

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞININ DÜNÜ BUGÜNÜ VE YARINI



1

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞININ DÜNÜ BUGÜNÜ VE YARINI

İshak KOCABIYIK
BİRLEŞİK TAŞIMACILIK ÇALIŞANLARI SENDİKASI
GENEL ÖRGÜTLENME VE EĞİTİM SEKRETERİ

ELEKTRİKLİ RAYLI ULAŞIM SİSTEMLERİ

rusis 2013

SEMPOZYUMU

14-15 HAZİRAN 2013 ESKİŞEHİR

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞININ DÜNÜ BUGÜNÜ VE YARINI



2

Osmanlı imparatorluğundaki demiryolu ulaştırması tarihi deyim yerindeyse bir imtiyazlar tarihi ve savaşıdır.

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞININ DÜNÜ BUGÜNÜ VE YARINI



3

Osmanlı topraklarında demiryolunun tarihi, 1851 yılında 211 km'lik Kahire-İskenderiye Demiryolu hattının imtiyazının verilmesiyle başlar.

Bu topraklardaki demiryollarının tarihi ise 23 Eylül 1856 yılında 130 km'lik İzmir-Aydın Demiryolu hattının imtiyazının verilmesiyle başlar.

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞININ DÜNÜ BUGÜNÜ VE YARINI



4

Fransa; Trakya, Batı Anadolu, Çukurova ile Suriye'de,

İngiltere; Kuzey Balkanlar, Batı Anadolu, Mezopotamya,

Almanya; İstanbul, Orta Anadolu ve Irak ve Basra'da etki alanları oluşturdu.

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞININ DÜNÜ BUGÜNÜ VE YARINI



5

1856 - 1922 yılları arasında Osmanlı Topraklarında şu hatlar yapılmıştır:

Rumeli Demiryolları	2383 km
Anadolu Bağdat Demiryolları	2424 km
İzmir Kasaba Hattı Demiryolları	695 km
İzmir Aydın Hattı Demiryolları	610 km
Şam Hama Hattı Demiryolları	498 km
Yafa Kudüs Demiryolları	86 km
Bursa Mudanya Demiryolları	42 km
Ankara Yahşihan Demiryolları	80 km

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞININ DÜNÜ BUGÜNÜ VE YARINI



6

Cumhuriyetle birlikte, ulaşım politikaları zamanın paradigmasına da uygun olarak demiryolu yapma olarak gerçekleşmiştir. Özellikle 1940 yılına kadar demiryolu yapımı çok büyük bir hızla ilerlemiş, kuzey-güney, doğu batı bağlantıları tamamlanmıştır.

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞININ DÜNÜ BUGÜNÜ VE YARINI



7

Bu dönem demiryolları için buharlı lokomotiflerden, dizelli lokomotiflere oradan da elektrikli lokomotiflere geçildiği bir dönem olmuştur.

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞININ DÜNÜ BUGÜNÜ VE YARINI



8

1950'li yılların sonunda ABD'den alınan General Motors yapımı dizel lokomotifler ile demiryolları yeni bir aşamaya geçmiş, buharlı lokomotiflerin hızlarının nispeten düşük olması ve yakıt ile su ikmalinin büyük problem olmasından kaynaklı sorunlar bu şekilde aşılmaya çalışılmıştır.

1970'li yılların başında da elektrikli lokomotifler kullanılmaya başlanmıştır.

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞININ DÜNÜ BUGÜNÜ VE YARINI



9

2000'li yılların başına geldiğimizde toplam yol uzunluğu 10922 Km ye ulaşmıştır.

Bunun 2122 Km si elektrikli hattır.

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞININ DÜNÜ BUGÜNÜ VE YARINI



10

Banliyö yolcu sayısı	61.128.000
Anahat yolcu sayısı	24.131.000
Taşınan yük tonajı	20.900.000
Hamton-km	26.811.759.000

Yük vagonu rotasyonu 10.9 gündür.

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞININ DÜNÜ BUGÜNÜ VE YARINI



11

2000'li yıllarla beraber değişen siyasi konsept TCDD' yi de etkisi altına almış,

TCDD ölmüş bitmiş, yatırım yapılmayan köhnemiş bir kurum olarak sunulmuş,

dolayısıyla yeni bir yönetim ve yatırım anlayışı ile TCDD'nin kurtarılacağı ve düzlüğe çıkarılacağı, demiryolu politikasının yeniden devlet politikası olacağı alenen ilan edilmiş ve buna uygun bir dizi yönetsel, yasal, mali bir çok değişiklik yürürlüğe girmiştir.

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞININ DÜNÜ BUGÜNÜ VE YARINI



12

Bu değişiklikler sonucunda, (bütün dünyadaki değişimlere koşut olarak) demiryolu taşımacılığının yöneliminin artık değiştii çok barizdir.

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞININ DÜNÜ BUGÜNÜ VE YARINI



13

Bu değişimin asıl tarihsel aralığı son on yıl olmakla beraber, 1990'lı yılların ortalarından başladığını da belirtmek gerekir.

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞININ DÜNÜ BUGÜNÜ VE YARINI



14

Bu süreçle beraber:
150 yıllık bir demiryolu taşımacılığı anlayışı, kamu hizmeti ve yararı ilkesi artık tedavülden kaldırılmakta, demiryolu taşımacılığı ve TCDD artık serbestleşme adı altında piyasaya entegre edilmeye çalışılmaktadır.

Yani özelleştirilmektedir.

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞININ DÜNÜ BUGÜNÜ VE YARINI



15

Bunun için de iki yol izlenmektedir:

**Demiryolu taşımacılığında yeni bir yönelim olarak hızlı tren gündemdedir. Bütün bir demiryolu literatürü, kültürü, taşımacılığı hızlı tren üstünden tarif edilmeye başlanmıştır.

**Serbestleşmenin/özelleştirmenin idari ve yasal gereklilikleri büyük ölçüde yerine getirilmiştir.

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞININ DÜNÜ BUGÜNÜ VE YARINI



16

Demiryolu taşımacılığında hız artırımını, hızlı tren hattı, bütün siyasi iktidarların ve TCDD yönetimlerinin öncelikli hedefi olmuştur.

Ancak 2000'li yıllara kadar bu hedefi gerçekleştirecek bir yatırım programı ve ödeneği çıkarılmamıştır.

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞININ DÜNÜ BUGÜNÜ VE YARINI



17

1970 'li yılların “gözde” yatırımı olan Ankara-İstanbul sürat hattı kaderine terk edilmiş, yatırım ödenekleri ancak iz ödenek halinde bütçede yer bulur olmuştur.

1994 yılında

“Ankara Haydarpaşa Mevcut
Demiryolunun İyileştirilmesi
Projesi”

gündeme gelir.

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞININ DÜNÜ BUGÜNÜ VE YARINI



19

Bu projeye göre Gebze-Esenkent arası 491 km lik hattın 150 km si varyanta alınacak, 65 km 2. Hat yapılacak, 60 km lik kesimde altyapı iyileştirmesi ve tüm hatta üstyapı iyileştirmesi yapılacaktır.

Hat böylelikle 160 km hıza uygun hale getirilecek, Ankara-İstanbul arası seyahat süresi 4.5 saat olacaktır.

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞININ DÜNÜ BUGÜNÜ VE YARINI



20

Projenin maliyeti 238 milyon \$ olarak belirlenmiş ve proje süresi 4 yıldır.

Ama bu hız ve seyahat süresi yetersiz bulunur.

Proje hızınının 200 km ye çıkarılmasına karar verilir.

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞININ DÜNÜ BUGÜNÜ VE YARINI



21

Projenin ilk etabı olan Esenkent-Eskişehir arasının temeli 08.06.2003 tarihinde Başbakan tarafından atılır.

Temel atma töreni sırasında Başbakan müjdeyi de verir: Proje Aralık 2005 tarihinde tamamlanacaktır ve ilk bilet Başbakan tarafından kesilecektir.

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞININ DÜNÜ BUGÜNÜ VE YARINI



22

Hız artırımını hem yatırım bedelini hem de projenin bitimini etkiler.

Üç defa revize edildikten sonra 13 Mayıs 2009 da hat ticari işletmeye açılır.

Hat işletmeye açılırken bir kez daha projenin tamamının bitme süresi değiştirilir ve kamuya açıklanır:

proje 2010 yılında tamamlanacaktır...

Hedef 2023 adıyla TCDD tarafından çıkarılan broşürde 2023 yılına kadar 10.000 km hızlı tren hattı yapılacağı belirtilmektedir.

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞININ DÜNÜ BUGÜNÜ VE YARINI



24

YATIRIM PROGRAMI				(TL)
	YILI	PROJE TUTARI	2013 YILINA KADAR	2013 YILI
ANKARA-İSTANBUL HIZLI TREN	1994-2015	8.199.668.000	5.547.681.000	789.508.000
Kayaş-Ankara-Sincan 36 km	2010-2014	867.710.000	92.885.000	192.000.000
Sincan-Esenkent 15 km	2005-2009	114.708.000	114.708.000	
Esenkent-Eskişehir 206 km	1994-2010	1.848.528.000	1.848.528.000	
Eskişehir Gar Geçişi	2005-2013	183.409.000	105.560.000	77.849.000
Eskişehir-İnönü 30 km	2005-2013	160.402.000	123.490.000	36.912.000
İnönü-Vezirhan 54 km	2005-2014	1.511.862.000	1.281.707.000	203.271.000
Vezirhan-Köseköy 128.3 km	2005-2015	2.388.460.000	1.389.736.000	203.271.000
Köseköy-Gebze 56 km	2005-2014	71.660.000	26.231.000	26.205.000
Müşavirlik Hizmetleri	2009-2014	11.478.000	9.725.000	1.000.000
Hızlı Tren Setleri	2005-2010	550.029.000	550.029.000	
Hızlı tren Depo Yapımı	2005-2015	491.422.000	5.082.000	49.000.000
ANKARA-SİVAS DEMİRYOLU	2007-2015	2.486.188.000	1.115.932.000	300.000.000
ANK-POL-AFY-UŞAK-İZMİR 487 KM	2007-2015	3.746.188.000		200.000.000
BAN-BURSA-AYAZMA-OSMANELİ 215 KM	2008-2015	1.011.791.000	62.086.000	200.000.000

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞININ DÜNÜ BUGÜNÜ VE YARINI



25

ÇEKEN ARAÇLARIN İMAL VE TEMİNİ-MOD.	1996-2016	1.725.424.000	309.325.000	528.207.000
IRMAK-KAR-ZON. SİN. ELEKT. 415 KM	2005-2016	366.159.000	19.580.000	63.732.000
GAP EYLEM PLANI PROJELERİ	2010-2016	1.500.690.000	6.891.000	64.000.000
LOJİSTİK MERKEZ KURULMASI 15 YER	2007-2015	514.900.000	131.383.000	70.000.000
ELEKTRİFİKASYON SİNYALİZASYON	2010-2015	1.492.235.000	70.929.000	378.534.000
PALU-MUŞ DMY DEPLASMANI 114 KM	2010-2015	662.550.000	180.274.000	250.000.000
TOPRAKKALE-BAHÇE-NURDAĞ-BAŞPINAR-ANTEP DMY	2011-2017	1.687.497.000	3.223.000	10.000.000
SİVAS-ERZİNCAN DEMİRYOLU	2011-2017	4.494.000.000	590.000	10.000.000
YENİ DMY VE 2. HAT YAPIMI ELK. SİN. TESİSLERİ	2012-2015	2.017.885.000	45.637.000	201.750.000
AFY.-BURDUR-DENİZLİ-İSPARTA SİN. 341 KM	2012-2015	85.000.000		20.000.000

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞININ DÜNÜ BUGÜNÜ VE YARINI



26

Bu süreçte konvansiyonel hatlar ve trenler ihmal edilmiş ve hatta yok sayılmıştır.

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞININ DÜNÜ BUGÜNÜ VE YARINI



27

YILLAR	YOLCU SAYISI	ORAN
2008	6.834.032	100
2009	6.294.564	92
2010	5.819.599	85
2011	5.545.973	81
2012	3.346.551	49

6 Eylül Ekspresi, 17 Eylül Ekspresi, İzmir Mavi, Çukurova Mavi, 4 Eylül Mavi, Konya Mavi, Boğaziçi, Karesi Ekspresi, Doğu Ekspresi, Toros Ekspresi, Güney Kurtalan Ekspresi, Van Gölü Ekspresi, Fırat Ekspresi, Karaelmas Ekspresi, Ege Ekspresi tarafından taşınan toplam yolcu sayısıdır.

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞININ DÜNÜ BUGÜNÜ VE YARINI



28

YILLARA GÖRE YOL YENİLEMELERİ

YILLAR	YOL YENİLEMELERİ
2001	152
2002	38
2003	55
2004	101
2005	69
2006	200
2007	100
2008	165
2009	423
2010	627

Yeniden Yapılanma
Serbestleştirme
Özelleştirme

Çabaları / çalışmalarını...

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞININ DÜNÜ BUGÜNÜ VE YARINI



30

Adı	Orijini	Destekleyen Kuruluş	Maliyet	Tarih
Booz-Allen&Hamilton	ABD	Dünya Bankası	1.000.000 \$	1995-1996
CANAC	Kanada	Dünya Bankası	700.000 \$	2004-2005
Eşleştirme	Almanya	AB	835.600 €	2005-2006
EUROMED	Almanya	AB	3.430.000 €	2006

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞININ DÜNÜ BUGÜNÜ VE YARINI



31

Bu çalışmaların ortak sonuçlarını şöyle sıralayabiliriz:

Bütün çalışmalarda temel argüman olarak altyapı ve işletmeciliğin ayrılması işlenmiştir.

Personel sayısı azaltılmalıdır.

Zarar eden hat ve trenlerden vazgeçilmelidir.

Maliyet muhasebesi yerleştirilmeli, zarar eden birimler özelleştirilmelidir.

Atıl durumdaki taşınmazlar satılmalıdır.

Misafirhaneler, kullanılmayan binalar kapatılmalı ve yıkılmalıdır.

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞININ DÜNÜ BUGÜNÜ VE YARINI



32

YILLAR	TOPLAM PERSONEL	PERSONEL SAYISINDA AZALMA
-		
1994	52.035	100
1995	50.569	97
1996	49.043	94
1997	48.296	93
1998	47.628	92
1999	48.166	93
2000	47.212	91
2001	45.175	87
2002	41.978	81
2003	39.023	75
2004	38.710	74
2005	36.854	71
2006	35.456	68
2007	36.110	69
2008	35.141	68
2009	33.998	65
2010	32.642	63
2011	32.802	63
2012	31.857	61

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞININ DÜNÜ BUGÜNÜ VE YARINI



33

YILLAR	TOPLAM PERSONEL	PERSONEL SAYISINDA AZALMA	HAMTON-KM DEĞERLERİ	ORAN	PERSONEL BAŞINA HAMTON-KM	ORAN
-						
1994	52.035	100	23.002.026.000	100	442.049	100
1995	50.569	97	23.197.440.000	100	458.728	104
1996	49.043	94	23.726.225.000	103	483.784	109
1997	48.296	93	25.570.447.000	111	529.453	120
1998	47.628	92	23.708.208.000	103	497.779	113
1999	48.166	93	23.926.437.000	104	496.750	112
2000	47.212	91	26.811.759.000	117	567.901	128
2001	45.175	87	22.171.046.000	96	490.781	111
2002	41.978	81	21.930.862.000	95	522.437	118
2003	39.023	75	23.953.963.000	104	613.842	139
2004	38.710	74	24.619.589.000	107	636.001	144
2005	36.854	71	24.619.589.000	107	668.030	151
2006	35.456	68	25.384.485.000	110	715.943	162
2007	36.110	69	24.609.434.000	107	681.513	154
2008	35.141	68	25.436.853.000	111	723.851	164
2009	33.998	65	24.302.494.000	106	714.821	162
2010	32.642	63	24.694.255.000	107	756.518	171
2011	32.802	63	25.846.114.000	112	787.943	178
2012	31.857	61	22.979.437.000	100	721.330	163

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞININ DÜNÜ BUGÜNÜ VE YARINI



34

Sonuçta,
yeniden yapılanma çalışmalarının
TCDD ve demiryolu işletmeciliğine olumlu bir
katkısı olmamıştır.

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞININ DÜNÜ BUGÜNÜ VE YARINI



35

Yeniden yapılanma çalışmalarında gelinen noktada artık bir yasal değişiklik kaçınılmaz hale gelince bu seferde serbestleştirme adı altında bir özelleştirme yasa tasarısı hazırlanmış ve ne yazık ki Nisan 2013 de TBMM den geçmiştir.

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞININ DÜNÜ BUGÜNÜ VE YARINI



36

Ancak bu yasadan önce çıkarılan 655 sayılı ve Ulaştırma Bakanlığını yeniden yapılandıran KHK aslında bu serbestleştirme/özelleştirme yasasının da habercisi olmuş ve altyapısını da hazırlamıştır.

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞININ DÜNÜ BUGÜNÜ VE YARINI



37

- Demiryolu sisteminin ulusal ve uluslar arası işletmecilerin (sermayenin) kullanımına açılması, serbestleştirilmesi, (3.şahıslar kendi lokomotif, personel ve vagonlarıyla tren işletilebilecektir)
- Demiryolu sistemini tümüyle Kamusal denetimin dışına alınması ve tüm yetkinin siyasi otoriteye devredilmesi,
- TCDD'nin parçalara ayrılması,
- Altyapı dahil her türlü hizmet üretiminin piyasalaştırılması ve rekabete açılması,
- Her türlü özelleştirmenin atanmışların önerisi ve Bakan'ın imzası ile mümkün hale gelmesi,

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞININ DÜNÜ BUGÜNÜ VE YARINI



38

- Demiryolcuların “mesleki yeterlilik vb.” söylemlerle sindirilmesi ve kamu çalışanı sayısının azaltılması,
 - Kamu hizmetinin tasfiyesi, kamu hizmeti niteliği ile tüm vatandaşlarımızın yararına sürdürülmesi gereken faaliyetlerin piyasanın kar güdüsüne terk edilmesi, kar etmediği gerekçesi ile hatların kapatılması ve trenlerin seferden kaldırılması,
 - TCDD arazilerinin yağması,
- Önündeki bütün yasal engeller kaldırılmıştır.

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞININ DÜNÜ BUGÜNÜ VE YARINI



39

Demiryollarının çağdaş yaşamın ihtiyaçlarına yanıt verebilmesi için ciddi bir değişime gerek vardır.

Ancak bu değişim demiryollarının parçalanması, özelleştirmesi ve taşeronlaştırma şeklinde gerçekleştirilmemelidir.

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞININ DÜNÜ BUGÜNÜ VE YARINI



40

Demiryollarında yapılacak düzenlemelerin Dünya Bankası'nın ve AB'nin finansmanı ve yönlendirmesiyle değil,

ülke gerçekleri ve çıkarları ile kamu hizmeti yönü göz önüne alınarak yapılması lazımdır.

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞININ DÜNÜ BUGÜNÜ VE YARINI



41

Süreç işletilirken demiryolu ulaşımı diğer ulaşım alt modlarından ayrı düşünülmemelidir.

Bu nedenle yapılan bu yasal değişikliklerden dönülerek öncelikle ülkemiz ulaşım sistemine bütüncül bir yaklaşım gösteren bir Ulaştırma Ana Planı hazırlanmalı,

bu plan doğrultusunda ülke ve halkımızın ihtiyacına göre de çalışan temsilcileri ve demiryolu hizmetinden yararlananların da görüşleri alınarak yeni bir çalışma gerçekleştirilmelidir.

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞININ DÜNÜ BUGÜNÜ VE YARINI



42

Ve tabii ki çözüm;

ancak üreten ve geleceğini Kurumuyla özdeşleştirmiş çalışanların sesine kulak vermekten geçer.