

DEMİRYOL-İŞ SENDİKASI'NIN RAYLI TAŞIMACILIK ÜZERİNE GÖRÜŞLERİ

Nurettin GİRGINER, Genel Sekreter

Demiryolu taşımacılığı, yapısı gereği, diğer toplu taşımacılık türlerine göre önemli potansiyel üstünlüklere sahiptir. Toplu yolcu ve yük taşımacılığında hızlı, güvenli, ekonomik, rahat, dakik ve çevreye asgari zarar veren bir hizmetin ancak raylı sistemlerle gerçekleştirilmesi mümkündür. Aynı miktarda yolcunun ya da yükün taşınabileceği nitelikte bir demiryolu için yatırım maliyeti karayolundan daha düşüktür. Demiryolu taşımacılığında daha az enerji harcanmaktadır. Dahası, karayolunda günde ortalama 800'ün üzerinde trafik kazasında 20'ye yakın insan ölmekte; 300'ün üzerinde insan yaralanmaktadır. Demiryolunun karayolu karşısında güvenlik açısından taşıdığı üstünlük belki de en önemli noktayı oluşturmaktadır.

Bütün bu potansiyel üstünlükler, ulaştırmada hatalı politika ve tercihler nedeniyle uygulamaya tam olarak yansımamaktadır. Türkiye'de, özellikle 1950'li yıllardan itibaren, karayolu taşımacılığına ağırlık veren bir ulaştırma politikasının izlenmesi ve demiryollarının ihmal edilmesi bugünkü sıkıntıların temel kaynağını oluşturmaktadır. İzlenen hatalı politikalar sonucunda demiryolları ülkenin ulaştırma sistemi içinde olması gerekenin çok altında bir paya sahiptir ve yine hatalı politikaların ve uygulamaların sonucu olarak makul düzeyin çok üzerinde zarar etmektedir.

1993 yılında 146,3 milyon yolcu taşıyan TCDD, 1995 yılında yalnızca 104,6 milyon yolcu taşımıştır. Hem banliyöde hem de anahatta yolcu sayısı düşmüştür. Yük taşımalarında son iki yılda düşüş vardır. Demiryollarının Türkiye'deki toplam taşımacılık içindeki payı yolcu taşımacılığında %4 civarına, yük taşımacılığında ise %10 civarına gerilemiş bulunmaktadır.

TCDD, yıpranmış bir altyapı üzerinde kamu hizmeti sunmaya çalışmaktadır. Raylar, çeken ve çekilen araçlar eskimiştir ve yenileme çalışmaları son derece yetersizdir. Çeken ve çekilen araçlar faal oranının da giderek düştüğü görülmektedir. TCDD'ye çeken ve çekilen araç üreten fabrikalar kapasite altı çalıştırılmakta; personel sayısı hızla düşürülmekte; belirli işleri müteahhit firmalara yaptırtma uygulaması giderek yaygınlaşmaktadır.

Devlet, TCDD'nin altyapı, araç ve tesisleri yenilemesi ve taşımacılık hizmetini gerektiği gibi sürdürülebilmesi için

ihtiyaç duyduğu kaynakları esirgemekte ve TCDD'yi piyasadan çok yüksek faizlerle borçlanmak zorunda bırakmaktadır. Karayolunun bütün giderlerini üstlenen devlet, demiryollarının bakım ve onarımını bir yük olarak değerlendirmektedir. 1983 yılında TCDD'ye devlet subvansiyonu faaliyet içi gelirlerin %72'sini oluşturmaktayken, 1995 yılında bu oran %33'e kadar düşürülmüştür. 1983 yılında TCDD'nin toplam giderlerinin yalnızca %9'unu oluşturan faaliyet dışı giderler (bunun önemli bir bölümü faiz giderleridir), 1994 yılında toplam giderlerin yarısına ulaşmıştır. 1995 oranı ise %43'tür. 1995 yılında 38 trilyon lira zarar eden TCDD'nin bu zararının 24,5 trilyon lirası faaliyet dışı giderlerden kaynaklanmaktadır.

Zarar gerekçe gösterilecek TCDD'yi yeniden yapılandırma hazırlıkları Ekim 1995'te başlatılmıştır. Dünya Bankası kanalıyla Türkiye'ye aktarılan 1 milyon doları ile yabancı bir danışman firmaya rapor hazırlanmıştır. Amerikan Booz-Allen&Hamilton Ltd. isimli danışman firma, Temmuz 1996'da tamamladığı nihai raporunda, tümüyle "ticari" bir bakış açısıyla çeşitli öneriler getirmektedir. Bu öneriler hayata geçirilirse, TCDD'nin sunduğu hizmetler azalacak, fiyatlar yükselecek, güvenlik standartları düşecek, sistemin bütünlüğü önemli ölçüde zedelenecek, ülkemizin bu sektörde dışa bağımlılığı daha da artacak, istihdam düzeyi ve çalışma koşulları gerileyecektir.

Demiryolu taşımacılığı Anayasa'da da kabul edilen, ancak neo-liberal politikalarda yeri olmayan, sosyal devlet anlayışı çerçevesinde devletin halka sunduğu temel hizmetlerden biri olmalıdır. Dolayısıyla, demiryolu taşımacılığında dar anlamda ticari kar ya da zarara belirleyici önem verilmesi hatalıdır. Olması gereken, ülkenin ve halkın ulaşım ihtiyaçlarının devlet tarafından, en ucuz, en hızlı, en rahat, en güvenli ve çevreyi en az tahrip eden bir sistemle karşılanmasıdır.

Demiryolu çalışanları olarak, ülkemizin ve halkın çıkarlarını dikkate alan bir ulaşım politikası içinde demiryolu taşımacılığının devlet tarafından kar amacı güdülmeyen sunulmasını, yeterli kaynaklarla ve teknolojiyle donatılmış olarak, yaygın ve kaliteli bir niteliğe kavuşturulmasını diliyoruz.