

**DEMİRYOLU SEKTÖR
RAPORU
(TCDD)**

2008 Yılı

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
I- Dünyada Demiryollarının Durumu	1
II- Türkiye’de Demiryolu Sektörünün Durumu	3
III- Demiryolu Sektörü İçerisinde TCDD’nin Yeri	
III-1. TCDD’nin Yasal Yükümlülükleri	6
III-2. TCDD’nin Mevcut Durumu	8
III-3. TCDD’nin İşletme Faaliyetleri	10
III-4. TCDD’nin Mali Durumu	17
IV – Avrupa Demiryolları ile TCDD’nin karşılaştırılması	18
V- Sonuç	18

I- Dünyada Demiryollarının Durumu

Dünyada ve Avrupa'da, İkinci Dünya Savaşı'ndan başlayarak otomotiv sanayinin gelişmesi ile karayolunun esneklik ve kapıdan kapıya taşımayı gerçekleştirmesiyle birlikte demiryolunun ulaştırmadaki tekel dönemi sona ermiştir. Artık demiryolu sektörü, ulaştırma alanında varlığını sürdürme mücadelesini vermeye başlamıştır. Bu süreçten neredeyse tüm ülkelerin demiryolları etkilenmiştir.

Yolcu taşımacılığı açısından demiryolu sektöründeki sıçrama noktası, 1964 yılında Japonya'da 210 km/s. hız yapılabilen Tokyo-Osaka hattının işletmeye açılmasıyla gerçekleşmiştir. Bu önemli gelişme ile Japonya'nın yanı sıra Fransa, İtalya, Almanya, İspanya ve Güney Kore gibi ülkelerde 250–300 km/s hızlara elverişli demiryolu hatları yaygınlaşmıştır.

Bilindiği gibi hem yüksek hızlı demiryolu, hem de klasik demiryolu; madeni tekerleklerin madeni çubuklar üzerindeki hareketi esasına dayanmaktadır. Teknolojinin gelişmesiyle manyetik kuvvetlerin etkisiyle adeta hava yastığı üzerinde kayarak hareket eden trenlerin demiryolu kapsamı içinde ele alınması ile 1990'larda test amaçlı 500 km/s'in üstünde hızlar gerçekleştirilmiştir. Özetle teknoloji, demiryollarında karayollarındaki normal yol ile otoyol arasındaki farklılıklardan daha büyük farklılıklar yaratmaktadır.

Bu çerçevede amaç; güvenli, etkin, rekabetçi ve aynı zamanda sosyal yararları göz önünde bulunduran ve çevreye saygılı bir ulaştırma politikası geliştirmek olmalıdır.

ULUSLARARASI DEMİRYOLU İSTATİSTİKLERİ

2007

Ülke	Ülke Yüzölçümü ² Km ²	Nüfus	Karayolu Uzunluğu 1000 Km	Personel Sayısı	Hat Uzunluğu (Km) (1)			Yolcu Sayısı	Yolcu-Km	Net Ton	Ton-km	Trafik
					Elektriksiz	Elektrikli	Toplam					
Türkiye	785,3	71,5	63,9	27,8	6.777	1.920	8.697	81	5.553	20,8	9755	15308
İngiltere	243,0	61,0	51,5	43,4	16.208	1.230	50.027	103,5	21200	71227
Yunanistan	132,0	11,2	117,0	7,1	2.352	199	2.551	13	1.930	4,9	835	2765
Almanya	357,0	82,3	231,5	165,7	14.346	19.544	33.890	1.831	74.677	300,8	92077	166754
İtalya	301,0	59,3	175,4	94,6	4.936	11.731	16.667	606	47.218	81,5	24432	71650
İspanya	506,0	45,3	165,6	32,7	6.282	8.730	15.012	615	21.225	29,5	11064	32289
Belçika	31,0	10,6	15,7	36,9	372	3.002	3.374	207	9.932	68,5	9357	19289
Fransa	552,0	61,7	395,9	165,1	14.785	15.133	29.918	1.045	81.664	105,7	40634	122298
Avusturya	84,0	8,3	35,9	44,1	2.273	3.545	5.818	204	9.037	93,4	19840	28877
Finlandiya	338,0	5,3	26,7	10,1	2.852	3.047	5.899	67	3.778	40,3	10434	14212
Macaristan	93,0	10,1	30,7	45,6	5.122	2.573	7.695	116	6.229	49,8	9346	15575
Bulgaristan	111,0	7,7	6,9	34,3	1.337	2.806	4.143	33	2.423	21,9	5241	7664
Romanya	238	21,6	79,9	65,6	6.798	3.979	10.777	86	7.417	54,6	11667	19084

(1)Tüm hat genişliklerini kapsar

Kaynak: UIC

Türkiye'nin personel sayısına liman personeli dahil değildir.

Avrupa Birliği, taşımacılığı modern ekonomilerin anahtarı olarak görmekte ve ulaştırma politikaları üretmek ve bunların uygulanmasının sağlanması üzerinde çalışmalar yapmaktadır.

AB, ortak taşımacılık politikasını oluşturmak amacıyla, uzun vadeli stratejilerinin ilk aşamalarını açıkladığı “2010 yılı için Avrupa Ulaştırma Politikası: Karar Zamanı” başlıklı Beyaz Kitap Komisyon tarafından 2001 yılında yayımlanmıştır. Beyaz Kitap aşağıda belirtilen ana bölümlerden oluşmaktadır:

- 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.
- Darboğazların giderilmesi: Özellikle Trans-Avrupa Şebekesine dâhil ana arterlerdeki darboğazların giderilmesi önem arz etmektedir.
- Kullanıcıların taşımacılık politikasının merkezine yerleştirilmesi: Kullanıcıların nereye, ne için para ödediğini bilmesi sağlanmalı ve kullanıcı hak ve yükümlülükleri birlikte ele alınarak geliştirilmesine önem verilmelidir.
- 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 gerçekleştirilmiş ve belirtilen hedefler hâlâ geçerliliğini korumaktadır.

Avrupa Komisyonu, ulaştırma sektöründe yaşanan gelişmeleri dikkate alarak, yeni ihtiyaçlara cevap verebilecek şekilde 2006 yılında Beyaz Kitabı gözden geçirerek gelecekteki ulaştırma politikası için 5 temel husus belirlemiştir:

- Yüksek seviyede hareketlilik
- Çevrenin korunması
- Etkinlik ve sürdürülebilirliğin desteklenmesi konusundaki yenilikler
- Uluslararası ölçütler
- Kullanıcı merkezli taşımacılık politikası

AB ülkeleri demiryolu sektöründe ortaya konulan politika ve önlemler ile pazar kaybının 2010 yılına kadar en azından 1998 yılındaki düzeyine getirilmesi ve daha sonra ise bu seviyenin iyileştirilmesini hedeflemektedir. Ana başlıklar halinde tespit edilen problemlerin giderilmesi amacıyla Komisyon 91/440 Direktifi ile başlayan reform sürecini ileri bir adım olarak “Birinci Demiryolu Paketi” şeklinde devam ettirmiştir. Demiryolu politikası; altyapının işletmeden ayrılması (en azından muhasebe bazında), yeni işletmelerin pazara girişinin mümkün kılınması, altyapının tahsisi ile ilgili kuralların ve altyapı kullanım ücretlerinin belirlenmesi, bağımsız düzenleme organlarının oluşturulması temelinde belirlenmiştir.

Komisyon Ocak 2002’de aşağıda belirtilen önerileri içeren “İkinci Demiryolu Paketi”ni kabul etmiştir:

- AB demiryollarında kaza ve olayların araştırılması ve emniyetin düzenlenmesi ile ilgili yeni bir direktif
- Karşılıklı işletilebilirlik ile ilgili önceki iki direktif üzerinde yapılan düzenlemeler
- Avrupa’da emniyeti iyileştirmek ve karşılıklı işletilebilirliği geliştirmek üzere Avrupa Demiryolu Ajansının (ERA) kurulması.

Sonuç olarak; demiryolu yük pazarı, 15 Mart 2003 itibariyle trans-Avrupa demiryolu yük şebekesinde, 1 Ocak 2006 itibariyle uluslararası yük taşımacılığı için ve 1 Ocak 2007 tarihinde ise tüm yük taşımacılığı için rekabete açılarak serbestleştirilmiştir.

AB Komisyonu, 3 Aralık 2007 tarihinde yürürlüğe giren ve yolcu hakları, kamu hizmeti yükümlülükleri ve makinistlerin brövelendirilmesi ile ilgili düzenlemeleri içeren “Üçüncü Demiryolu Paketi” ile uluslararası yolcu taşımacılığının 1 Ocak 2010’dan itibaren rekabete açılmasını hedeflemektedir.

II- Türkiye’de Demiryolu Sektörünün Durumu

Osmanlı İmparatorluğundan devir alınan ve milli sınırlar içerisinde kalmış olan Demiryollarının uzunluğu 4136 km.'dir. Cumhuriyetin ilanından sonra 1924 yılında başlayan yeni demiryolu inşaat faaliyetleri sonucu, demiryolu inşaat teknolojisinin oldukça geri olduğu bir dönemde, eldeki kısıtlı olanaklarla yaklaşık 3764 km yeni yol yapılmış ve işletmeye açılmıştır. Bu gayretin daha sonraki yıllarda 1950'lere dek devam ettiğini açık

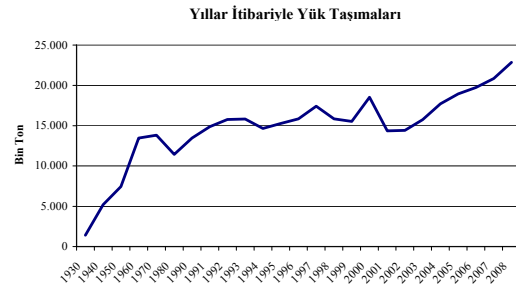
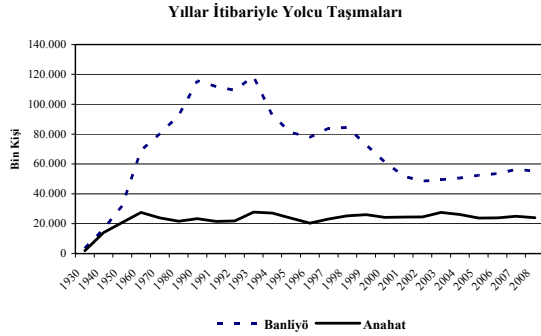
olarak görmek mümkündür.

Demiryolu Yapımları (Anahatlar) (2.3, ve 4.hatlar dahil)		
	Km	Ortalama yıllık Yol İnşası (km)
Cumhuriyet Öncesi	4.136	66
Cumhuriyet Dönemi		
1923-1950	3.764	134
1951 ve sonrası	972	5
2008 Yılı Sonu İtibariyle Toplam Yol	8.872	
Hat sökülme, varyant ve kurp tashihi sonucu kısalma	173	
2008 Sonu Toplam Anahat Yol Uzunluğu	8.699	

1950 yılı itibariyle 7.900 km. olan anahat yol uzunluğu 2008 yılı sonuna gelindiğinde ancak 8.699 km olabilmıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarında yılda ortalama 134 km. demiryolu yapılırken, 1950 yılından sonra ortalama yapılan demiryolu uzunluğu 5 km. civarında olmuştur.

2003 yılında Hükümetimizin desteği ile başlatılan Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesinde, ilk etapta 206 km. Esenkent-Eskişehir bölümü tamamlanarak 2009 yılı Mart ayından itibaren hızlı tren işletmeciliğine açılmıştır.

1950 yılından itibaren ise Marshall yardımıyla demiryolları adeta yok sayılarak karayolu yapımına başlanmış, bunun sonucu olarak da demiryolunun toplam ulaşım sistemi içerisinde payı giderek azalmıştır. Diğer bir ifade ile demiryolları 1950’li yıllardan sonra kaderine terk edilmiştir.



Halen Toplamı 8.699 km’si Anahat olmak üzere toplamı 11.005 km hat ile hizmet verilmeye devam edilmektedir.

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

Taşımacılığın Ulaştırma Sistemlerine Göre % Dağılımı

	Yük				Yolcu			
	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
1980	88,0	11,8	0,1	0,1	94,7	4,6	0,2	0,5
1990	81,2	9,8	8,9	0,1	96,6	2,5	0,1	0,9
2000	90,0	5,4	4,4	0,2	96,0	2,2	0,0	1,8
2007*	94,9	5,1	-	-	98,1	1,9	-	-

* Sivil Havacılık ve Denizcilik Müsteşarlığı tarafından istatistiklerin derlenmesi çalışmaları devam etmektedir.

TCDD 2003 yılından önce işletme ve yatırım faaliyetlerini kısıtlı finansman kaynakları ile sürdürürken 58.,59. ve 60. Hükümet döneminde ulaştırma politikaları içerisinde **Demiryolları yeniden Devlet Politikası haline gelmiştir.** Bunun sonucu olarak, bu dönemde diğer birçok KİT'in yatırım ödeneği düşerken, TCDD'nin yatırım ödeneği artmıştır. Bu çerçevede, 250 milyon YTL olan 2003 yılı yatırım ödeneği, 2004 yılında 713 milyon YTL'ye, 2005 yılında 855,9 milyon YTL'ye, 2006 yılında 1.145,6 milyon YTL'ye ve 2007 yılında 1.672,4 milyon YTL'ye 2008 yılında da 1.557,8 milyon YTL yükseltilmiş olup, TCDD yatırım büyüklüğü açısından son 4 yılda KİT'ler arasında ilk sırayı almıştır. 2003 yılı yatırım ödeneğine göre de yıllar itibariyle ödenek artış oranı; 2004 yılında %285, 2005 yılında %342, 2006 yılında % 458, 2007 yılında, %672 ve 2008 yılında ise % 523 olmuştur.

Yıllar	Genel Yatırımlar İçindeki Ulaştırma Ödenekleri Payı (%)	Ulaştırma Sistemlerinde Demiryolu Payı (%)	Ulaştırma Alt Sistemlerinde Demiryolu Ödenekleri (Milyon TL)		
			TCDD	DLH	TCDD+DLH
2000	18,0	6,0	75	13	88
2001	17,5	9,0	110	24	134
2002	17,2	10,0	190	40	230
2003	23,0	16,0	205	239	444
2004	27,2	28,0	675	238	913
2005	31,0	25,5	820	460	1.280
2006	0,3	28,5	1.129	500	1.629
2007	26,3	42,8	1.672	350	2.022
2008	26,0	45,8	1.558	550	2.108

2003-2008 yılları arasında TCDD'ye sağlanan bu ödeneklerle hızlı, ekonomik ve güvenli bir demiryolu taşımacılığının sağlanması ile diğer ulaştırma modları karşısında TCDD'nin rekabet gücü artırılarak yolcu ve yük taşımacılığındaki payının yükseltilmesi amaçlanmıştır.

Hükümetimizin desteği ile demiryollarını yeniden ayağa kaldırmak amacıyla;

- Hızlı tren hattı inşa ederek Türk Halkını hızlı trenle tanıştırmak,
- Mevcut hatlarımızı ve araç parkımızı iyileştirerek trenlerimizi hızlandırmak,
- Demiryollarını, dünya demiryollarında olduğu gibi yeniden yapılandırarak daha etkin ve verimli bir kuruluş haline getirmek,
- Özel sektörün demiryolu işletmeciliği yapabilmesini sağlamak

üzere ana hedefler belirlenmiştir.

AB mevzuatına uyum sağlamak ve mevcut demiryolu şebekesinin iyileştirilmesi ve geliştirilmesi için yürütülen yatırımlara paralel olarak demiryollarının daha etkin bir yapıya kavuşturulmasını temin etmek üzere Türkiye’de de demiryolu sektörünün yeniden yapılandırılmasına yönelik kanun taslakları hazırlanmıştır.

Yeniden yapılanma kanun taslaklarının yaşlaşmasından sonra;

- TCDD’nin demiryolu taşımacılığındaki mevcut tekeli sona erecektir. Demiryolu yük ve yolcu taşımacılığı pazara rekabete açılacaktır. Hem kamu hem de özel sektör demiryolu tren işletmecilerinden demiryolu altyapısını kullanmalarına karşılık makul bir ücret alınacaktır.
- TCDD, altyapı yönetimi ve taşımacılık hizmeti veren demiryolu işletmesi olarak yeniden organize edilecektir. Bu yeni yapıda altyapı yöneticisi, altyapı tahsisi ve ücretlendirmesi konusunda tüm demiryolu işletmelere eşit mesafede olacaktır. Bu konudaki görevlerini tarafsız olarak yerine getirmesi sağlanacaktır.
- Yeni altyapı yatırımlarının tamamı devlet tarafından finanse edilecektir. Bakım ve onarım masraflarının ise altyapıya erişim ücretleri vasıtasıyla yük ve yolcu işletmelerinden tahsil edilemeyen kısmı devlet tarafından karşılanacaktır.
- Kârlılık arz etmeyen ancak sosyal olarak devlet tarafından yapılması talep edilen yolcu taşımacılığı Kamu Hizmeti Yükümlülüğü kapsamında gerçekleştirilecektir. Bu hizmetlerin kalitesini korumaya yönelik olarak devletle demiryolu işletmesi arasında Kamu Hizmeti Sözleşmesi imzalanacaktır.
- Altyapı yönetimi, yolcu taşımacılığı, yük taşımacılığı ve kamu hizmeti yükümlülükleri için hesaplar ayrı tutulacaktır. Ayrıca, Devlet tarafından sağlanan finansman amacı dışında kullanılmayacaktır.
- Demiryolu altyapısının adil ve ayrımcı olmayan bir şekilde kullanılmasını sağlamak üzere bir Düzenleyici Makam oluşturulacaktır. Bu Makam altyapıya erişimin koşullarını belirleyecek ve tahsis ve ücretlendirme konularında altyapı yöneticisi ile

altyapıyı kullanmak üzere başvuran işletmeler arasında oluşabilecek anlaşmazlıkları çözüme kavuşturacaktır.

- Demiryolu sektörü ile ilgili her türlü faaliyetin emniyetli bir şekilde yerine getirilebilmesi için denetim ve düzenleme görevlerini yürütmek üzere Demiryolu Emniyeti Makamı oluşturulacaktır.
- Meydana gelen kazaları ve önemli olayları incelemek ve araştırmak üzere bir Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu oluşturulacaktır. Bu Kurulunun amacı demiryolu emniyetini iyileştirmeye yönelik olarak ilgililere tavsiyelerde bulunmaktır. Hiçbir şekilde kusur veya sorumluluk sahibini tespit amacı olmayacaktır.

III- Demiryolu Sektörü İçerisinde TCDD'nin Yeri

III-1. TCDD'nin Yasal Yükümlülükleri

TCDD; Tüzel Kişiliğe sahip, faaliyetlerinden özerk ve sorumluluğu sermayesiyle sınırlı bir Kamu İktisadi Kuruluşu'dur. Kuruluş; 233 sayılı KHK ve Ana Statü hükümleri saklı kalmak üzere özel hukuk hükümlerine tabidir. Kuruluşun sermayesinin tamamı devlete ait olup, tekel niteliğindeki mallar ile temel mal ve hizmetleri üretmek ve pazarlamak üzere kurulan ve kamu hizmeti niteliği ağır basan bir Kamu İktisadi Teşebbüsüdür.

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

Kuruluş mevcut demiryolu ağı üzerinde anahat yolcu ve yük taşımacılığı ayrıca, Ankara, İstanbul ve İzmir'de banliyö hizmeti vermekte ayrıca, ülkemizin en yüksek kapasiteli 6 limanının işletmeciliğini yürütmektedir. Diğer taraftan, İstanbul Boğazında ve Vangölü'ndeki tren-feri işletmeciliği de TCDD tarafından gerçekleştirilmekte, Çankırı'da makas, Afyon ve Sivas'ta ise travers üretimini yapmaktadır. Kuruluş çeşitli işyerlerindeki atölye ve depolarda araç-bakım onarımlarını da kendi bünyesinde gerçekleştirmektedir.

Kuruluş; Ulaştırma Bakanlığının ulaşım politikalarına paralellik arz edecek şekilde Ulaştırma Bakanlığının yönlendirmesi, Hazine Müsteşarlığının finansal desteği ve garantörlüğünde, DPT Müsteşarlığının yatırım planlamasındaki desteği ile faaliyetlerini sürdürmektedir.

TCDD, 152 yıllık tecrübesi ile demiryolu sektörüne öncülük yapmakta, özellikle son yıllarda hızla gelişim trendine giren yerel yönetimlerin raylı sistem projelerine projelendirme aşamasında teknik destek, inşaat esnasında hattın döşenmesini üstlenmek suretiyle, işletim

esnasında da yine teknik destek ve hattın bakım-onarımında işçilik ve ekipman desteği ile bakım için malzeme desteğinde bulunmaktadır.

Gelirin gideri karşılama oranı çok düşük olmasına karşın yasa gereğince sübvansiyon aldığı Doğu, Güney ve Vangölü Ekspresleri ile de ülkemizin doğusu ile batısı arasındaki ulaşım bağlantısını sağlamaya devam etmektedir.

Kuruluş'un Merkezi Ankara'dadır. Kuruluş'un nominal sermayesi 12 Milyar TL. olup, tamamı Devlete aittir. Kuruluş'un sermayesi ilgili Bakanlığın teklifi üzerine Yüksek Planlama Kurulu Kararı ile değiştirilir. İlgili olduğu Bakanlık, Ulaştırma Bakanlığıdır. İlgili olduğu Bakanlık, Başbakanlığın teklifi ve Cumhurbaşkanlığı'nın onayı ile değiştirilebilir.

72 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname gereği Yüksek Denetleme Kurulu'nun denetimine tabi olan Kuruluş, 3346 sayılı Kanun uyarınca da TBMM tarafından denetlenmektedir.

Mevcut durumda yasal düzenlemelerden dolayı ülkemizde TCDD'den başka bir kuruluşun demiryolları işletmeciliğinde faaliyet göstermemektedir.

Yurtiçinde çeken ve çekilen araç üretimi ve ağır bakımları sadece TÜLOMSAŞ (Eskişehir), TÜVASAŞ (Adapazarı) ve TÜDEMSAŞ'ta (Sivas) yapılmaktadır. Söz konusu Bağlı Ortaklıklar sektördeki en önemli imalatçı aktörlerdir. İdari ve mali yapılanmalarında bir takım düzenlemeler ile dünya çapında rekabet edebilir düzeye gelebilecektir.

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.

İzmir Banliyösünün İzmir Büyükşehir Belediyesi ile ortak işletilmesi için gerekli YPK kararı çıkarılmış olup, bu amaçla belediye'yle %50'şer hisseli bir iştirak şirketi (İZBAN AŞ) kurulmuştur. Bu şirket Cumaovası-Aliğa arasında EGERAY adı altında 2010 yılında banliyö işletmeciliğine başlayacaktır.

III- 2. TCDD'nin Mevcut Durumu

TCDD, 2009 yılına kadar 8.699 km.'si anahat ve 2.306 km.'si tali hat olmak üzere toplam 11.005 km.'lik demiryolu hattında taşımacılık faaliyetlerini sürdürmüştür. Söz konusu ana

hatların %95'i tek hat olup, toplam hatların 2.282 km.'si elektrikli ve 3.098 Km.'si sinyalli hale getirilebilmiş ve toplam yol uzunluğu içerisindeki elektrikli ve sinyalli hat oranları sırasıyla %21 ve % 28 olabilmektedir.

Mevcut hatların;

- % 30'u Standart dışı kurp yarıçapına, (Yarıçap < 1.000)
- % 25'i Standart dışı eğime, (Eğim > %0 10)
- % 1,9'u Standart dışı dingil basıncına, (Dingil Basıncı < 20 Ton)
- % 25,3'ü Standart dışı ray yaşına, (Ray yaşı > 30)
- % 30,6'sı Standart dışı travers (Çelik, ahşap travers standart dışı)

sahiptir.

Mevcut hatların standartlarının yükseltilmesi, hız ve konforun artırılması amacıyla her yıl ortalama 500 Km. yol yenilemesi yapılması gerekmektedir. Söz konusu yol yenilemelerinin program seviyesinde gerçekleştirilebilmesi için, başta ray temini olmak üzere diğer dışa bağımlı malzemenin zamanında temin edilmesi bir zorunluluktur.

Çeken Araçlar (Adet)	Mevcut	Uzun Yatar	Faal Mevcut	Net Faal	N.Faal %'si
Buharlı Loko	50	48	2	0	0
Elektrikli Loko	64	0	64	52	81
Dizelli Loko	549	3	549	463	84
Elektrikli Dizi	83	0	83	73	88
Dizelli Dizi	44	0	44	32	73

Çekilen Araçlar (Adet)	Mevcut	Faal Mevcut	Faal %'si
Yolcu Vagonu	1.009	830	82
Yük Vagonu	17.079	16.253	375
Kapalı Vag.	5.086	4.983	98
Açık Vag.	6.349	5.904	93
Sarnıçlı Vag.	675	600	89
Platform Vag.	4.987	4.766	96
3.Şahıs Vagonları	2.458	2.440	99
İdari Hiz.Vagonları	1.990	1.985	100

Söz konusu araçların gayri faal durumlarının en önemli nedeni (başta tekerlek takımı temini olmak üzere) dışa bağımlı yedek parçanın zamanında teminindeki güçlüklerdir. Bu sorunun çözülmesi demiryolu yan sanayinin geliştirilmesine bağlı bulunmaktadır.

Aynı zamanda dizelli lokomotiflerin % 80'i, elektrikli lokomotiflerin % 30'u, yolcu vagonlarının % 55'i, yük vagonlarının % 60'ı 20 yaşın üzerindedir.

TCDD tarihsel gelişimi sürecinde teknolojik gelişmeleri yaşamış ve yakinen takip etmiştir. Bu kapsamda buharlı lokomotiften elektrikli lokomotif sistemine gelişmiş ülkelerden hemen sonra 1955'li yıllarda geçmiştir. Ancak bu teknolojik gelişimini son 50 yıllık dönemde sürdürmemiştir. Ancak, 2003'ten sonra demiryolları tekrar hükümet politikası haline gelerek hızlı tren projeleri başta olmak üzere bir çok yenilik yakalanmaya başlanmıştır.

TCDD 2003 yılında 35.853 adet personel ile faaliyetlerini sürdürürken, 2008 yılı itibariyle personel sayısı 30.617 adede gerilemiştir. Son yıllarda emekli olan personelin yerine yenisinin atanması mümkün olmadığından; özellikle faal personel mevcudunun ihtiyaç duyulan seviyenin altında kalmıştır.

Yıllar	Daimi işçi	Sözleşmeli	Memur	TCDD Toplamı	TCDD Geçici İşçi	TCDD Toplamı+ Geçici İşçi	Bağlı Ortaklıklar	Bağlı Ortak+TCDD Toplamı
2003	13.455	19.192	1.068	33.715	2.138	35.853	5.064	40.917
2004	13.111	17.610	968	31.689	2.060	33.749	4.916	38.665
2005	12.329	16.569	939	29.837	2.249	32.086	4.768	36.854
2006	11.629	15.787	917	28.333	2.457	30.790	4.666	35.456
2007	13.409	16.673	919	31.001	1.935	32.936	5.274	38.210
2008	12.925	16.151	877	29.953	664	30.617	4.483	35.100

TCDD personel mevcudunu, diğer ülkeler ile karşılaştırdığımızda, 2004 yılı itibariyle 1 km. demiryoluna düşen personel sayısı; Belçika'da 10,9, Almanya'da 4,9, Avusturya'da 7,6, Fransa'da 5,5 iken Ülkemizde 3,2'dir. TCDD İşletmesi'nin faal personel açığının kısa sürede giderilmesi zorunlu görülmektedir. Öte yandan, ihtiyaç duyulan teknisyen ve diğer kalifiye personelin karşılanması amacıyla yüksek okul ve üniversite bünyelerinde demiryolu ulaştırması bölümünün açılması büyük ihtiyaç haline gelmiştir.

III-3. TCDD'nin İşletme Faaliyetleri

YÜK TAŞIMACILIĞI

Kuruluşumuzda son yıllarda yapılan atılımlar neticesinde taşıma miktarları hızla artmıştır. 2003 yılına göre 2008 yılında taşıma miktarında %45, ton-km'de %22 oranlarında artış yaşanmıştır.

Yük Taşımaları (Milyon)	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Ton	16	18	19	20	21	23
Ton-Km	8.669	9.417	9.152	9.676	9.921	10.552

Ortalama Taşıma Mesafesi	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Km	547	527	479	483	468	461

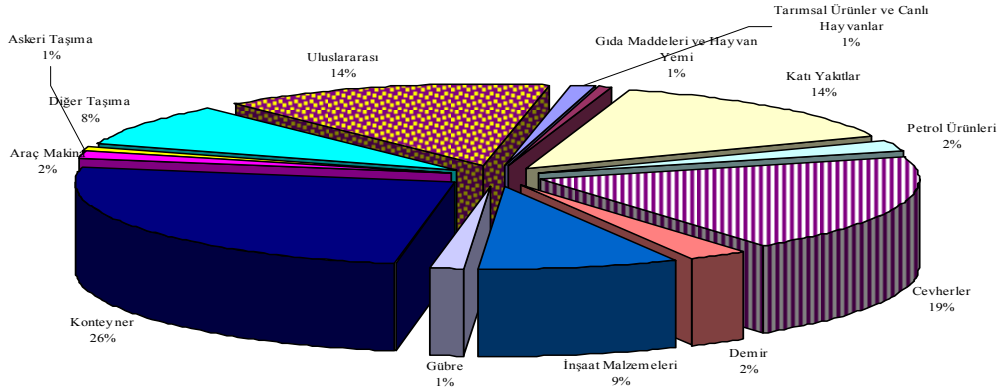
Son altı yıl içerisinde Kuruluşumuz taşıma anlayışını değiştirmiş ve parça taşımacılığında Blok Tren İşletmeciliğine geçmiştir.

Bu bağlamda Türkiye-Avrupa, Türkiye-Ortadoğu, Türkiye-Ortaasya ülkeleri arasında karşılıklı blok yük trenleri çalıştırılmaktadır.

318 adet yük merkezinin (Fabrika-Organize sanayi gibi) ana demiryolu ağına bağlantısını sağlayan 434 km. iltisak hattı mevcuttur.

Madde cinslerine göre taşımaları incelediğimizde; cevher, kömür, konteyner ve uluslararası taşımalar toplam taşımaların % 73'ünü oluşturmaktadır.

Madde Cinsleri itibarıyla 2008 Yılında Taşınan Ton



TCDD'nin yük taşımalarını müşteri profili bazında incelediğimizde ise; 2008 yılında toplam taşımaların % 63'nü Karabük Demir Çelik İşl., Etibank Genel Müd., İskenderun Demir Çelik, Öztrak Nakliyat, Ar-Gü başta olmak üzere 50 firma ile yapmaktadır.

Belli Başlı Müşterilerin Yaptığı Taşımlar (Bin Ton)	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Firma Sayısı	42	42	42	42	50	50
Ton	9.148	11.081	11.600	12.220	13.218	14.421
TCDD(Şebeke) Toplamı	15.760	17.713	18.948	19.748	20.851	22.870
Oran	58	63	61	62	63	63

Yapılan çalışmalar özellikle rotasyon süreleri konusunda ciddi iyileştirmeler sağlamamıza yardımcı olmuştur.

Rotasyon	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Gün	15,4	12,9	11,4	11,6	11,4	10,4

TCDD'nin hedefleri arasında yer alan faaliyetlerimize özel sektörün katılımını sağlamak üzere yürüttüğümüz çalışmalar sonucunda; TCDD hatlarında işletilen özel sektöre ait vagon sayısı 2003 yılında 771 adet iken, bugün itibarı ile bu değer 2.458 adet vagona yükselmiştir. 2008 Yılında sahibine ait vagonlarla yapılan taşıma 4,3 Milyon tona ulaşmış olup, toplam taşıma içindeki payı % 19'a ulaşmıştır.

Sahibine Ait Vagonlarla Yapılan Taşımalar(Bin)	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Ton	1.005	1.873	1.840	2.779	3.929	4.337
TCDD(Şebeke)Toplamı	15.760	17.713	18.948	19.748	20.851	22.870
Oran	6	11	10	14	19	19

Uluslararası taşımalar aşağıdaki gibi gerçekleştirilmiştir.

Uluslararası Yük Taşımaları (Bin Ton)	2003	2004	2005	2006	2007	2008
İhracat	692	923	1.159	1.397	1.548	1.762
İthalat	1.006	1.303	1.699	1.577	1.512	1.405
Transit	17	74	48	29	40	48
Toplam	1.715	2.300	2.906	3.003	3.100	3.215

2003 yılına göre 2008 yılında uluslararası yük taşımacılığında % 87 artış sağlanmıştır. Türkiye'nin Avrupa ile Asya arasında bir köprü oluşturmasından dolayı uluslar arası taşımalarımızın artmasının daha yukarılarda olması gerekmektedir. Başlatılan MARMARAY Projesi, Vangölü Kuzey Geçişi Projesi, Kars-Tiflis ve Kars-Nahcivan Projelerinin hayata geçirilmesi ile Türkiye uluslararası taşımacılıkta Dünya'da söz sahibi olacaktır.

2008 Yılında Mevcut Uluslararası Yük Trenleri

ORTADOĞU'ya

Mersin-Suriye
Haydarpaşa-Suriye
Gaziantep-Suriye
Adana-Suriye
Sivas/Malatya-Suriye
Tatvan-Suriye(Transit)
Kaklık/Afyon-Suriye
İskenderun-Suriye
Horozluhan/Konya-Suriye
Nazilli/Denizli-Suriye
Gömeç-Suriye
Ankara-Suriye
Karabük-İran
Ankara-İran
Mersin-İran
İskenderun-İran
Bandırma-İran
Samsun-İran
Haydarpaşa-İran

AVRUPA'ya

Halkalı-Sopron-Halkalı
Halkalı-Viyana
Köln-Köseköy-Köln
Köln-Derince
Köseköy-Bükreş
Halkalı-Budapeşte
Halkalı-Genk-Halkalı
Çukurhisar-Viyana
Slovenya-Halkalı

ORTA ASYA'ya

Haydarpaşa-Almaata
Haydarpaşa-Türkmenistan

Mersin-Irak
Manisa-Irak

Dönemsel olarak müşteri talebine göre uluslararası tren güzergahları değişiklik göstermektedir.

YOLCU TAŞIMACILIĞI

Banliyö Taşımacılığı

Kuruluşumuz İstanbul'da Anadolu yakasında H.Paşa-Gebze (115 sefer/gün), Avrupa yakasında İstanbul-Halkalı parkurlarında (115 sefer/gün), Ankara'da Sincan-Kayaş parkurunda(132 sefer/gün) ile banliyö hizmeti vermektedir.

Banliyö Yolcu Taşımaları (Bin Kişi)	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Sikeci	19.652	21.495	21.442	21.015	21.943	22.235
Haydarpaşa	14.555	13.792	16.722	19.196	22.200	23.829
Ankara	15.088	15.116	14.118	13.173	12.162	9.152
Başmane	44	70	135	23	-	-
Alsancak	183	117	78	75	-	-
Toplam	51.525	52.594	54.500	55.488	58.312	57.224

Kuruluşumuz ile İzmir Büyükşehir Belediyesi (İBB) tarafından, metro standartında bir banliyö işletmeciliği yapılması ve İzmir Banliyösünün Belediye ile ortak işletilmesi için işbirliğine gidilmiş ve İzmir Banliyö Sisteminin Geliştirilmesi Projesi Protokolü imzalanarak İZBAN A.Ş. kurulmuştur. Söz konusu şirket Cumaovası-İzmir arasında EGERAY adı altında banliyö işletmeciliği yapacaktır. Bu itibarla Protokol kapsamında İzmir'de inşaat çalışmaları nedeniyle banliyö bölgesindeki hatlar 2006 yılında trafiğe kapatılmıştır. Alsancak-Cumaovası kesimi 2009 yılında, Alsancak-İzmir kesimi ise 2010 yılı başlarında işletmeye açılması planlanmaktadır.

Anahat Yolcu Taşımacılığı

Kuruluşumuzda yurtiçi, uluslar arası ve kombine yolcu taşımacılığı yapılmaktadır.

Anahat Yolcu Taşımaları (Bin Kişi)	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Yurtiçi	27.342	26.050	23.668	23.750	24.747	23.715
Uluslar arası	129	116	143	182	208	255
Toplam	27.471	26.166	23.811	23.932	24.955	23.970

Anahat Yolcu-Km (Milyon)	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Yurtiçi	4.522	3.770	3.602	3.802	3.999	3.552
Uluslar arası	61	65	59	76	81	98
Toplam	4.583	3.835	3.661	3.878	4.080	3.650

Yurtiçi

Yurdun değişik merkezleri arasında yurtiçi yolcu taşıma hizmeti verilmektedir. 2008 yılında yolcu-km değerinin düşmesinde; Pamukkale, Toros Ekspresinin seferden kalkması, yol bakım ve onarım çalışmaları nedeniyle Ege ve İçanadolu Ekspresinin parkurunun kısılması ve bazı konvansiyonel trenlerin bazı seferlerinin kaldırılması etkili olmuştur.

Hızlı Trenler: Saate 250 km. hızı gerçekleştiren çok hızlı ve konforlu trenler olup, ilk etapta Ankara-Eskişehir arasında direkt yolcu taşıması yapan, ara gar ve istasyonlarda durdurulmayan trenlerdir. 14 Mart 2009 tarihinden itibaren Ankara-Eskişehir arasında günde karşılıklı 4 sefer yapılmakta olup, kademeli olarak seferleri artırılacaktır. Bu trenlerin Eskişehir’de; İstanbul ve Kütahya trenleri ile bağlantısı bulunmaktadır.

Hızlı ve konforlu trenler olup, büyük kentler arasında direkt yolcu taşıması yapan, ara gar ve istasyonlarda durdurulmayan trenlerdir. Başkent ve Cumhuriyet Ekspres trenlerinde internet hizmeti verilmekte olup ilave 8 adet tren de daha internet hizmeti verilmesi çalışmaları devam etmektedir.

Uluslararası

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

Avrupa Yönüne

- *İstanbul-Bükreş arasında (*Budapeşte, Sofya, Belgrad bağlantılı*), Bosfor Ekspresi.
- *İstanbul-Selanik arasında Dostluk / Filia Ekspresi.
- *İstanbul-Selanik, (*Bağlantı treni*)
- *Edirne-Villach-Viyana (*Otokuşet treni/OPTİMA*)

Ortadoğu Yönüne

- *İstanbul-Şam, (*Toros Ekspresi ile bağlantılı*)
- *İstanbul-Tahran, (*Transasya Ekspresi*)
- *Van-Tebriz,
- *Tahran-Şam,
- * Mersin-Halep parkurlarında uluslararası yolcu taşıma hizmeti verilmektedir.

Kombine Yolcu Taşımacılığı

Yaz dönemi turizm sezonunda Balıkesir bağlantılı olarak 9 Eylül Ekspresi ile Ankara-Akçay, Ayvalık arasında otobüs bağlantılı kombine taşımacılık yapılmaktadır.

Ayrıca, yıl içerisinde alınan müşteri talepleri doğrultusunda, özel trenler düzenlenmekte veya talebe göre, mevcut çalıştırılan trenlere vagon ilave edilmektedir.

Liman İşletmeciliği

Elleçleme Hizmetleri

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, 11 Mayıs 2007 tarihinde ihaleyi kazanan firmaya devredilmiştir.
- İzmir Limanı özelleştirme ihalesi nihai pazarlık görüşmeleri 03/05/2007 tarihinde yapılmıştır. 24.07.2007 tarihinde özelleştirme İdaresince onaylanarak Danıştay'a gönderilmiş olup, hukuki süreç devam etmektedir.
- Derince Limanının özelleştirme ihalesi nihai pazarlık görüşmeleri 12.09.2007 tarihinde yapılmıştır. 22.11.2007 tarihinde Özelleştirme İdaresince onaylanarak Danıştaya gönderilmiş olup, hukuki süreç devam etmektedir.
- Samsun Limanı ile Bandırma Limanının özelleştirilmesine ilişkin olarak 20.02.2008 tarihinde ihaleye çıkmış olup, söz konusu ihale 16.05.2008 tarihinde kamuya açık olarak yapılan nihai pazarlık görüşmeleri ile tamamlanmıştır. İhale sonuçları Özelleştirme Yüksek Kurulunun 19/09/2008 tarihli kararıyla onaylanmıştır. Hukuki süreç devam etmektedir.
- İskenderun limanı için ise ihale hazırlıkları devam etmektedir.

Haydarpaşa ve İzmir Limanlarında çoğunlukla konteynır elleçlenmekle birlikte İzmir'de önemli düzeyde kuru dökme yük trafiği görülmektedir. Bandırma Limanının asıl yükü ise hububat ve borikasit gibi kuru dökme yüklerdir. İskenderun Limanında ise eşit miktarlar da kuru dökme yük, sıvı dökme yük ve karışık kargo görülmektedir. Derince Limanı'nda genellikle genel kargo ve araba elleçlenirken, Samsun Limanı ağırlıkla kuru dökme yükler ve feribot işletmeciliği için kullanılmaktadır.

Liman Hizmetleri	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Yükleme	18.992	20.547	19.904	21.463	16.941	14.386
Boşaltma	22.517	26.151	24.745	23.901	19.619	16.020
Toplam (Bin Ton)	41.509	46.698	44.649	45.364	36.560	30.406
Gelir (Milyon TL)	329,7	344,3	353,9	414,2	324,3	291,7

2003 yılına göre 2008 yılında liman elleçleme miktarı %27, liman gelirleri cari fiyatlara göre %11 oranlarında azalmıştır. Bu azalışta Mersin Limanı İşletmesinin 11.05.2007 tarihinde devredilmesi etkili olmuştur.

Haydarpaşa Gar ve Liman sahalarının değerlendirilmesine ait çalışmalar devam etmekte olup, kamu ve sivil toplum kuruluşları ile birlikte katılımcı bir politika izlenerek plan üretme çalışmaları sürdürülmektedir.

LİMANLARIMIZIN KAPASİTESİ

LİMANLAR	Gemi Kabul Kapasitesi		Konteyner Elleçleme Kapasitesi TEU / Yıl	Konteyner Elleçleme Kapasitesi TON / Yıl	Dökme Kuru+Karışık Eşya Elleçleme Kapasitesi TON / Yıl	Depolama Alanları (m ²)	
	Yolcu Gemisi	Yük Gemisi				Açık Alan	Kapalı Alan
Haydarpaşa	0	2.651	407.000	3.543.000	2.346.000	181.750	20.572
Derince	0	862	-	-	2.288.000	122.990	2.000
Samsun	0	1.130	-	-	2.380.000	219.950	14.000
İskenderun	0	640	-	-	3.247.000	374.630	18.395
Bandırma	3.240	4.280	-	-	2.771.000	77.845	9.000
İzmir	1.246	3.640	549.000	5.061.000	1.357.000	215.940	24.678
TOPLAM	4.486	13.203	956.000	8.604.000	14.389.000	1.193.105	88.645

TCDD limanlarında gemilere pilotaj-römorkaj (İzmir Limanı hariç), tatlı su verilmesi, atıkların alınması, gemilerin ve layterlerin barınması hizmetleri vermektedir.

Vangölü Feribot İşletmeciliği

Van Gölü Feribot Müdürlüğü, Van İlinden itibaren İran hududuna kadar devam eden demiryolu şebekesinin Tatvan-Van arasındaki bağlantısını, su yolu (feribot vasıtası) ile sağlamaktadır. Tatvan-Van arasındaki su yolu yaklaşık 50 mil kadardır. TCDD'nin Vangölü geçişini sağlamak üzere toplam 4 adet feribotu bulunmaktadır. Ancak yaşları 20'yi aşan bu feribotların sık sık arızalanarak çok uzun süre gayrifaal kalmaları nedeniyle ortalama 2 adet feribotla hizmet verilmektedir.

Vangölü İşletmesi	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Sefer Sayısı	1.015	1.205	1.010	1.150	1.272	1.496
Yolcu sayısı	29.084	28.890	23.905	27.203	23.489	30.739
Yük (Ton)	222.299	283.341	211.211	252.839	276.741	269.800
Vagon Sayısı	18.032	22.627	18.089	19.629	20.310	25.175

Haydarpaşa-Sirkeci Feribot İşletmeciliği

Haydarpaşa-Sirkeci Feribot hizmeti, Haydarpaşa Liman İşletmesi Müdürlüğü tarafından 2 adet feribotla verilmektedir.

Haydarpaşa-Sirkeci Feribot Hizmetleri	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Sefer Sayısı	2.766	3.286	3.396	3.572	3.543	3.694
Yük (Ton)	824.143	913.918	977.856	1.027.503	1.085.734	1.139.147
Vagon Sayısı	22.461	24.050	23.369	25.964	27.795	29.415

III-4. TCDD'nin Mali Durumu

TCDD'nin Mali Durumu	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Gelir Toplamı	1.118,70	1.243,60	1.863,40	1.547,90	1.643,10	1.753,56
Gider Toplamı	1.614,90	1.872,90	2.075,90	2.051,60	2.273,40	2.565,78
Dönem Kar/Zararı	-496,2	-629,3	-212,5	-503,7	-630,3	-812,22

2000-2008 yılları arasında demiryolu sektörüne hükümet desteği 4,6 milyar \$'a ulaşmıştır ki bu da yıllık olarak yaklaşık 511 milyon \$'a tekabül etmektedir. 2007 yılında alınan sübvansiyonlar GSYİH'nin %0,06'sını oluşturmuştur

Demiryolu Taşımalarının payı yolcuda %2, yükte ise %5 seviyesindedir. Buna rağmen; TCDD'nin bu gün için GSYİH'ya katkısı % 0.5'ler düzeyinde seyretmektedir. Öte yandan; demiryolu sistemi ulaştırma sektörünün dengelenmesi ve rekabetçi yapısının korunmasında da ciddi hizmetlerde bulunmaktadır.

Yıllar itibariyle Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu kaynak alınarak Kuruluşumuzun yarattığı Katma Değere (Alıcı fiyatlarıyla GSMH'ya katkısı) baktığımızda bu durum daha açık görülecektir.

Yıllar	Katma Değer (YTL)
2002	155.184.844
2003	184.996.987
2004	182.739.018
2005	170.770.619
2006	282.734.844
2007	238.581.000

2006 yılına göre 2007 yılında Katma Değerdeki yaklaşık % 16 oranındaki düşüşte; sübvansiyon, tüketicilere yansıtılan vergi ve fonlar, yurtdışına ödenen gider kalemlerindeki artış etkili olmuştur.

IV- Avrupa demiryolları ile TCDD'nin karşılaştırılması

Gelişmiş ülkelerdeki ulaştırma sistemi içerisindeki demiryolu ağırlığı ve taşıma payı gelişmemiş ülkelere nazaran aşağıdaki tablo incelendiğinde daha dengeli gözükmektedir. Ayrıca çevre dostu olan demiryolu ve denizyolu için son yıllarda gelişmiş ülkelerde daha çok yatırım ayrılmakta ve hızlı tren taşımacılığı da hızla gelişmektedir.

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

2006

ÜLKE	Yolcu - Km*							Ton - Km								
	Demiryolu	%	Otomobil	%	Otobüs	%	Toplam	Demiryolu	%	Karayolu	%	İç Suyolu	%	Petrol Boru Hattı	%	Toplam
Türkiye	5,3	2,5	108,0	51,9	95,0	45,6	208,3	9,5	5,0	177,3	92,0	-	-	5,8	3,0	192,6
İngiltere	46,8	6,0	686,0	87,6	50,0	6,4	782,8	22,2	11,6	158,2	82,7	0,2	0,1	10,8	5,6	191,4
Yunanistan	1,8	1,6	90,0	79,2	21,8	19,2	113,6	0,7	2,5	26,1	97,2	-	-	0,1	-	26,9
Almanya	74,7	7,4	869,0	86,0	66,2	6,6	1.009,9	88,4	21,1	251,4	59,9	64,0	15,2	15,8	3,8	419,6
İtalya	47,6	5,7	692,7	82,2	102,7	12,2	843,0	23,9	11,3	176,0	83,3	0,1	0,0	11,2	5,3	187,3
İspanya	21,5	5,2	340,9	82,8	49,4	12,0	411,8	11,5	5,9	174,6	89,0	-	-	10,1	5,2	196,2
Belçika	9,6	7,0	109,9	79,9	18,1	13,2	137,6	9,8	24,6	19,6	49,1	8,9	22,3	1,6	3,9	39,9
Fransa	79,5	9,4	723,8	85,3	44,9	5,3	848,2	42,1	16,5	182,8	71,5	9,0	3,5	21,8	8,5	255,7
Avusturya	8,9	9,8	71,9	79,8	9,3	10,3	90,1	19,6	45,0	14,4	33,2	1,8	4,2	7,6	17,6	43,4
Finlandiya	3,6	4,9	62,5	84,9	7,5	10,2	73,6	11,1	30,2	25,5	69,6	0,1	-	-	-	36,7
Macaristan	6,9	9,6	46,9	65,4	17,9	25,0	71,7	9,8	36,6	12,4	46,4	1,9	7,1	2,7	10,0	26,8
Bulgaristan	2,4	5,4	31,0	69,6	11,1	24,9	44,5	5,4	43,7	5,8	47,0	0,8	6,4	0,4	2,9	12,4
Romanya	8,1	10,1	60,0	75,2	11,7	14,7	79,8	14,7	30,9	22,7	47,7	8,2	17,1	2,0	4,3	47,6

* Avrupa ülkeleri tarafından, toplam havayolu ve denizyolu yolcu-km ve ton-km istatistikleri yayımlanmadığından değerlendirmeye alınmamıştır.

Avrupa ülkelerinde ülkemize nazaran ulaştırma sistemleri içerisinde demiryolunun aldığı pay özellikle yük taşımacılığında dengeli bir dağılım göstermektedir.

Yolcu-Km bazında değerlendirdiğimizde Türkiye’de demiryolunun aldığı pay % 2,5 iken, İngiltere’de % 6, Almanya’da 7,4, Belçika’da % 7 ve Fransa’da % 9,4 olmuştur.

Ton-km de ise Türkiye’de % 5 iken, İngiltere’de % 11,6, Almanya’da % 21,1, Belçika’da % 24,6 ve Fransa’da % 16,5 olmuştur.

ULUSLARARASI KARŞILAŞTIRMALAR

2007

Ülke	1000 Km2 Düşen Karayolu	1000 Km2 Düşen Demiryolu	1 Km Demy. Düşen Karayolu	10000 Nüfusa Düşen Karayolu	10000 Nüfusa Düşen Demiryolu	Nüfusun Demiryolu ile Seyahat Sıklığı	Personel Başına Düşen Trafik	Elektrikli Hat %'si	Hat Uzunluğuna Düşen Personel Sayısı	Hat Başına Düşen Trafik
	(Km)	(Km)	(Km)	(Km)	(Km)		10 ³			10 ³
Türkiye	81,4	11	7,3	8,9	1,2	1,1	551	22	3,2	1.760
İngiltere	211,9	67	3,2	8,4	2,7	20,2	1.641	-	2,7	4.395
Yunanistan	886,4	19	45,9	104,5	2,3	1,2	389	8	2,8	1.084
Almanya	648,5	95	6,8	28,1	4,1	22,2	1.006	58	4,9	4.920
İtalya	582,7	55	10,5	29,6	2,8	10,2	757	70	5,7	4.299
İspanya	327,3	30	11,0	36,6	3,3	13,6	987	58	2,2	2.151
Belçika	506,5	109	4,7	14,8	3,2	19,5	523	89	10,9	5.717
Fransa	717,2	54	13,2	64,2	4,8	16,9	741	51	5,5	4.088
Avusturya	427,4	69	6,2	43,3	7,0	24,6	655	61	7,6	4.963
Finlandiya	79,0	17	4,5	50,4	11,1	12,6	1.407	52	1,7	2.409
Macaristan	330,1	83	4,0	30,4	7,6	11,5	342	33	5,9	2.024
Bulgaristan	62,2	37	1,7	9,0	5,4	4,3	223	68	8,3	1.850
Romanya	335,7	45	7,4	37,0	5,0	4,0	291	37	6,1	1.771

1950 yıllardan beri yeterli oranda yatırım yapılmaması sonucunda demiryolu altyapısı açısından Avrupa ülkelerinin oldukça gerisinde olduğu görülmektedir. Türkiye’de kilometrekare yüz ölçüm başına 11 km demiryolu ağı düşerken Almanya’da 95 km, Belçika’da 109 km, İngiltere’de 67 km demiryolu düşmektedir.

Nüfusun bir yıl içerisinde demiryolu ile seyahat sıklığı ise Avrupa ülkelerinin çok altındadır. 2007 yılında Türkiye’de 1,1 iken İngiltere’de 20,2, Almanya’da 22,2, Belçika’da 19,5, Fransa’da ise 16,5 olarak gerçekleşmiştir.

Ayrıca ton-km ve yolcu-km taşıma toplamı olarak adlandırdığımız trafik birimi olarak incelendiğinde ise Avrupa ülkelerinin altında kaldığı görülmektedir. 2007 yılında Türkiye’de 1.760 iken İngiltere’de 4.395, Almanya’da 4.920, Belçika’da 5.717 ve Fransa’da ise 4.088 olarak gerçekleşmiştir.

V- Sonuç

1950 yılından beri ihmal edilmiş olan demiryollarımız yurtiçindeki diğer taşıma modları karşısında rekabet gücünü yitirmiştir. Ancak yukarıda da değindiğimiz gibi 2003 yılından itibaren **Demiryolları** yeniden **Devlet Politikası** haline gelmiştir. 2002 yılında Ulaştırma sektörleri içerisinde demiryolunun yatırım payı % 10 iken 2008 yılında % 45,8 olmuştur. 2003-2008 döneminde demiryollarına yaklaşık 2,5 Milyar \$ yatırım yapılmıştır.

Avrupa ülkelerindeki demiryollarının hem altyapı hem de araç filo seviyesine varmamız ve verimli demiryolu işletmeciliği yapabilmemiz için önümüzdeki süreçte yatırımlara artarak devam edilmelidir.

TCDD’nin yatırımlarını yavaşlatan en önemli faktörlerden biri finansman sorunudur. Bunun çözümü için Merkezi Bütçeden daha fazla finansman sağlayacak gerekli düzenlemelerin öncelikle yapılması gerekmektedir.

Demiryolu sektöründe özel sektörde faaliyet göstermesine imkan sağlayacak Demiryolu Sektör ve yeni TCDD Kanunların kısa sürede hayata geçirilmesi sektörün gelişimine önemli katkı sağlayacaktır.