
- **Lojistik maliyetlerine göre maliyeti düşürmenin yolu da, taşıma maliyetini en düşük hale getirecek olan demiryolu ile taşımacılıktır**

LOJİSTİK MALİYETLER	ORAN %
Taşıma Maliyetleri	50-65
Envanter ve Malzeme Elleçleme Maliyetleri	20-35
İşletme Yerleşim Tasarımı (<i>depo ve dağıtım merkezlerinin planlanması ve yönetimi</i>) Maliyetleri	10
İletişim ve Bilgi (<i>talep tahminleri, sipariş süreçleri, üretim programlama</i>) Maliyetleri	5

Yük hareketliliği «taşıma» ile yapılacağına göre, mevcut ulaştırma sektörümüzün durumuna bakalım

Yurtiçi Yük Taşımacılığı Tüm Modlar Milyon-ton-km

Taşıma Payları Yük- Km (Yurtiçi Yük)	Mevcut Durum (%)	2023 Sonu Hedefi (%)
Karayolu	80,63	60
Demiryolu	4,76	15
Havayolu	0,44	1
Denizyolu	2,66	10
Boru Hatları	11,51	14

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi- Hedef 2023

- Böyle dengesiz maliyet artırıcı dağılımla dünya ile rekabet etmek mümkün değildir
- Ayrıca bu dengesiz dağılım ile petrol ürünlerine bağımlılık da artmaktadır.

Türkiye'nin 2023 yılı demiryolu hedefi;

- Yurtiçi yük taşımacılığında halen yüzde 4 olan payının yüzde 15'e,
- Yurtiçi yolcu taşımacılığında halen yüzde 2 olan payının yüzde 10'a

çıkarmak



Demiryolu taşımacılığının bugünü



T@rik KARA

T@rik KARA

TCDD ve Özel Firmaların Taşıma Miktarları / Net Ton

	2009	2010	2011	2012	2013
Yurtiçi	18.911	21.124	22.198	22.764	23.341
Uluslararası	2.359	2.692	2.555	2.123	1.712
Toplam	21.270	23.816	24.753	24.887	25.053
İdari	543	539	668	779	1.544
Genel Toplam	21.813	24.355	25.421	25.666	26.597
Sahibine Ait Vagonlar	4.234	4.250	5.669	6.049	7.058
Sahibine ait vagonların toplam taşımadaki payı	%19	%17	%22	%24	%27

TCDD ve 3. Şahıslara Ait Vagon Sayıları

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
TCDD	17.041	17.079	17.607	17.773	18.200	18.167	18.607
3.ŞAHIS	2.164	2.458	2.453	2.508	2.870	3.159	3.779

TCDD İstatistik Yıllığı

2023 demiryolu hedefleri için demiryolu ile taşınması gereken yük miktarı ve yük vagon sayısı

- TCDD 2009-2013 İstatistik Yıllığına göre, demiryolu ile gerçekleşen Yurtiçi Ticari Yük Taşıma miktarı **23,4 milyon nettondur.** (*TCDD 2009-2013 İstatistik Yıllığı*)
- TCDD taşıma kayıtlarının, doğru olduğunu kabul ederek, Türkiye'nin 2013 yılı Toplam Yurtiçi Yük taşımalarını bulmamız mümkündür.

$100 \times 23,4 / 4,4 =$ yaklaşık olarak **540 milyon netton/yıl**

Yıl	Toplam Yurtiçi Yük Taşıma Miktarı (Milyon Netton)	Demiryolu Yurtiçi Yük Taşıma Miktarı (Milyon Netton)	Demiryolu Taşıma Payı %
2013	540	23,4	4,4

Türkiye'nin 2013-2023 büyümesinin yıllık yüzde 7 olacağı, demiryolunun taşımadaki payının yüzde 15'e çıkartılacağı hedeflerini dikkate aldığımızda;

Demiryolu ile 2013-2023 Yurtiçi Yük Taşımaları miktarları aşağıdaki tablodaki gibi olması beklenmektedir,

Yıllar	Yurtiçi Yük Taşıma Miktarı (Milyon Netton)	Demiryolu Yurtiçi Yük Taşıma Miktarı (Milyon Netton)
2014	579	87
2015	621	93
2016	662	99
2017	709	106
2018	757	114
2019	810	122
2020	867	130
2021	928	139
2022	993	149
2023	1.062	159

Tabloda demiryolu taşımalarının 2014 gerçekleşmesi bugüne kadar belli olmadığından , hedeflenen taşıma miktarı dikkate alınmıştır.

2023 Yılına kadar gerekli yük vagon sayısı

Yıllar	Yurtiçi Yük Taşıma Miktarı (Milyon Netton)	Demiryolu Yurtiçi Yük Taşıma Miktarı (Milyon Netton)	Taşıma miktarının gerçekleşmesi için gerekli yük vagonu ihtiyacı (Adet)
2014	579	87	52.527
2015	621	93	56.363
2016	662	99	60.000
2017	709	106	64.242
2018	757	114	69.090
2019	810	122	73.939
2020	867	130	78.787
2021	928	139	84.242
2022	993	149	90.303
2023	1.062	159	96.363

Tabloda demiryolu taşımalarının 2014 gerçekleşmesi bugüne kadar belli olmadığından, hedeflenen taşıma miktarı dikkate alınmıştır.

Türkiye demiryolu sektöründe halen çalıştırılan yük vagonlarının yaşlarının yaklaşık yüzde 80'ninin 20 yaş ve üzerinde olduğu dikkate alındığında;

2023 yılına kadar Türkiye demiryolu sektörünün yaklaşık toplam **100 bin yük vagonuna** ihtiyacı olacaktır.

Demiryolu Taşımacılığı Derneği olarak beklentilerimiz;

- Türkiye'nin; Coğrafik olarak konumu ve Demiryolu bağlantılarının ,Türkiye'nin Hedeflerine ulaşmasında çok etken olacağını düşünüyöruz**
- İnsan kaynaklarının ve teknolojinin kalitesini nitelik ve nicelik olarak artırmalıyız diyoruz.**
- Her meslekte ve her üründe eğitim, belgelendirme ve akreditasyonun şart olduğunu da ilave ediyoruz.**

- **Türkiye Demiryolu Ulaştırması ile İlgili Önemli Bir Adım Attı. Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi hakkında kanun 01 Mayıs 2013 tarihinde yürürlüğe girdi. Demiryolunun serbestleştirilmesi hızlı bir şekilde hayata geçirilmeli**
- **Yük taşımalarında taşımanın ana eksenini demiryolu ve denizyolu olmalı**
- **Demiryolu yatırımları «yük öncelikli» olarak planlanmalı**
- **Çok Modlu Taşımacılık Sistemlerinin düzenlemeleri ve altyapısı çok hızlı bir şekilde geliştirilmeli**
- **Toplam taşıma içindeki taşıma modlarının dengesizliğini giderecek önlemler alınmalı**

Teşekkür ederim

