



T. C. DEVLET DEMİRYOLLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

DEMİRYOLU SEKTÖR RAPORU (TCDD)

2009 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	9
III-4. TCDD’nin Mali Durumu	19
IV – Avrupa Demiryolları ile TCDD’nin karşılaştırılması	20
V- Sonuç	21

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.

ULUSLARARASI DEMİRYOLU İSTATİSTİKLERİ

2008

Ülke	Ülke Yüzölçümü Km ²	Nüfus	Karayolu Uzunluğu 1000 Km	Personel Sayısı	Anahat Hat Uzunluğu (Km) (1)			Yolcu Sayısı	Yolcu-Km	Net Ton	Ton-km	Trafik	
					Elektriksiz	Elektrikli	Toplam						
					10 ³	10 ⁶	10 ³						
Türkiye	TR	779	72	70	27.606	6.771	1.928	8.699	79	5.097	23	10.552	15.649
İngiltere	GB	243	61	175	97.476	10.900	5.318	16.218	1.276	52.027	68	12.512	64.539
Yunanistan	GR	132	11	42	6.776	2.288	264	2.552	16	1.657	4	786	2.443
Almanya	DE	357	82	231	170.644	14.211	19.645	33.856	1.901	76.929	292	91.178	168.107
İtalya	IT	301	60	176	89.883	4.934	11.927	16.861	638	46.998	72	21.981	68.979
İspanya	ES	506	46	163	32.440	6.271	8.770	15.041	612	23.343	26	10.224	33.567
Belçika	BE	31	10	16	36.810	558	2.955	3.513	217	10.404	68	9.280	19.684
Fransa	FR	552	64	402	162.029	14.500	14.401	29.901	1.137	88.624	94	35.932	124.556
Avusturya	AT	84	8	36	43.486	2.245	3.510	5.755	212	10.275	95	18.715	28.990
Finlandiya	FI	338	5	28	10.109	2.852	3.067	5.919	70	4.052	42	10.777	14.829
Macaristan	HU	93	10	31	32.433	4.980	2.628	7.608	112	5.848	47	8.866	14.714
Bulgaristan	BG	111	7	7	33.513	1.317	2.827	4.144	34	2.335	19	4.671	7.006
Romanya	RO	238	22	80	65.367	6.803	3.974	10.777	75	6.880	9	2.145	9.025
Japonya	JR	378	127	191	129.402	7.813	12.223	20.036	8.985	253.555	33	22.100	275.655
Amerika	US	9.629	304	2.004	183.642	226.155	29	9.943	1.754	2.594.631	2.604.574

(1) Tüm hat genişliklerini kapsar
Kaynak: UIC

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

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:

- 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 Şebekesine dâhil ana arterlerdeki darboğazların giderilmesi önem arz etmektedir.
- 3) **Kullanıcılar taşımacılık politikasının merkezine yerleştirilmesi:** Kullanıcıların nereye, ne için para ödediğini bilmesi sağlanmalı ve kullanıcı hak ve yükümlülükleri 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 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, Aralık 2009’da yürürlüğe giren ve yolcu hakları, kamu hizmeti yükümlülükleri ve makinistlerin brövelendirilmesi ile ilgili düzenlemeleri içeren üçüncü demiryolu paketi ile 01 Ocak 2010 tarihinden itibaren uluslar arası yolcu hizmetlerini serbestleştirmiştir. Yine bu paket kapsamında, ulusal veya uluslar arası yolculuk yapan tüm yolcular, eşit haklara sahip olacaktır.

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.

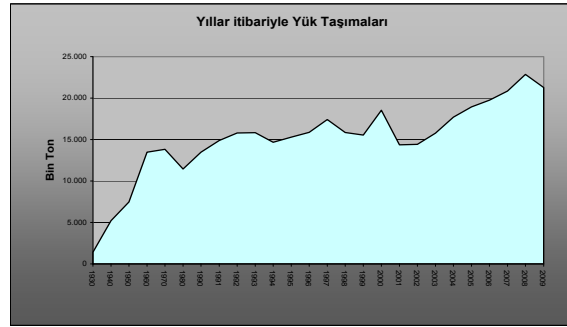
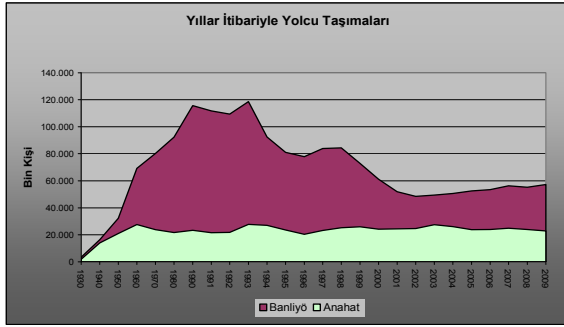
1950 yılı itibariyle 7.900 km. olan anahat yol uzunluğu 2009 yılı sonuna geldiğinde ancak 8.686 km olabilmıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarında yılda ortalama 134 km. demiryolu yapılırken, 1950 yılından sonra ortalama yapılan demiryolu uzunluğu 16 km. civarında olmuştur.

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

Taşımacılığın Ulaştırma Sistemlerine Göre % Dağılımı

Yıllar	Yük				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
2008	91,7	5,1	3,0	*	97,9	1,7	0,4	*

* Sivil Havacılık tarafından istatistiklerin derlenmesi çalışmaları devam etmektedir.



2003 yılında Hükümetimizin desteği ile başlatılan Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesinde, ilk etapta 206 km. Esenkent-Eskişehir bölümü tamamlanarak 13 Mart 2009 tarihinden itibaren hızlı tren işletmeciliğine açılmıştır.

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	16
2009 Yılı Sonu İtibarıyla Toplam Yol Uzunluğu	8.872	
Hat sökölme, varyant ve kurp tashihi sonucu kısalma	186	
2009 Sonu Toplam Konvansiyonel Anahat Yol Uzunluğu	8.686	
2009 Sonu Hızlı Tren Hat Uzunluğu	397	
Toplam (Hızlı+Konvansiyonel) Anahat Uzunluğu	9.083	

Halen Toplamı 8.686 km'si konvansiyonel anahat, 397 km.si hızlı tren hattı olmak üzere toplam 11.405 km hat ile hizmet verilmeye devam edilmektedir.

TCDD 2003 yılına kadar 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.

Yıllar	Genel Yatırımlar İçindeki Ulaştırma Ödenekleri Payı (%)	Ulaştırma Sistemlerinde Karayolunun Payı (%)	Ulaştırma Sistemlerinde Demiryolu Payı (%)	Ulaştırma Alt Sistemlerinde Demiryolu Ödenekleri (Milyon TL)		
				TCDD	DLH	TCDD+DLH
2000	18	59	6	75	13	88
2001	18	46	8	103	24	127
2002	17	48	10	202	40	242
2003	24	59	16	235	229	464
2004	31	59	22	676	183	859
2005	30	65	20	820	110	930
2006	35	66	21	1.122	237	1.359
2007	35	57	30	1.662	443	2.105
2008	42	68	23	1.531	682	2.213
2009	40	70	21	1.483	763	2.246
2010	28	38	48	2.527	1.213	3.740

* Ulaştırma yıl sonu revizeli ödenekler baz alınarak tablo hazırlanmıştır.

2003-2009 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.

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 Türk demiryolu sektörünün yeniden yapılandırılmasına yönelik kanun tasarıları hazırlanmıştır.

Yeniden yapılanma kanun taslaklarının yasalaşmasından sonra;

- Demiryolu sektörünün serbest ve adil şartlarda rekabete açılmasını, daha kaliteli ve emniyetli demiryolu hizmetinin daha uygun ücretle kullanıcılara sunulması sağlanacaktır.
- Bu sistemin sürdürülebilir olması için de bağımsız ve şeffaf bir düzenleme ve denetim yapısı tasarlanmalıdır.
- Kanunda öngörülen şartları sağlayan kamu ve özel tüm demiryolu işletmelerine işletme lisansı ve emniyet sertifikası verilecektir. Böylece, bu işletmeler kendi personeliyle kendilerine ait lokomotif ve vagonlardan oluşan trenleri ile yük ve yolcu taşımacılığı yapabilecektir.
- Birden fazla demiryolu işletmesinin sektörde faaliyet göstermesine imkan verilerek öncelikle demiryolu sektörünün kendi içinde serbest ve adil şartlarda rekabet etmesi amaçlanmaktadır.
- Raylar üzerindeki rekabetçi taşımacılığın gelişmesiyle birlikte demiryollarının başta karayolu olmak üzere diğer ulaşım türleri ile rekabet kabiliyetinin iyileşeceği ve güçleneceği öngörülmektedir.
- İdari ve mali açıdan birbirinden bağımsız, ayrı tüzel kişiliklere sahip Altyapı Yönetimi ile Tren İşletmesi (yük ve yolcu taşımacılığı için) birimlerinin kurulması ve bu birimlerin rekabetçi ortamda faaliyetlerinin sürdürmesi hedeflenmektedir.

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, Rihtım ve İskeleleri işletmek, genişletmek, yenilemek, bunları tamamlayıcı faaliyetlerde bulunmak* olarak belirlenmiştir.

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.

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, 153 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 17 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.

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-Aliağa arasında EGERAY adı altında 2010 yılında banliyö işletmeciliğine başlayacaktır.

III- 2. TCDD'nin Mevcut Durumu

TCDD, 2010 yılına kadar 8.686 km.'si konvansiyonel anahat ve 2.322 km.'si tali hat olmak üzere toplam 11.008 km. konvansiyonel hat ve 397 km. yüksek hızlı tren hattı olmak üzere toplam 11.405 km.lik demiryolu hattında taşımacılık faaliyetlerini sürdürmüştür. Söz konusu ana hatların %93'i tek hat olup, toplam hatların 2.670 km.'si elektrikli ve 3.426 Km.'si sinyalli hale getirilebilmiş ve toplam yol uzunluğu içerisindeki elektrikli ve sinyalli hat oranları sırasıyla %23 ve % 30 olabilmıştır.

Mevcut hatların;

- % 29'u Standart dışı karp yarıçapına, (Yarıçap< 1.000)
- % 24'ü Standart dışı eğime, (Eğim > %0 10)
- % 1,6'sı Standart dışı dingil basıncına, (Dingil Basıncı< 20 Ton)
- % 22'si Standart dışı ray yaşına, (Ray yaşı > 30)
- % 26'sı Standart dışı travers (Çelik, ahşap travers standart dışı) sahiptir.

Çeken Araçlar (Adet)	Mevcut	Faal	Faal %'si
Buharlı Loko	50	2	4
Elektrikli Loko	64	56	88
Anahat Dizelli Loko	502	409	81
Manevra Loko	48	38	79
Elektrikli Dizi	83	70	84
Dizelli Dizi	52	41	79
Yüksek Hızlı Tren Seti	7	6	86

Çekilen Araçlar (Adet)	Mevcut	Faal	Faal %'si
Yolcu Vagonu	990	828	84
Yük Vagonu	17.607	15.280	87
Kapalı Vagon	5.487	5.120	93
Açık Vagon	6.265	5.213	83
Sarıçılı Vagon	675	524	78
Platform Vagon	5.180	4.423	85
3.Şahıs Vagonları	2.453	2.453	100
İdari Hizmet Vagonu	1.908	1.906	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 % 65'i, elektrikli lokomotiflerin % 63'ü, yolcu vagonlarının % 55'i, yük vagonlarının % 60'ı 20 yaşın üzerindedir.

TCDD 2003 yılında 35.853 adet personel ile faaliyetlerini sürdürürken, 2009 yılı itibariyle personel sayısı 29.966 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
2009	11.993	15.613	858	28.464	1.502	29.966	4.259	34.225

TCDD personel mevcudunu, diğer ülkeler ile karşılaştırdığımızda, 2008 yılı itibariyle 1 km. demiryoluna düşen personel sayısı; Belçika'da 10, Almanya'da 5, Avusturya'da 8, Fransa'da 5 iken Ülkemizde 3'dür. 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

2008 yılı ortalarında Amerika Birleşik Devletlerinde başlayan ve kısa zamanda bütün Dünyayı etkisi altına alan ekonomik kriz 2009 yılında etkisini sürdürmüş olup, ülkemizi de etkilemiştir. Ülkemizin hem dış ticaret hacmi hem de iç piyasa da bir daralma olmuş, dış ticaret hacmimiz 2008 yılına göre 2009 yılında yaklaşık % 30 oranında azalma olmuştur.

Ekonomideki daralma en büyük etkisi lokomotif görevini üstlenen ulaştırma sektörünü etkilemiştir. Ulaştırma sektöründeki etkilenme, demiryolu yük ve yolcu taşımalarını da olumsuz yönde etkilemiştir.

Yük Taşımacılığı

Kuruluşumuzda son yıllarda yapılan atılımlar neticesinde taşıma miktarları hızla artmıştır. 2003 yılına göre 2008 yılında taşıma miktarında %32, ton-km'de %17 oranlarında artış yaşanmıştır.

Yük Taşımaları (Milyon)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Ton	15,9	17,9	19,1	20,1	21,4	23,8	21,8
Ton-Km	8.669	9.417	9.152	9.676	9.921	10.552	10.163

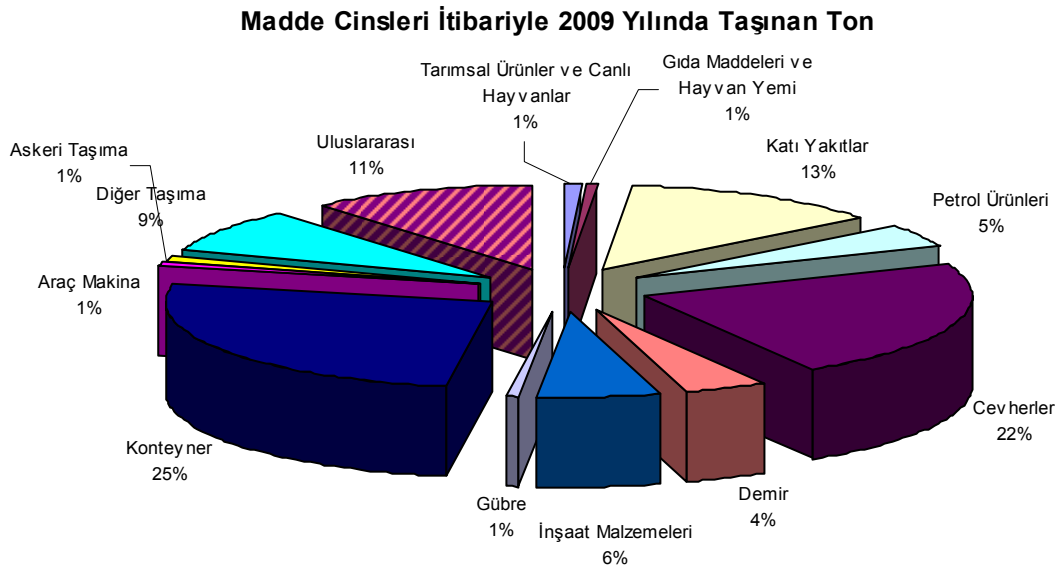
Ortalama Taşıma Mesafesi	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Km	547	527	479	483	468	461	478

Son yedi yıl içerisinde Kuruluşumuz taşıma anlayışını değiştirmiş ve parça taşımacılığından Blok Tren İşletmeciliğine geçmiştir.

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

322 adet yük merkezinin (Fabrika-Organize sanayi gibi) ana demiryolu ağına bağlantısını sağlayan 448 km. iltisak hattı mevcuttur.

Madde cinslerine göre taşımaları incelediğimizde; cevher, kömür, konteyner ve uluslar arası taşımalar toplam taşımanın % 71'ini oluşturmaktadır.



TCDD'nin yük taşımalarını müşteri profili bazında incelediğimizde ise; 2009 yılında toplam taşımanın % 79'unu Karabük ve İskenderun Demir Çelik İşl., Etibank Genel Müd., Ermaden San. A.Ş., Adoçim, Tüpraş, Öztrak Nakliyat, Türkon, Ar-Gü başta olmak üzere 50 firma ile yapmaktadır.

Belli Başlı Müşterilerin Yaptığı Taşımalar	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Firma Sayısı	42	42	42	42	50	50	50
Ton (Bin)	9.148	11.081	11.600	12.220	13.218	14.421	14.901
TCDD (Şebeke) Toplamı (Bin)	14.226	15.689	16.289	17.182	18.304	19.655	18.911
Oran	64	71	71	71	72	73	79

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

Rotasyon	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Gün	15,4	12,9	11,4	11,6	11,4	10,4	11,7

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 2.453 adet vagona yükselmiştir. 2009 Yılında sahibine ait vagonlarla yapılan taşıma 4,2 Milyon tona ulaşmış olup, toplam taşıma içindeki payı % 22'ye ulaşmıştır.

Sahibine Ait Vagonlarla Yapılan Taşımalar(Bin)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Ton	1.005	1.873	1.840	2.779	3.929	4.255	4.234
TCDD (Şebeke) Toplamı	14.226	15.689	16.289	17.182	18.304	19.655	18.911
Oran	7	12	11	16	21	22	22

2008 yılı sonlarında başlayıp 2009 yılında devam eden küresel ekonomik kriz nedeniyle ülkemizin ihracat hacmi daralmasına müteakip, Kuruluşumuzun 2009 yılında ihracat taşımalarında % 30, ithalat taşımalarında %22 ve transit taşımalarında %33 toplam uluslararası taşımalarda ise % 27 oranında azalma olmuştur.

2003 yılına göre 2009 yılında ise ihracat taşımalarında % 78, ithalat taşımalarında %9, transit taşımalarında % 88 ve toplam uluslararası taşımalarda % 38 oranında artış sağlanmıştır.

Türkiye'nin Avrupa ile Asya arasında bir köprü oluşturmasından dolayı uluslararası 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.

Uluslararası Yük Taşımaları (Bin Ton)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
İhracat	692	923	1.159	1.397	1.548	1.762	1.231
İthalat	1.006	1.303	1.699	1.577	1.512	1.405	1.096
Transit	17	74	48	29	40	48	32
Toplam	1.715	2.300	2.906	3.003	3.100	3.215	2.359

2009 Yılında Mevcut Uluslararası Yük Trenleri

ORTA DOĞ U'ya

Mersin-Suriye
Haydarpaşa-Suriye
Yakapınar-Suriye
Adana-Suriye
Sivas/Malatya-Suriye
Tatvan-Suriye(Transit)
Kaklık/Afyon-Suriye
İskenderun-Suriye
Horozluhan/Konya-Suriye
Nazilli/Denizli-Suriye
Gömeç-Suriye
Ankara-Suriye
Narlı (Kahramanmaraş)-Suriye
Samsun-Suriye
Karabük-İran
Ankara-İran
Mersin-İran
İskenderun-İran
Bandırma-İran
Köseköy-İran
Manisa-İrak
Mersin-İrak
Samsun-İran
İran-İskenderun Blok Yük Treni
İran-Köseköy Blok Yük Treni
Biçerova/Manisa-İran
Köseköy-İran

AVRUPA'ya

Halkalı-Sopron-Halkalı
Halkalı-Viyana
Köln-Köseköy-Köln
Köln-Derince
Halkalı-Wels
Halkalı-Budapeşte
Çukurhisar-Viyana
Slovenya-Halkalı

ORTA ASYA'ya

Haydarpaşa-Almata
Haydarpaşa-Türkmenistan

Dönemsel olarak müşteri talebine göre uluslararası tren güzergahları değişiklik göstermektedir. İlk seferine 14 Ağustos 2009 tarihinde İslamabad'dan başlayan "Türkiye-Pakistan Blok Konteynır Treni", 6.566 km.lik parkuru 13 günde tamamlayarak planlanan sürede Haydarpaşa'ya ulaşmıştır.

Yolcu Taşımacılığı

Banliyö Taşımacılığı

Kuruluşumuz İstanbul'da Anadolu yakasında H.Paşa-Gebze (118 sefer/gün), Avrupa yakasında İstanbul-Halkalı parkurlarında (116 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	2009
Sikeci	19.652	21.495	21.442	21.015	21.943	22.235	21.105
Haydarpaşa	14.555	13.792	16.722	19.196	22.200	23.829	25.324
Ankara	15.088	15.116	14.118	13.173	12.162	9.152	10.824
Basmane	44	70	135	23	-	-	-
Alsancak	183	117	78	75	-	-	-
Toplam	49.522	50.590	52.495	53.482	56.305	55.216	57.253

Banliyö taşımacılığında 2003 yılına göre 2009 yılında % 16, 2008 yılına göre ise % 3 oranında artış olmuştur.

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-Aliağa arasında EGERAY adı altında banliyö işletmeciliği yapacaktır. Bu itibarla Protokol kapsamında İzmir'de inşaat çalışmaları nedeniyle banliyö bölgesindeki hatlar 2006 yılında trafiğe kapatılmıştır. Bu şirket Cumaovası-Aliağa arasında EGERAY adı altında 2010 yılında banliyö işletmeciliğine başlayacaktır.

Anahat Yolcu Taşımacılığı

Kuruluşumuzda yurtiçi, uluslar arası ve kombine yolcu taşımacılığı yapılmaktadır.

Anahat Yolcu Taşımaları (Bin)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Yurtiçi	27.342	26.050	23.668	23.750	24.747	23.715	21.657
Yüksek Hızlı Trenler	-	-	-	-	-	-	942
Uluslar arası	129	116	143	182	208	255	241
Toplam	27.471	26.166	23.811	23.932	24.955	23.970	22.840

Anahat yolcu taşımacılığında 2008 yılına göre 2009 yılında % 5 oranında azalma olmuştur. Bu azalışta;

- 2008 yılı sonlarında Amerika'da başlayıp bütün dünyayı saran ekonomik kriz nedeniyle oluşan durgunluk,
- Yol bakım ve onarım çalışmaları nedeniyle konvansiyonel bazı trenlerin geçici olarak seferlerinin kaldırılması veya saatlerinin değiştirilmesi,
- Havayolu taşımacılığın özel sektöre açılmasıyla ortaya çıkan rekabet nedeniyle firmaların uyguladığı promosyonlar sonucu tercihin ağırlıklı olarak havayoluna kayması,

etkili olmuştur.

Anahat Yolcu-Km (Milyon)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Yurtiçi	4.522	3.770	3.602	3.802	3.999	3.552	3.232
Yüksek Hızlı Trenler	-	-	-	-	-	-	237
Uluslar arası	61	65	59	76	81	98	103
Toplam	4.583	3.835	3.661	3.878	4.080	3.650	3.572

Yüksek Hızlı Trenler: Yüksek Hızlı Tren İşletmeciliği 13 Mart 2009 tarihinde, Ankara-İstanbul Hızlı Tren projesinin 1.etabı olan Ankara-Eskişehir-Ankara arasında başlamıştır. Ankara-Eskişehir arası 1 saat 30 dakika olup, Sincan-Esenkent arası hızlı tren hattı tamamlandığında 1 saat 15 dakika, Sincan-Ankara ve Eskişehir Yeraltı Gar Projesinin de tamamlanmasıyla birlikte bu süre 1 saat 5 dakika olacaktır.

YHT'lerin sefere başlamasıyla beraber 13 Mart 2009- 31 Ağustos 2009 tarihleri arasında Ankara'dan 4, Eskişehir'den 5 olmak üzere günde toplam 9 sefer yapılmakta iken, 1 Eylül 2009 tarihinden itibaren sefer sayıları 2 katına çıkartılarak Ankara'dan 7, Eskişehir'den 8 olmak üzere günde toplam 15 sefer yapılmaktadır.

Ankara-Eskişehir arasındaki tarifeli trenler ile günlük 575 civarında olan yolcu sayısı, 1 Eylül 2009 tarihinden itibaren sefer sayısının 2 katına çıkarılmasından sonra % 595 artışla ortalama 4000 kişi/gün'e yükselmiştir. Cuma-Cumartesi-Pazar günlerinde 5.000'in üzerine ulaşmaktadır. Bu parkurdaki hedef yolcu sayısı, özel araç kullanımını azaltarak ortalama 7.000 kişi/güne çekilmesidir.

YHT'ler 2009 yılı itibari ile Ankara-Eskişehir-Ankara arasında toplam 3.339 sefer yapmış ve %75 civarında Doluluk Oranı ile 928.525 yolcu taşımıştır.

YHT'lerin sefere başlamasıyla birlikte Ankara'dan İstanbul ve Kütahya'ya trenle, Bursa'ya otobüsle kombine yolcu taşımacılığına başlanılmıştır. YHT'ler ile bağlantılı olarak Eskişehir-H.Paşa-Eskişehir arasında 4+4=8 sefer konvansiyonel tren, Eskişehir-Kütahya-Eskişehir arasında 3+3=6 sefer DMU setleri, Eskişehir-Bursa-Eskişehir arası 6+6=12 (Cuma-Pazar ek seferlerle) sefer otobüs ile kombine taşımacılık yapılmaktadır.

Süper Ekspres Trenler: Hızlı ve konforlu trenler olup, büyük kentler arasında direkt yolcu taşımaya 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.

<u>Tren Adı</u>	<u>Parkuru</u>
Başkent Ekspresi	Eskişehir-Haydarpaşa
Fatih Ekspresi	Ankara-İstanbul
Cumhuriyet Eksp.	Eskişehir-Haydarpaşa
6 Eylül Ekspresi	İzmir-Bandırma
17 Eylül Ekspresi	İzmir-Bandırma
Eskişehir Ekspresi	Eskişehir-Haydarpaşa
Sakarya Ekspresi	Eskişehir-Haydarpaşa

Mavi Trenler: İşledikleri bölgenin önemli merkezleri dışında durmayan hızlı trenlerdir.

<u>Tren adı</u>	<u>Parkuru</u>
İç Anadolu Mavi	Haydarpaşa-Adana
İzmir Mavi	Ankara-İzmir
Çukurova Mavi	Ankara-Adana

Ekspres Trenler: Uzun mesafeli hızlı trenlerdir. Yolcu yoğun olan merkezlerde durmaktadır.

<u>Tren adı</u>	<u>Parkuru</u>
Boğaziçi Eksp.	Ankara-Haydarpaşa
Anadolu Ekspresi	Ankara-Haydarpaşa
Ankara Eksp.	Ankara-Haydarpaşa
Karesi Eksp.	Ankara-İzmir
Meram Ekspresi	Haydarpaşa-Konya
Doğu Ekspresi	Haydarpaşa-Kars
Güney Ekspresi	Haydarpaşa -Kurtalan
Vangölü Ekspresi	Haydarpaşa -Tatvan
Fırat Ekspresi	Adana-Elazığ
Ege Ekspresi	Afyon-İzmir

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

Önemli Bölgesel Ekspresler:

<u>Tren adı</u>	<u>Güzergah</u>
Bölgesel Ekspres	H. Paşa-Adapazarı (24 sefer/gün)
Bölgesel Ekspres	Adana-Mersin (54 sefer/gün)
Bölgesel Ekspres	Zonguldak-Karabük (14 sefer/gün)

Ray Otobüsü/Mototrenler: 5600/5700 serisi Ray otobüsü, 5500 serisi mototrenler ve 15000 serisi DMU dizel tren setleri ve 2009 yılında temin edilen 12 adet DMU seti ile kısa mesafeler arasında işleyen ve işledikleri bölgenin yolcusu yoğun olan merkezlerinde duran hızlı trenlerdir. Mersin-Adana, Basmane-Denizli ve Eskişehir-Kütahya parkurları ağırlıklı olmak üzere Ray otobüsü/mototren çalıştırılmaktadır.

Yolcu Trenleri: Kısa ve uzun mesafe trenleri olup, yerleşim merkezleri arasında çalışan ve aradaki bütün istasyonlar ile duraklarda duran trenlerdir.

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.

Uluslar arası trenler: 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 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.

Limn İşletmeciliği

Elleçleme Hizmetleri

Limn hizmetleri ülkelerin ağırlıklı olarak dış ticareti ile ilişkili olduğundan, 2008 ve 2009 da Dünyada yaşanan ekonomik kriz nedeniyle Kuruluşumuzun limn hizmetleri olumsuz etkilenmiştir. 2008 yılına göre 2009 yılında limn elleçlemelerinde % 16 oranında azalma olmuştur.

Limn Hizmetleri (Bin Ton)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Yükleme	18.992	20.547	19.904	21.463	16.941	14.386	13.518
Boşaltma	22.517	26.151	24.745	23.901	19.619	16.020	12.113
Toplam	41.509	46.698	44.649	45.364	36.560	30.406	25.631

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 ağırlıklı kuru dökme yükler ve feribot işletmeciliği için kullanılmaktadır.

LİMANLARIMIZIN KAPASİTESİ (Kontinu Sistem Hariç)

LİMANLAR	Gemi Kabul Kapasitesi		Konteyner	Konteyner	Dökme Kuru+	Depolama Alanları (m2)	
	Gemi / Yıl		Elleçleme	Elleçleme	Karışık Eşya		
	Yolcu Gemisi	Yük Gemisi	Kapasitesi	Kapasitesi	Elleç.Kapasite	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.

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 03.05.2007 tarihinde yapılmıştır. Özelleştirme İdaresince ihaleyi kazanan işleticiye limanı devralmaları için davetiye gönderilmiş olup, 24.12.2009 tarih itibarıyla işleticiye verilen süre tamamlanmış, işletici limanı almamıştır. Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, ihale koşullarına göre ikinci en yüksek teklifi veren firmaya teklif götürmüş, firmaya tanınan karar süresi devam etmektedir.
- Derince Limanının 36 yıl süreyle “İşletme Hakkının Verilmesi” yöntemiyle özelleştirilmesi amacıyla 12.09.2007 tarihinde yapılan ihale sonucunda, limanın ihaleyi kazanan işleticiye devredilmesi, 22.11.2007 tarihinde Özelleştirme İdaresince onaylanmıştır. Hukuki süreç devam etmektedir.
- Samsun Limanının, “İşletme Hakkının Verilmesi” yöntemiyle özelleştirilmesi amacıyla yapılan ihale sonucunda, liman 125.200.000 ABD Doları bedelle ve 36 yıl süreyle 31.03.2010 tarihinde Ceynak Lojistik ve Ticaret A.Ş’ne devredilmiştir.
- İskenderun Limanının özelleştirilmesine ilişkin olarak 11.07.2005 tarihi itibarıyla yayımlanan ilanlarla ihaleye çıkılmış, söz konusu ihale süreci 09.09.2005 tarihinde yapılan nihai pazarlık görüşmeleriyle tamamlanmıştır. Ancak söz konusu ihale ÖYK’nın 06.02.2007 tarih ve 2007/09 sayılı kararı ile iptal edilmiştir. Yeniden ihaleye çıkılması için TSKB (Türkiye Sınai Kalkınma Bankası A.Ş.) tarafından güncellemeler yapılmaktadır.
- Bandırma Limanının 36 yıl süre ile “işletme hakkı verilmesi” yöntemiyle yapılan ihale sonucunda, en yüksek teklifi veren Çelebi Ortak Girişim Grubu devredilmesi, Özelleştirme Yüksek Kurulu Kararıyla onaylanmış olup, ÖİB tarafından davet yazısı firmaya gönderilmiş olup, firmaya tanınan ikinci 45 günlük süre 20 Mayıs 2010 tarihinde sona erecektir. 18 Mayıs 2010 tarihinde devredilmesi planlanmaktadır.

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 gayriaktif kalmaları nedeniyle ortalama 2 adet feribotla hizmet verilmektedir.

Vangölü İşletmesi	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Sefer Sayısı	1.015	1.205	1.010	1.150	1.272	1.496	838
Yolcu sayısı	29.084	28.890	23.905	27.203	23.489	30.739	27.494
Yük (Ton)	222.299	283.341	211.211	252.839	276.741	269.800	128.030
Vagon Sayısı	18.032	22.627	18.089	19.629	20.310	25.175	13.227

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	2009
Sefer Sayısı	2.766	3.286	3.396	3.572	3.543	3.694	2.727
Yük (Ton)	824.143	913.918	977.856	1.027.503	1.085.734	1.139.147	761.533
Vagon Sayısı	22.461	24.050	23.369	25.964	27.795	29.415	19.485

III-4. TCDD'nin Mali Durumu

TCDD'nin Mali Durumu (Milyon TL)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Gelir Toplamı	1.119	1.244	1.863	1.548	1.643	1.754	2.108
Gider Toplamı	1.615	1.873	2.076	2.052	2.273	2.566	2.624
Dönem Kar/Zararı	-496	-629	-213	-504	-630	-812	-516

Dünya'da yaşanan ekonomik kriz nedeniyle dünyada olduğu gibi Türkiye 'de ekonomik büyüme negatif olmuş, doğal olarak ulaştırma sektörünü de olumsuz yönde etkilemiştir. Bu gelişmeler ışığında demiryolu taşımaları yükte % 8,4, anahat yolcuda % 4,7 oranında azalma olmuştur. Banliyö taşımalarımızda ise 3,7 oranında artış olmuştur. Ancak anahat yolcu ve yük taşımalarımızdaki azalışa karşın 2009 yılı Kuruluş zararı geçen yıla göre % 36 oranında azalış ile 516 Milyon TL. olmuştur. Kuruluşumuzun gelirindeki bu artışta arazi/arsa satışları etkili olmuştur.

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 TCDD İşletmesi ve Bağlı Ortaklıklarımızın yarattığı Katma Değere (Alıcı fiyatlarıyla GSMH'ya katkısı) baktığımızda bu durum daha açık görülecektir.

Yıllar	Katma Değer (Bin YTL)
2002	155.185
2003	184.997
2004	182.739
2005	170.771
2006	282.735
2007	238.581
2008	116.953

2007 yılına göre 2008 yılında Katma Değerdeki düşüşte; sübvansiyon, zarar, tüketicilere yansıtılan vergi ve fon 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 gözükmemektedir. 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)

Ülke	Yolcu-Km							Ton-Km								
	Demiryolu	%	Otomobil	%	Otobüs	%	TOPLAM	Demiryolu	%	Karayolu	%	İçsuyolu	%	Petrol Boru Hattı	%	Toplam
Türkiye	5,1	2,2	120,0	51,0	110,0	46,8	235,1	10,55	4,6	181,94	79,5	-	-	36,40	15,9	228,89
İngiltere	55,0	7,0	679,0	86,4	52,0	6,6	786,0	12,51	7,1	152,40	87,0	0,15	0,1	10,18	5,8	175,24
Yunanistan	1,7	1,4	100,0	80,8	22,1	17,9	123,8	0,79	3,1	24,35	96,5	-	-	0,10	0,4	25,24
Almanya	76,9	7,7	852,3	85,9	63,5	6,4	992,7	91,18	20,9	264,55	60,7	64,06	14,7	15,94	3,7	435,73
İtalya	47,0	5,4	719,6	82,7	103,9	11,9	870,5	21,98	12,0	149,00	81,6	0,08	0,04	11,62	6,4	182,68
İspanya	23,3	5,5	339,1	80,1	60,9	14,4	423,3	10,22	5,3	175,18	90,0	-	-	9,14	4,7	194,54
Belçika	10,4	7,3	110,9	78,3	20,4	14,4	141,7	9,28	24,6	18,21	48,3	8,75	23,2	1,45	3,8	37,69
Fransa	88,6	10,3	720,2	84,0	48,6	5,7	857,3	35,93	14,5	181,88	73,4	8,90	3,6	20,92	8,4	247,63
Avusturya	10,3	11,0	73,3	78,7	9,6	10,3	93,1	18,71	43,3	14,59	33,8	2,36	5,5	7,52	17,4	43,18
Finlandiya	5,9	8,9	42,0	64,1	17,7	26,9	65,5	8,87	32,7	13,04	48,1	2,25	8,3	2,97	10,9	27,13
Macaristan	2,3	3,9	43,2	72,8	13,8	23,3	59,4	4,67	30,9	7,12	47,2	2,89	19,1	0,42	2,8	15,10
Bulgaristan	1,8	5,5	27,0	82,1	4,1	12,4	32,9	3,58	31,3	6,45	56,5	0,08	0,7	1,31	11,5	11,42
Romanya	6,9	7,5	70,5	77,3	13,9	15,2	91,3	12,80	27,6	23,19	50,0	8,69	18,7	1,72	3,7	46,40

Avrupa Ülkeleri tarafından, Toplam Havayolu ve Denizyolu Ton -km istatistikleri yayımlanmadığından tablodaki veriler Havayolu-Denizyolu hariç verilerdir.
Kaynak:UIC İstatistikleri, Avrupa Birliği Ulaştırma ve Enerji İstatistikleri Kitabı 2010

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 % 2,2 iken, İngiltere'de % 7, Almanya'da % 7,7, Belçika'da % 7,3 ve Fransa'da % 10,3 olmuştur.

Ton-km de ise Türkiye'de % 4,6 iken, İngiltere'de % 7,1, Almanya'da % 20,9, Belçika'da % 24,6 ve Fransa'da % 14,5 olmuştur.

ULUSLARARASI KARŞILAŞTIRMALAR

Ülke	1000 Km ² Düşen Karayolu (Km)	1000 Km ² Düşen Demiryolu (Km)	1 Km Dery. Düşen Karayolu (Km)	10000 Nüfusa Düşen Karayolu (Km)	10000 Nüfusa Düşen Demiryolu (Km)	Nüfusun Demiryolu ile Seyahat Sıklığı	Personel Başına Düşen Trafik 10 ³	Personel Başına Düşen Tren-Km	Elektrikli Hat %'si	Hat Uzunluğuna Düşen Personel Sayısı	Hat Başına Düşen Trafik 10 ³	
Türkiye	TR	82	11	7	9	1,2	1,1	567	921	22	3	1.799
İngiltere	GB	720	67	11	29	2,7	20,9	662	320	33	6	3.979
Yunanistan	GR	317	19	16	39	2,4	1,5	361	921	10	3	957
Almanya	DE	648	95	7	28	4,1	23,1	985	2.451	58	5	4.965
İtalya	IT	605	56	11	30	2,8	10,6	767	1.261	71	5	4.091
İspanya	ES	328	30	11	36	3,3	13,2	1.035	2.150	58	2	2.232
Belçika	BE	506	113	4	15	3,4	20,9	535	1.254	84	10	5.603
Fransa	FR	721	54	13	62	4,7	17,7	769	1.462	48	5	4.166
Avusturya	AT	425	69	6	44	7,0	25,9	667	1.675	61	8	5.037
Finlandiya	FI	81	18	5	53	11,4	13,5	1.467	3.151	52	2	2.505
Macaristan	HU	335	82	4	32	7,7	11,3	454	583	35	4	1.934
Bulgaristan	BG	66	37	2	10	5,7	4,7	209	433	68	8	1.691
Romanya	RO	340	45	8	36	4,9	3,4	301	674	37	6	1.826
Japonya	JR	505	53	10	15	1,6	70,6	2.101	2.210	61	6	13.758
Amerika	US	208	23	9	66	7,4	0,1	14.183	-	-	1	11.517

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 113 km, İngiltere’de 67 km demiryolu düşmektedir.

Nüfusun bir yıl içerisinde demiryolu ile seyahat sıklığı ise Avrupa ülkelerinin çok altındadır. 2008 yılında Türkiye’de 1,1 iken İngiltere’de 20,9, Almanya’da 23,1, Belçika’da 20,9, Fransa’da ise 17,7 olarak gerçekleşmiştir.

Ayrıca ton-km ve yolcu-km taşıma toplamı olarak adlandırdığımız trafik birimi olarak incelendiğinde ise Avrupa ülkelerinin altında kaldığı görülmektedir. 2008 yılında Türkiye’de 1.799 iken İngiltere’de 3.979, Almanya’da 4.965, Belçika’da 5.603 ve Fransa’da ise 4.166 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 2009 yılında % 48 olmuştur. 2003-2009 döneminde TCDD’ye yaklaşık 3,5 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 sektöründe faaliyet göstermesine imkan sağlayacak Demiryolu Sektör ve yeni TCDD Kanunların kısa sürede hayata geçirilmesi sektörün gelişimine önemli katkı sağlayacaktır.