

DEMİRYOLLARININ YENİDEN YAPILANDIRILMASI SÜREÇLERİ

Giriş

Ulaştırma tüm ekonomiler açısından vazgeçilmez bir önem taşımaktadır. Çünkü ulaştırma hemen hemen tüm sektörler üzerinde bir hızlandırıcı etkisi oluşturmaktadır. Bir ülke açısından ihtiyaçlarına uygun olarak doğru biçimde kurulmuş ve örgütlenmiş geliştirilebilir bir ulaştırma sisteminin varlığı o ülkenin gelecekle ilgili iddialarını gerçekleştirmesinin bir gerekliliği olmasının yanı sıra mevcut durumda da kaynaklarını rasyonel kullanmasının bir aracı niteliğindedir.

Tarih boyunca bu gerçeklikten hareketle ulaştırma alanı bir savaş alanı olmuştur. Egemen güçler kendi çıkar ve beklentilerine koşut olarak özellikle ana ulaşım koridorlarının kontrolünün sağlanmasını temel hedef haline getirmiş ve bu hedefe yönelik geliştirdikleri araçlarla politikalarını gerçekleştirmenin peşine düşmüşlerdir.

Bir ülke açısından uygun ve doğru bir ulaştırma sisteminin oluşturulması ve yönetilmesinin olmazsa olmaz koşulu ülke ihtiyaçlarının belirlenmesini sağlayacak bütüncül yaklaşımdır. Bu yaklaşım ekonominin tüm alanlarını bütün olarak görebilmelidir. Bunun dışında parçacı yaklaşımlar kabul edilebilir nitelikte değildir.

1970'lerin ortasından itibaren dünyada uygulama alanı bulan neo-liberal politikalar “hantal devlet” söylemi altında “serbestleştirme, özikleştirme, özelleştirme ve deregülasyon” araçları ile kamusal hizmet alanlarının piyasaya açılmasına ve bu alanlarda kamu denetiminin etkisiz hale getirilmesine yönelik olarak sürdürülmüştür. Bu politikaların en önemli özelliği bütünü parçalara ayırma ve bu parçaları ayrı ayrı bütünü gözetmeksizin inceleme konusu yapma niteliğidir.

Ülkemizde demiryolları da bu sürecin bir parçası durumundadır. Özellikle 1980 sonrasında ülkemizde kamu alanında hızla gelişen taşeronlaşma ve alınabilecek tüm hizmetlerin dışarıdan alınmasına yönelik adımlar, 1990'lı yılların 2. yarısı ile birlikte Avrupa Birliği süreci ile de bağlantılanarak demiryollarımızda da atılmıştır.

25 yıla yakın bir süredir devam eden bu süreç, her geçen yılda yeni bir boyut kazanmakta ve bir bütün halinde demiryolu sistemi her seferinde farklı bir boyutuyla can çekişmeye devam etmektedir.

Bu çalışmada demiryollarında yeniden yapılanma çalışmaları ve yarattığı sonuçlar incelenecek ve değerlendirilecektir.

1. Demiryollarında Yeniden Yapılanma

Demiryolu sistemi açısından son 25 yıla damgasını vuran süreç hiç kuşku yok ki sistemin yapısal dönüşümünü içeren reorganizasyon çalışmaları ya da sık kullanımı ile yeniden yapılanma sürecidir. Elbette değişim ve değişen koşullara uyum sağlamak büyük önem taşır, ancak sürekli aynı şeylerin söylenmesine karşın 25 yıl boyunca süreci bir türlü tamamlayamamış olmak üzerinde dikkatle düşünölmelidir.

Demiryolu sisteminin reorganizasyonuna ilişkin çalışmaların AB sürecine koşut olarak 90'lı yılların ikinci yarısında yeni bir aşamaya geçtiği ve 2000'li yıllar boyunca günümüze kadar da değişik söylem ve şekillerde devam ettiği görölmektedir.

Bu politikaların dikkat çeken ve belki de en çok tartışma yaratan özelliği; başlangıçtan bu yana; her alan, mekân, durum ve şartta geçerli olacağına inanılan tek tip bir politikanın savunula gelmesidir.

Demiryolu sistemlerinin yeniden yapılanma süreçlerinin temel nedenleri şöyle sıralanmaktadır;

- Demiryollarının pazar payını diğer modlara kaptırması sonrasında oluşan gelir kayıpları.
- Doğrudan devletin işlettiği demiryolu sisteminde uygulanan katı regülasyonlar sonucu oluşan hantal yapıların; sübvansiyonlar, aşırı istihdam ve kârlı olmayan hatlarda faaliyetlerin sürdürülmesi gibi durumların yol açtığı zararları yeterince karşılayamaması.
- Kamu kuruluşlarının yavaş hareket eden, risk almayan, sonuçları değil sorumlulukları dikkate alan, bu nedenle hızlı karar alma süreçlerinden yoksun ve değişime yeterli derecede uyum sağlayamayan organizasyonlara dönüşmesi.
- Böyle bir yapı içindeki demiryollarının bir taraftan da politik müdahalelere açık olması hem fiyatlama hem de yatırım konularında yanlış kararların alınması.

Bu bağlamda reform çalışmaları, demiryolu sisteminde nihai olarak mali açıkların azaltılması, etkinliğin artırılması ve hizmet kalitesinin yükseltilmesi amacına hizmet eden bir araç olarak sunulmaktadır. Tanımlanan reform sürecini, tarihsel gelişim içindeki uygulamaları da dikkate alarak iki ana çerçevede sınıflandırmak mümkündür. Bunlardan ilkinin demiryollarının yönetiminde devlet müdahalesinin azaltılması; ikincisini ise demiryolu sektörünün rekabete açılması oluşturmaktadır.

Reformlar çerçevesinde sektörün serbestleştirilerek sektör içi rekabetin sağlanması yönünde adımlar atılmış; altyapı ve işletme faaliyetlerinin ayrıştırılmasıyla yolcu/yük taşımacılığı hizmeti vermek isteyen bağımsız demiryolu işletmelerinin pazara girişine olanak tanınmıştır.

Ülkeden ülkeye değişmekle birlikte reformlar çerçevesinde, borçların yapılandırılması, kamu hizmeti yükümlülüklerinin yeniden düzenlenmesi, serbestleşme faaliyetleri ile sektörün denetim ve gözetimi için düzenleyici otorite oluşturulması gibi farklı pek çok uygulama peşi sıra veya eş zamanlı gerçekleştirilmektedir.

Bu temel çerçevede, Avrupa Topluluğu ülkelerinin demiryollarını geliştirmelerini teşvik eden ortak kuralların oluşturulması konusundaki en somut adım 29 Temmuz 1991 tarih ve 91/440 sayılı Konsey Yönergesidir (Direktifi). Bu temel yönergeyi diğerleri izlemiş ve Avrupa Topluluğu demiryolları için bir yeniden yapılanma yol haritası oluşturmuştur.

Topluluk demiryollarının, tek pazarın gereklerine uygun olarak yapılanmasını kolaylaştırmayı ve verimliliklerini artırmayı amaçlayan bu yol haritası şöyle özetlenebilir:

- Üye ülkelerde demiryolu altyapısını geliştirme sorumluluğu devlet elinde tutulmalıdır.
- Üye ülkeler, demiryolu kuruluşlarının pazar ihtiyaçlarına ve ticari şirket normlarına uygun faaliyette bulunabilecekleri bağımsız bir yapıya kavuşmaları için gerekli önlemleri almalıdırlar.
- Buna göre devletin rolü, ulaştırma politikasının genel hatlarının belirlenmesi, altyapının elverişli ve işler halde tutulmasıyla bunlara ek olarak sektörde oluşabilecek pazar gücünün kötüye kullanımını engelleyecek düzenleyici önlemler almakla sınırlı kalmalıdır.
- Altyapı ve işletmecilikle ilgili faaliyetler asgari muhasebe bazında yönetsel olarak birbirinden ayrılmalı ve bütçeleri ayrı tutulmalıdır.
- Altyapı yönetiminin hukuki yapısı, organizasyon ve karar alma fonksiyonlarının herhangi bir demiryolu işletmesinden bağımsız olmaması durumunda, kapasite tahsis bağımsız bir organ tarafından yapılmalıdır.

- Altyapı yönetimleri, altyapı kapasitesinin tahsisi ve ücretlendirilmesinde dikkate alınan genel ilkeleri içeren şebeke bildirimi yayımlayarak; eşit ve adil bir erişimin sağlanmasının önündeki engellerden biri olabilecek bilgi asimetrisini engellemelidirler.
- Bu çerçevede; altyapı erişim ücretleri; altyapı tıkanıklığı ile çevresel faktörlerden doğan maliyetler de hesaplama dahil edilerek, tren işletilmesi sonucu oluşan doğrudan maliyetler dikkate alınarak belirlenmelidir.
- Üye ülkeler kamuya ait ya da kamu denetimi altındaki mevcut demiryolu şirketlerinin iyi bir mali yapıya kavuşmasını güvenceye almalıdırlar.
- Bu çerçevede demiryollarına verilen sübvansiyonların hangi faaliyetlerde kullanıldığının takibi yapılarak, altyapı yatırımları için verilen kamu fonlarının çapraz sübvansiyonla işletme faaliyetlerindeki zararları kapatmak için kullanılmasının önüne geçilmelidir.
- Altyapı-işletme hesaplarının ayrı tutulması prensibi genişletilerek, yatay bağlamda da yolcu-yük taşımacılığı hizmetleri ile kamu hizmeti yükümlülüğü çerçevesinde sürdürülen yolcu hizmetlerinin hesapları ayrıştırılmalıdır.
- Bu yolla, fonlar amaçları doğrultusunda kullanılırken altyapı yatırım planlamaları öngörülebilir hale getirilmeli ve bağımsız demiryolu işletmeleri açısından adil rekabet ortamı oluşturulmalıdır.
- Üye ülkelerin demiryolu şirketlerinin bir araya gelerek oluşturduğu uluslararası gruplara üye ülkelerin altyapısına erişim ve geçiş hakkı verilmelidir.
- Aynı şekilde uluslararası yük taşımacılığında kombine taşımacılık yapan Topluluk firmalarına üye ülkelerin altyapısına erişim hakkı verilmelidir.

2. Türkiye Demiryollarında Serbestleşme ve Yeniden Yapılandırma Çalışmaları

2.1 Genel

Yukarıda da belirtildiği üzere son 25 yılda yeniden yapılanma kapsamında ülkemizde birçok çalışma yapılmıştır.

Bu çerçevede 1990'lı yılların ikinci yarısından bugüne kadar yürütülen projeler şöyle özetlenebilir.

1990'ların İkinci Yarısından Bugüne Yürütülen Yeniden Yapılanma Çalışmaları

Firma Adı	Orijini	Çalışmanın Konusu	Destekle yen Kuruluş	Maliyet	Tarih
Booz-Allen & Hamilton	ABD	Yapısal teşhis ve yeniden yapılanma planının hazırlanması, Mevcut muhasebe sistem analizi, Kanun taslağı hazırlanması	Dünya Bankası	1.000.000 \$	1995-1996
Dünya Bankası Hizmet içi		Reform için seçenekler, Türkiye Devleti Demiryolları TCDD	Dünya Bankası		2002-2002
Halcrow Group Ltd & Carl Bro	İngiliz	Türk/AB Mevzuatı Farklılık Analizi Demiryolu Eylem Planı	AB	543.000 €	2003-2003
Argeda Araştırma Geliştirme Danışmanlık	Türkiye	Hızlı, Emniyetli, Kaliteli Ulaşım Projesi	Öz kaynak		2003-2006

CANAC	Kanada	İşgücünün Yeniden Yapılandırılması Sosyal Plan Hazırlanması	Dünya Bankası	700.000 \$	2004-2005
Eşleştirme 1. Aşama Deutsche Bahn AG	Almanya	Mevzuat tasarımları hazırlanmasında Almanya ile Eşleştirme Projesi,	AB	835.600 €	2005-2006
Eşleştirme 2. Aşama EUROMED	Almanya	Hükümetle mali ilişkilerin Düzenlenmesi, Mali Yönetim Bilgilendirme Sisteminin (MYBS) Kurulması Projesi	AB	3.430.000 €	2006-2006
R&H report	Fransa	TCDD'nin hat ve araç bakım sistem ve organizasyonunun iyileştirilmesi	Dünya Bankası	337.000 €	2009-2009
ECORYS	Hollanda	Yolcu hizmetlerinin rasyonelasyonu ve Kamu Hizmeti yükümlülüğü sözleşmesi hazırlanması	Dünya Bankası	226.000 €	2010-2010
Italferr-Trenitalia	İtalya	Demiryolu yük taşıma pazarının incelenmesi	Dünya Bankası	532.000 €	2010-2012
ECORYS	Hollanda	Altyapı Tahsisi, Ücretlendirme, Emniyet ve Karşılıklı İşletilebilirlik Sistemleri dahil olmak üzere demiryollarının Yeniden Yapılandırılması için çerçeve şartlarını oluşturmak	AB	3.168.000 €	2011-2013
TÜSSİDE	Türkiye	TCDD Lojistik Etkinliğin Artırılmasına Yönelik Sistem Analizi ve İşletme Modeli Araştırma Projesi	Öz kaynak		2019-2021
TÜSSİDE	Türkiye	2019-2023 Stratejik Planın hazırlanması	Öz kaynak		2018-2018
TÜSSİDE	Türkiye	Ulusal Demiryolu Ağı Etkinliğini Artırmaya Yönelik Altyapı Kapasite Analizi Araştırma ve Kurumsal Dönüşüm Projesi	Öz kaynak	2.596.000 TL	2020-2021
TÜSSİDE	Türkiye	TCDD'nin tüm süreçlerinin analiz edilerek kurumun süreç envanterinin ve tüm süreç sahipliklerinin belirlenmesi Projesi	Öz kaynak		2019-2020
TÜSSİDE	Türkiye	TCDD Lojistik Merkezler detay fizibilite raporu			2021-

Açıkça görülebileceği üzere son 25 yıllık dönem demiryolları açısından önemli bir reorganizasyon süreci olarak tarif edilebilir.

Kabaca özetlemek gerekirse, Avrupa Birliği (AB) ve Dünya Bankası kaynaklı hibe ve kredilerle birlikte öz kaynakla finanse edilen projelerde; 10 milyon Euro'yu aşan bir bütçe ile AB müktesebatına uygun

olarak Türk demiryolu sektörünü serbestleştirip rekabete açması beklenen bir süreç ortaya konulmuştur.

Bu süreçte; ticaretin serbestleştirilmesi ve küreselleşme çerçevesinde atılan ilk önemli adım; 1995-1996 tarihleri arasında Dünya Bankası (DB) fonlarından sağlanan hibe ile Booz-Allen & Hamilton Firmasının yürütülen çalışmalarıdır. Çalışmalar Kurum içerisinde önemli tartışmalara neden olmuşsa da yapısal dönüşüme gidilmemiştir.

2000'li yıllarla birlikte yeniden yapılanma süreci tekrar gündeme taşınarak hızlandırılmıştır. 2002 yılında AB desteği ile Halcrow Firmasının, Booz-Allen & Hamilton Firmasının çalışmaları sonradan yürürlüğe giren AB müktesebatına uyum açısından değerlendirilmiştir.

Yapılan farklılık analizi sonuçlarına göre 2003-2008 yıllarını kapsayan bir eylem planı hazırlanmış ve buna uygun olarak AB'nin finansal desteğiyle (4.264.000 €'su AB hibesi, 477.000 €'su ulusal kaynak olmak üzere 4,741.000 €) yeniden yapılanma çalışmaları başlatılmıştır.

Çalışmalar kapsamında;

- Demiryolu sektörünü ve TCDD'yi düzenleyen kanunların ve hukuki altyapının hazırlanmasını içeren Eşleştirme Projesi çalışmaları yapılarak; "Genel Demiryolu Çerçeve Kanunu" ile "TCDD Kanunu" taslakları,
- Bu kanun taslaklarını tamamlayıcı nitelikte "Demiryolu Emniyeti Yönetmeliği", "Karşılıklı İşletilebilirlik Yönetmeliği", "Lisans Yönetmeliği" ve "Demiryolu Altyapısına Erişim (Altyapı Tahsisi ve Ücretlendirilmesi) Yönetmeliği" taslakları,
- TCDD'nin iş birimleri ve alt sektörler bazında yeni organizasyon yapıları,
- Ekonomik olmayan yolcu taşımacılığı hizmetleri için Kamu Hizmeti Yükümlülükleri ve sözleşme taslakları,
- TCDD yönetiminin yeni organizasyon yapısında etkili kararlar almasına destek vermek üzere Mali Yönetim Bilgi Sistemi (MYBS) çerçevesi,
- İşgücünün yapılandırılmasına yönelik sosyal plan,
- Altyapı yatırım ihtiyaçları planı

vb. birçok belge ve rapor hazırlanarak sistemin yeniden yapılandırılmasına yönelik gerekli yol haritası oluşturulmuştur. Çalışmalar çerçevesinde teorik anlamda yeniden yapılanma süreci içerisinde yapılması önerilenleri şöyle özetlemek mümkündür.

- Demiryolu yönetimi ile hükümet arasındaki ilişkiler yeniden gözden geçirilmeli ve kurum yönetimi idari ve mali bakımdan özerkleştirilmelidir.
- Hükümet ve demiryolu sektörü arasında yapılacak olan tüm finansal işlemler, TCDD için mutabık kalınan 5 yıllık iş planlarına dayanan yıllık performans sözleşmelerine göre yapılmalıdır. TCDD'nin yükümlülüğü, planda ve sözleşmede belirtilen operasyonel ve mali hedefleri sağlamak, Hükümetin yükümlülüğü ise plana ve sözleşmeye uygun bir şekilde demiryolları için gereken anaparayı ve işletme ödemelerini sağlamak olmalıdır.
- Demiryolu kuruluşu yeni bir iş stratejisi oluşturmalı ve
 - Liman ve iskeleler,
 - Hastane ve sağlık merkezleri,
 - Demiryolu dışındaki aktiviteler ile ilgili olan eğitim müesseseleri,
 - Demiryolu çalışanlarının çocukları için okullar gibi demiryolu dışındaki aktiviteler,
 - Sivas ve Afyon beton travers fabrikaları,

- Çankırı makas fabrikası,
- İştirakler ve Bağlı ortaklıklar TÜLOMSAŞ, TÜDEMSAŞ ve TÜVASAŞ

gibi esas olmayan imalat birimleri demiryollarından ayrılarak kurum asli faaliyetlerine dönerek küçülmelidir.

- Atıl durumda bulunan taşınmaz mallar hızla satılarak değerlendirilmelidir.
- İşletme ve altyapı faaliyetleri birbirinden ayrılmalıdır.
- Yeniden örgütlenme çalışmalarına başlanarak işgücü verimliliğine ulaşılmasını sağlayacak şekilde personel sayısı azaltılmalıdır.
- Kuruluş bünyesinde verimlilik yükseltilecek ulaşılabilir ticari hedefler belirlenmeli, müşterilerin gereksinimlerini karşılayan müşteri odaklı girişimler başlatılmalıdır.
- Gerekğinde bazı hatlarda özelleştirmeye gidilerek, özel kesimin sisteme katılımı sağlanmalı, kamu-özel kesim iş birliği sağlanmalıdır.
- Yerel yetki ve sorumluluklar artırılmalıdır.
- Bir demiryolu yasası çıkarılmalı ve yatırım, bakım ve onarım yaklaşımlarında gerektiğinde değişikliğe gidilmelidir.
- Uygun görülen işleticilere, demiryolu açma serbest erişim hakkı verilmelidir.
- Ekonomik olmayan hatlar kapatılmalıdır.
- Yük tren işletmeciliği için esas olan kârlılık olmalıdır. Yük operasyonlarında sübvansiyon sonlandırılmalıdır.
- Yolcu tren işletmeciliğinde zarar eden trenler hükümetle imzalanacak kamu hizmet sözleşmelerine göre işletilmeli tüm zarar doğrudan hükümet tarafından karşılanmalı, bunun dışındaki ekonomik olmayan tüm trenler seferden kaldırılmalıdır.
- Yerel yolcu hizmetleri yerel yönetimlere devredilmelidir.
- Demiryolunun bir kamu hizmeti olduğu düşüncesinden vaz geçilerek kârlılık ilkeleri ile çalışılmalıdır.
- Demiryollarının ticari ve toplumsal önceliklerini belirleyecek bir yasa çıkarılarak, demiryolu işletmeleri yöneticilerine işletmelerin verimliliğini arttırmaları için yetki ve destek sağlanmalıdır.
- Benzer işi yapan birimler birleştirilmeli, bölgesel yapılanmadan vaz geçilerek, bilançoları üzerinden hesap verecek ve performansları yine bilançoları üzerinden değerlendirilecek iş birimleri kurulmalıdır.

Kuşkusuz tüm bu çabaların sonucunda ulaşılabilecek varsayılan yeni noktanın mevcut durumdan farklılaşan belirgin pozitif öngörülerinden söz etmek mümkündür. Temel belgelerde yer alan verilere göz attığımızda raporların öngörülerini şöyle özetlenebilir.

Yeniden Yapılanma Sonrası Öngörüler

	Çalışma Tarihi	Sübvansiyon Dahil Öngörülen İşletme Oranı	
		Hedef Yıl	Oran
Booz-Allen & Hamilton	1996	2005	0,85
CANAC	2005	2010	0,92
EUROMED	2006	2011	0,98
ECORYS	2013	2023	0,98

Booz-Allen & Hamilton **1996 yılında** yazdığı raporda; 1996 yılında, TCDD'nin işletme oranının sübvansiyonlar hariç 2.16, sübvansiyonlar dahil 1.69 olduğunu; reformların gerçekleştirilmemesi durumunda 2005 yılına gelindiğinde işletme oranının sübvansiyon hariç 1.33'e, sübvansiyon dahil 0.85'e yükseleceğini öngörmüş ve gecikmenin gerek kamu kaynakları ve gerekse sektör açısından büyük kayıplara neden olacağını ifade etmiştir. Bu raporda personelin, erken emeklilik, tazminatlı çıkış vb. yöntemlerle 24.708 kişi azaltılması öngörülmüştür.

Halcrow **2003 yılında** yazdığı raporda; TCDD'nin reform programında gecikildiğini belirttikten sonra, yerel koşulların ilgili müktesebata uyumunun sağlanması için gereken ve 2 yıl içerisinde tamamlanacağı varsayılan yedi adet ana görevi tanımlayan bir Eylem Planı oluşturmuştur.

CANAC **2005 yılında** yazdığı raporda; reform sürecinin önemine vurgu yaptıktan sonra, reformların hayata geçirilmesi ile 2010 yılına gelindiğinde, işletme oranının sübvansiyon hariç 1.48'e, sübvansiyon dahil 0.92'ye yükseleceğini öngörmüştür. CANAC teşvik vb. sosyal yumuşatma önlemlerinin de yer aldığı yeni iş planının hayata geçirilmesi ile 5 yıl içerisinde 12.500 kişinin TCDD'den ayrılabilceğini öngörmüştür.

EUROMED **2006 yılında** yazdığı raporda; reformların gerçekleştirilmesi sonrasında 2011 yılına gelindiğinde işletme oranının sübvansiyon hariç 1.20'ye, sübvansiyon dahil 0.98'e yükseleceğini öngörmüştür.

ECORYS **2013 yılında** yazdığı raporda; 2023 yılı yatırım hedefleri doğrultusunda yeniden yapılanma reformlarının yapılması ve yapılmaması durumları değerlendirilmiştir. Buna göre yapısal reformlar gerçekleştirilmedikçe 2023 yılı yatırım hedefleri ve öngörülen işletme sonuçları gerçekleştirilmiş bile olsa zararın devam edeceği ve 2011 yılına göre yaklaşık ikiye katlanacağını, buna karşın reformların gerçekleştirilmesi ile taşınacak yük miktarına göre değişmekle birlikte 500 milyon ile 1 milyar TL aralığında daha az sübvansiyona ihtiyaç duyulacağını ve demiryolu sisteminin sübvansiyonlar dahil 1-2 milyar TL aralığında kâra geçeceğini öngörmüştür.

TÜSSİDE **2019 yılında** yazdığı raporda; 2019 verilerine göre Türkiye'de demiryolu sisteminin tren-km başına 11,27 \$ zarar ettiğini, 2011-2019 döneminde zararın 2,3 kat arttığını reform yapılmaması durumunda zararın 2030 yılına gelindiğinde kurumsal ayrışmanın gerçekleştiği 2017 yılına göre yaklaşık olarak 2 katına çıkacağını öngörmektedir. TÜSSİDE 2019 raporunda demiryollarında reformların geciktirilmesinin sektör için büyük kayıplar oluşturabileceğinin altını çizmektedir. TÜSSİDE raporunda dikey bütünleşik yeni bir yapılanma ve özel sözleşmeli eleman çalıştırılması konusunda gerekli adımların atılmasını önermektedir.

2.2 Kalkınma Planlarında ve Programlarda Demiryollarının Yeniden Yapılanması

Bu öylesine bir süreç haline gelmiştir ki bir türlü tamamlanamamakta ve sürekli sürdürülerek uzatıldıkça uzatılmaktadır. Demiryolu sisteminin yeniden yapılandırılması ile ilgili insanı düşündüren süreci Kalkınma Planlarından takip etmek mümkündür.

2.2.1 1990-1994 VI. Kalkınma Planı;

Demiryolu ulaştırmasında sorunların çözümü ve verimliliğin artırılması için çağdaş bir işletmecilik ve yeni yönetim anlayışı uygulanacaktır.

Demiryolu taşımacılığında kullanıcıların taleplerini yakından izleyen, pazar koşullarındaki değişikliklere hızla uyum sağlayan **yapısal düzenlemelerin en kısa zamanda gerçekleştirilmesi sağlanacaktır.**

2.2.2 1996-2000 VII. Kalkınma Planı

Taşımacılık alanında, Türkiye'nin henüz taraf olmadığı uluslararası anlaşmalara taraf olunması sağlanacak ve karayolu, demiryolu, havayolu taşımacılığı ile kombine taşımacılıkta AT mevzuatına uygun düzenlemeler yapılacaktır.

Bu amaca ulaşmak için; sektörde verimliliğin artırılması, mevcut kapasitelerin etkin bir biçimde kullanımı, ağırlıklı olarak karayolları ile yapılan yurt içi yük taşımalarının demiryolu, denizyolu ve boru hatlarına kaydırılmasını sağlayacak altyapı ile yasal ve kurumsal düzenlemelerin gerçekleştirilmesi hedeflenmektedir. Ulaştırma alt sistemlerini ülkenin ekonomik ve sosyal gelişimi ile uyumlu ve birbirlerinin tamamlayıcısı olarak ele alan dinamik bir Ulaştırma Ana Planı yapılacak ve uygulamada sürekliliği sağlanacaktır.

Ulaştırma sistemlerinin niteliklerine uygun özelleştirme programları ve denetim mekanizmaları geliştirilecek, yatırımların gerçekleştirilmesinde Yap-İşlet-Devret modeline önem verilecektir.

Demiryollarında artan taşıma talebinden gerekli payı alabilmek için taşıtıcıların taleplerini yakından izleyen ve pazar koşullarındaki değişikliklere uyum sağlayabilen modern işletmecilik yöntemleri uygulanacaktır.

Demiryollarında örgütsel yapıdaki yetersizlik ve eksikliklerden kaynaklanan sorunların çözüme kavuşturulması amacıyla **TCDD Genel Müdürlüğünün yeniden yapılanma programı tamamlanarak kısa sürede uygulanacaktır.**

2.2.3 2001-2005 8. Beş Yıllık Kalkınma Planı

Demiryolu işletmeciliğinin piyasa koşullarına uyumlu, ticari odaklı ve etkin hizmet üretir konuma getirilerek ülke ulaşım sistemi içindeki rolünün artırılmasının yanı sıra işletici kuruluş TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğünün dikey entegrasyona sahip yapısının küçültülerek iş birimi bazında yeniden yapılanması sağlanacaktır.

Bu bağlamda, yük ve yolcu temel iş birimleri ile altyapı ve atölyeler destek iş birimleri oluşturulacaktır. Hizmette etkinliği artırmak ve özel kesim katılımına uygun ortam hazırlamak üzere altyapı işletmeciliği ile taşımacılık hizmetleri ayrılacak, demiryolu altyapısı ile ilgili tüm işlevler, oluşturulacak altyapı biriminde toplanacaktır.

İşletmeci kuruluşun ulusal ulaşım sistemine odaklanmasını, hizmetlerin kentin ulaşım talepleriyle uyumlu ve diğer ulaşım sistemleriyle bir bütünlük içinde yürütülmesini sağlamak amacıyla, altyapı hizmetleri oluşturulacak birim tarafından yürütülmek üzere, banliyö hizmetleri mahalli idarelere devredilecektir. Mahalli idarelerin, yolcu taşımacılığı hizmetlerini ve/veya bu hizmetlerden

kaynaklanan mali yükümlölükleri üstlenmediğı yeni banliyö talepleri karşılanmayacaktır. AB'ye tam üyeliğe hazırlık sürecinde, işletmeciler kuruluşun ve sektörün yeniden yapılandırılmasında AB'nin yapısal ve teknik normları ile politikalarına uyum sağlanacaktır.

Başta kamusal nitelikli hizmetler olmak üzere devletin ve işletmeciler kuruluşun sorumluluklarını yeniden tanımlayan, işletmeciler kuruluşu mali ve idari özerklik sağlayan ve sektörde özel kesim katılımına uygun ortam hazırlayan yasal düzenlemeler yapılacaktır. Bu çerçevede, demiryolu altyapısının kullanım esasları belirlenecek, bu esaslara uyumu gözetilen bir düzenleyici kurum oluşturulacaktır. Kurumsal yapıdaki yetersizlik ve eksikliklerden kaynaklanan sorunlar çözülerek demiryolu işletmeciliğinin geliştirilmesi amacıyla **TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü yeniden yapılandırılacaktır.**

2.2.4 2007-2013 9. Yedi Yıllık Kalkınma Planı

Demiryollarında tekel konumunda işletmeciler yapan TCDD'nin yeniden yapılandırılması çalışmaları devam etmektedir.

Plan döneminde demiryolu ulaşımı altyapısı alanında özelleştirilme öngörülmemektedir.

TCDD'nin taşıma tekeline son verilmesi ile birlikte özel sektör trenlerinin TCDD hatlarında çalışmaya başlaması, yolcu seferlerinin klasik trenlerden hızlı trenlere kayması ile yük trenlerine ayrılacak ilave kapasite ve özel sektörün verimlilik artışları dikkate alınarak 2007-2013 döneminde yurt içi demiryolu yük taşımalarında yıllık ortalama yüzde 12'lik artış öngörülmüştür.

Yük taşımalarının demiryolu ağırlıklı yapılması ulaştırma sektöründe stratejik bir amaçtır. Bu doğrultuda demiryolunda özel sektör tren işletmeciliği geliştirilecektir. Yük taşımacılığı özel sektörün işletmeciler avantajlarından yararlanılmak üzere serbestleştirilecek ve **TCDD yeniden yapılandırılarak** kamu üzerindeki mali yükü sürdürülebilir bir seviyeye çekilecektir.

Özel sektörle ortaklıklara gidilerek başta sanayi bölgeleri olmak üzere demiryolu bağlantı hattı yatırımları yapılacak ve araç yatırımları özel sektöre bırakılacaktır.

Ankara merkez olmak üzere İstanbul-Ankara-Sivas, Ankara-Afyonkarahisar-İzmir, Ankara-Konya koridorlarından oluşan çekirdek ağ üzerinde hızlı tren ile yolcu taşımacılığına başlanacaktır. Bu ağ üzerinde inşa edilecek hatların yapım ve işletiminde kamu-özel sektör iş birliği modellerinden yararlanılacaktır.

2.2.5 2014-2018 10. Beş Yıllık Kalkınma Planı

Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanunla TCDD şebekesinin özel kesime açılması ve yük taşımacılığında rekabetçi bir piyasanın oluşturulması yönünde yeniden yapılandırma süreci başlatılmıştır. Demiryolu taşıtları imalat sanayiinde özel kesimin katılımının artırılması hedefi kapsamında TCDD ile yerli ve yabancı şirketler arasında iştirakler kurulmuş, bu doğrultuda Adapazarı'nda demiryolu araçları, Çankırı'da hızlı tren makasları ve Sivas'ta beton travers üretimine başlanmıştır.

Yük ve yolcu ulaştırma hizmetlerinin etkin, verimli, ekonomik, çevreye duyarlı, emniyetli bir şekilde sağlanması; yük taşımacılığında, kombine taşımacılık uygulamalarının geliştirilerek demiryolu ve

denizyolunun paylarının artırılması, kalitenin ve güvenliğin yükseltilmesi ve ulaştırma planlamasında koridor yaklaşımına geçilmesi esastır.

Avrupa ile kesintisiz ve uyumlu demiryolu ulaşımının sağlanması yönelik teknik ve idari karşılıklı işletilebilirlik düzenlemelerine uyum sağlanacaktır.

Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun erevesinde **TCDD'nin yeniden yapılandırılması tamamlanacak**, demiryolu yük ve yolcu taşımacılığı özel demiryolu işletmelerine açılacaktır. TCDD şebekesi yenileme ve bakım-onarım hizmetlerinin özel kesim eliyle yürütülmesi esas olacaktır. TCDD'nin kamu üzerindeki mali yükü sürdürülebilir bir seviyeye çekilecektir.

Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun kapsamında, ikincil mevzuat çalışmalarının tamamlanarak TCDD şebekesinin özel taşıyıcılara açılması ve demiryolu taşımacılığında serbestleşme sağlanacaktır.

2.2.6 2019-2023 11. Beş Yıllık Kalkınma Planı

Yük ve yolcu taşımalarında ulaştırma türleri arasında karayolu baskın yapı devam etmiş olup ulaştırma yatırımlarında yük taşımacılığının ve demiryolunun odağa alınması ihtiyaç devam etmektedir.

Demiryolu ve denizyolu taşıma paylarının artırılması; hızlı, esnek, emniyetli, güvenilir, öngörülebilir ve entegre bir lojistik ve ulaştırma sisteminin tesis edilmesi yönündeki ihtiyaç devam etmektedir.

Demiryolu yatırımlarında yük taşımacılığına odaklanılması, uygun yer ve ölçekte denizyolu altyapılarının geliştirilmesi, modlar arası (inter-modal) taşımacılığın yaygınlaştırılması ve lojistik maliyetlerin azaltılması yoluyla verimliliğin ve rekabetçiliğin artırılması temel amaçtır.

Modlar arası taşımacılığın yaygınlaştırılması ve sanayinin rekabet gücünün artırılmasını teminen petrokimya tesisleri, otomotiv sanayiine yönelik imalat tesisleri ile liman, OSB ve maden sahaları başta olmak üzere önemli yk merkezlerine hizmet edecek iltisak hatları ve lojistik merkezler tamamlanacak, yük taşımacılığında demiryolunun payı artırılacaktır.

Karasal yük taşımacılığında demiryolunun payı yüzde 5,15'ten yüzde 10'a çıkarılacaktır. Özel demiryolu işletmeciliğinin teşvik edilmesi ve demiryollarında serbestleşmenin geliştirilmesine yönelik ikincil mevzuat tamamlanacaktır.

Kaynakların daha etkin kullanılması, verimliliğin artırılması ve görev odaklı organizasyon yapısının sağlanmasını teminen demiryolu sektöründeki teşekküllerin altyapı yapımı, işletmeciliği ve bakım onarımı ile tren işletmeciliği ve bakım-onarımı ayırımında görev dağılımları yeniden organize edilecektir.

Demiryolu altyapı yapımı, bakımı, altyapı erişimi ve tahsisi, şebeke bildirimi, emniyet yönetimi, düzenleme ve denetleme, tren işletmeciliği ile demiryolu araçlarının sahipliği, imalatı ve bakım onarımı faaliyetleri organizasyonel olarak birbirinden ayrıştırılacak, faaliyetler arasında etkin bir çalışma mekanizması kurulacak ve **sektör yeniden yapılandırılacaktır**.

Demiryolu yolcu taşımacılığı kamu hizmeti yükümlülüğünün yerine getirilmesi görevi yeniden düzenlenecek, kamu hizmeti ykmllkleri ihale yoluyla belirlenerek demiryolları alternatif tren işletmecilerine açılacaktır.

2.2.6 2022 yılı Cumhurbaşkanlığı yıllık programı

Tedbir 507.5. Özel demiryolu işletmeciliğinin teşvik edilmesi ve demiryollarında serbestleşmenin geliştirilmesine yönelik ikincil mevzuat tamamlanacaktır.

Yürütülecek faaliyet

1. Ulusal emniyet makamı ve rekabet makamını içerecek şekilde demiryolu çerçeve kanunu çalışmaları tamamlanacaktır.

Tedbir 509.1. Demiryolu altyapı yapımı, bakımı, altyapı erişimi ve tahsisi, şebeke bildirimi, emniyet yönetimi, düzenleme ve denetleme, tren işletmeciliği ile demiryolu araçlarının sahipliği, imalatı ve bakım onarımı faaliyetleri organizasyonel olarak birbirinden ayrıştırılacak,

Faaliyetler arasında etkin bir çalışma mekanizması kurulacak ve **sektör yeniden yapılandırılacaktır.**

Yürütülecek faaliyet

1. Diğer ulaşım modlarına uygulanan teşvik sisteminin demiryolu sektörüne uygulanmasına yönelik çalışmalar yapılacaktır.

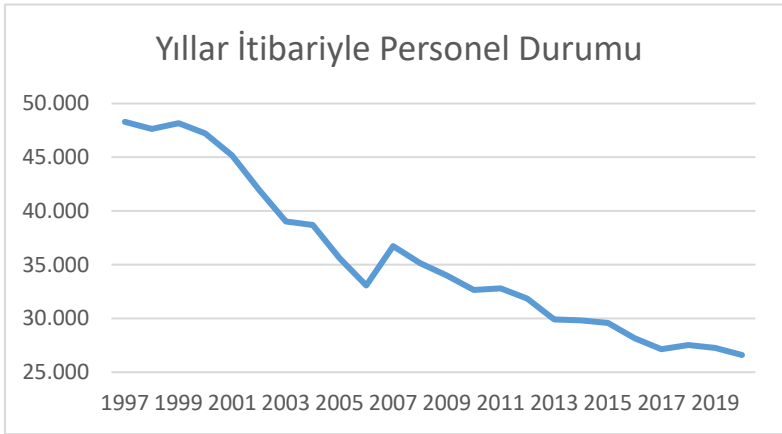
2.3 Hayata Geçirilen Uygulamalar

Tüm bu süreçte önerilerin birçoğunun hayata geçirildiği görülmektedir. Başlangıçtan bugüne yeniden yapılandırma süreci çerçevesinde hayata geçirilen uygulamalar şöyle özetlenebilir.

- Ekonomik olmayan istasyonlar kapatılmış ve/veya saydinge dönüştürülmüştür.
- Kuruma ait basımevi, dikimevi, çamaşırhane, eczane, bazı iskeleler vb. birimler kapatılmıştır.
- TCDD Meslek Lisesi, öğrenci yurtları (pansiyonlar) kapatılırken, TCDD hastaneleri kurum bünyesinden ayrıştırılarak Sağlık Bakanlığına devredilmiştir.
- Kurumsal ayrışma öncesinde yük ve yolcu birimleri oluşturularak faal personelin bu birimlere göre dağılımı gerçekleştirilmiştir.
- Başta yol atölyeleri olmak üzere birçok atölye ve tesis kapatılarak araç bakım ve onarımları, temizlik, güvenlik vb. birçok hizmet piyasadan tedarik edilmeye başlamıştır.
- Birçok unvan kaldırılarak ve/veya iş tanımları yenilenerek unvanlarda konsolidasyona gidilmiş ve esnek çalışma koşulları oluşturulmuştur.
- Çeşitliliği, rekabet edebilirliği ve verimliliği artırmaya yönelik makas, travers, vagon vb.lerini üreten yeni iştirakler kurulmuştur.
- Teşekküle ait 7 liman işletme müdürlüğünden 5'i işletme hakkı devri yöntemiyle özelleştirilmiş diğer ikisi ise özelleştirme kapsamındadır.
- İhtiyaç olup olmadığı bakılmaksızın taşınmazlar gerektiğinde emlak danışmanları da kullanılarak satılmıştır. Kuruluşa ait kimi işyerleri boşaltılmış; birimlerin kimi kuruma ait değişik binalara yerleştirilirken kimi de kiraya çıkartılmış ve boşaltılan binalar özel kuruluşlara devredilmiştir.
- Yeniden yapılanma sürecini tarifleyen çalışmaların önerileri doğrultusunda; personelin erken emekliliğe özendirilmesi için teşvik uygulanmış olup, Yeniden yapılanma süreci başında yaklaşık 50 bin olan çalışan sayısı 2020 sonu itibarıyla TÜRASAŞ personeli de dahil olmak üzere 26.599 kişiye düşmüştür.

Yeniden Yapılanma Sürecinde Personel Hareketleri

	Sözleşmeli	Memur	İşçi	Toplam
1997	21.039	1.521	25.736	48.296
1998	21.612	1.465	24.551	47.628
1999	22.997	1.431	23.738	48.166
2000	22.524	1.453	23.235	47.212
2001	22.088	1.442	21.645	45.175
2002	21.291	1.395	19.292	41.978
2003	20.068	1.308	17.647	39.023
2004	18.433	1.204	19.073	38.710
2005	17.334	1.166	17.093	35.593
2006	16.550	1.160	15.354	33.064
2007	17.433	1.165	18.122	36.720
2008	16.902	1.115	17.124	35.141
2009	16.343	1.087	16.568	33.998
2010	16.010	1.042	15.590	32.642
2011	15.781	1.178	15.843	32.802
2012	15.928	1.196	14.733	31.857
2013	14.185	1.075	14.641	29.901
2014	14.499	1.057	14.273	29.829
2015	14.389	1.030	14.171	29.590
2016	14.075	1.002	13.069	28.146
2017	13.665	960	12.503	27.128
2018	13.850	987	12.703	27.540
2019	13.615	1.039	12.606	27.260
2020	13.396	1.018	12.185	26.599



- Yeniden yapılanma öncesinde %5-10 aralığında seyreden sahibine ait vagonlarla yapılan yük taşımaları özendirilerek toplam taşınan tonajın %35'ine, yapılan ton-km'nin ise %40'ına yaklaşmıştır.
- 2011 tarihli 655 sayılı «Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname» ile reform sürecine uygun olarak:
 - Emniyet, Lisans, Rekabeti Düzenleme Makamı ve Kamu hizmet sözleşmeleri yöneticisi olarak; Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü,
 - Tüm taşıma türleri için Bağımsız İnceleme ve Tavsiye Birimi olarak Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu,
 - Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğü

kurulmuştur.

- 10/1/2019 tarihinde Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı kurulmuştur.
- 17/1/2020 tarihinde Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü'nün ismi Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü olarak değiştirilmiştir.

- 17/1/2020 tarihinde Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğü kapatılarak görevleri Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü'ne devredilmiştir.
- 2013 tarihli 6461 sayılı "Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkındaki Kanun" ile dikey bütünleşik bir yapılanma hedefiyle;
 - TCDD, kamu demiryolu altyapı işletmecisi olarak yeniden yapılandırılmış,
 - Yük ve yolcu taşımacılığı yapmak üzere TCDD'nin bağlı ortaklığı olarak "TCDD Taşımacılık A.Ş." kurulmuş,
 - Özel sektörün tren işletmeciliği ile demiryolu altyapı işletmeciliği yapmasına imkân sağlanmıştır.
- 6461 sayılı Kanunun uygulanmasına yönelik olarak;
 - TCDD'nin Yeniden Yapılanma Stratejisi ve Yapısal Eylem Planı; TCDD Yönetim Kurulu tarafından kabul edilmiş ve Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UDHB) tarafından onaylanmıştır.
 - TCDD Yönetim Kurulu tarafından kabul edilen TCDD Ana Statüsü ve TCDD Taşımacılık AŞ'nin Esas Sözleşmesi Yüksek Planlama Kurulu (YPK) Kararı ile onaylanmıştır.
 - TCDD ile TCDD Taşımacılık AŞ arasında personelin kadrosu ve pozisyonlarıyla, demirbaş niteliğindeki çeken ve çekilen araçlar dahil olmak üzere her türlü araç-gereç ve cihazlar ile taşınmazların Devir, Tahsis ve İşletme Protokolü 28.12.2016 tarihinde imzalanmıştır.
 - TCDD ile TCDD Taşımacılık AŞ'nin hesapları 1 Ocak 2017 tarihi itibarıyla ayrıştırılmıştır.
 - TCDD tasarrufundaki demiryolu altyapı ağı, erişim koşulları, başvuru ve kapasite tahsis süreçleri ile verilen hizmetler ve ücretlendirme konularında gerekli bilgileri de içeren ilk Şebeke Bildirimini, 2017 Dönemi için 29 Kasım 2016 tarihinde yayımlamıştır.
 - 2017 Döneminde TCDD Taşımacılık AŞ, İZBAN AŞ, Körfez Ulaştırma AŞ, OMSAN Lojistik AŞ tarafından 7773 adet kapasite talebi yapılmış olup bu taleplere Şebeke Bildirimi hükümleri çerçevesinde tahsis işlemi gerçekleştirilmiştir.
 - Ayrıca 2019 – 2023 dönemini kapsayan ilk çerçeve anlaşması da Körfez Ulaştırma AŞ ile imzalanmıştır.
 - 2018, 2019, 2020, 2021 ve 2022 Dönemi Şebeke Bildirimleri de Bakanlığın onayı ile yayımlanmış olup, aynı firmalarla çalışmalar sürdürülmektedir.
- 11.03.2021 tarihli 7297 sayılı yasayla 6461'in TCDD ve TCDD Taşımacılık AŞ'nin desteklenmesini içeren geçici 3. ve 4. maddeleri değiştirilerek kurumlara verilecek desteğin süresi 2020 yılından 2023 yılına kadar uzatılmış; ayrıca her iki maddeye eklenen birer fıkra ile maddede belirtilen destek süresinin (yeni duruma göre 2023 sonu) 10 yıla kadar uzatılabilmesi konusunda cumhurbaşkanı yetkilendirilmiştir.
- 4 Mart 2020 tarihli Resmi Gazetede yayınlanan 2186 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı gereği TÜLOMSAŞ, TÜDEMSAŞ ve TÜLOMSAŞ; TCDD bağlı ortaklığından çıkarılarak, birleştirilmiş ve iktisadi devlet teşekkülü olan Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayii Anonim Şirketi (TÜRASAŞ) kurulmuştur.
- TCDD bu süreçte gerek yüksek yatırım bütçeleri gerek tahkim vb. uygulamalarla borç silimleri ve gerekse sermaye artırımları yoluyla mali yönden güçlü bir şekilde desteklenmiştir.

Ayrıca özellikle 2007 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü'nün de Ulaştırma Bakanlığına bağlanması sonrasındaki büyük ulaştırma yatırımlarından demiryolları da payını almış ve önemli yatırımcı kuruluşlar arasına girmiştir.

2000-2020 döneminde TCDD yatırım bütçesinden cari fiyatlarla 57,6 Milyar TL, Kamu Sabit Sermaye Yatırım Deflatörleri ile deflate edildiğinde 2020 yılı fiyatları ile 108,7 milyar TL harcama yapılmıştır.

Söz konusu yatırım büyüklüklerinin üzerine işletme bütçelerini de eklediğimizde; 2000-2020 arasındaki dönemde demiryolu sektörüne 200 Milyar TL'ye yakın kaynak aktarıldığı görülmektedir.

Bu dönemde; 2000 yılında 10.922 km olan toplam demiryolu uzunluğu 2020 yılı sonu itibariyle 1.213 km'si YHT hattı olmak üzere 12.803 km'ye çıkmıştır.

Bu süreçte ağırlıklı olarak başta Ankara-İstanbul olmak üzere değişik güzergahlarda yürütülen YHT projeleri öne çıkmaktadır. Diğer ulaştırma projelerinden temel farklılık ise kamu, özel sektör iş birliği ile hayata geçirilen sadece tek bir projenin bulunmasıdır. Ankara YHT Garı dışındaki tüm projeler kamu eliyle yürütülmüştür.

TCDD Yatırım Harcamaları (Milyon TL)

	Cari Fiyatla	2020 Fiyatı
2000	64	830
2001	125	966
2002	111	631
2003	192	932
2004	383	1.638
2005	446	1.856
2006	856	3.116
2007	807	2.868
2008	1.059	3.321
2009	1.313	4.119
2010	2.373	7.355
2011	2.706	7.190
2012	2.304	5.972
2013	3.568	8.577
2014	3.846	8.404
2015	3.670	7.440
2016	4.466	8.388
2017	5.802	9.069
2018	7.456	9.402
2019	6.439	6.999
2020	9.632	9.632
TOPLAM	57.618	108.702

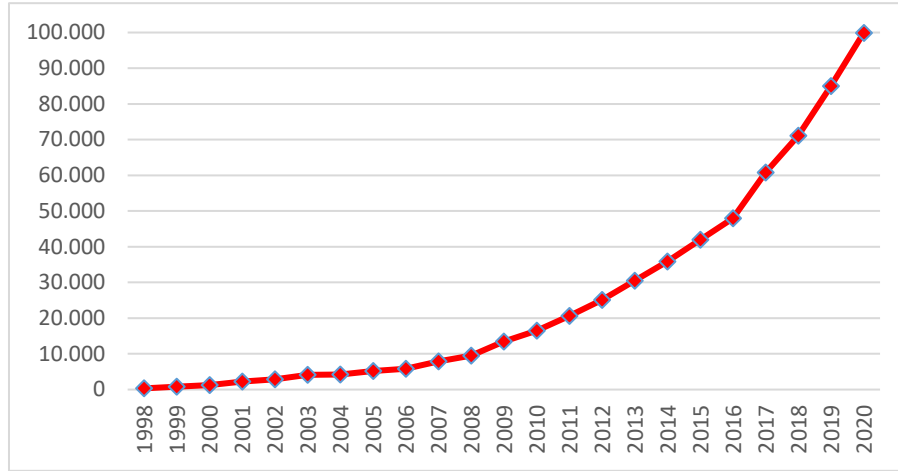
2.4 Varılan Nokta

Bu süreçte; yeni demiryolu hatları yapılarak 2023 yılına kadar demiryolu uzunluğunun 25.000 km'nin üzerine çıkarılması hedefinin oldukça gerisinde kaldığı gözlenmektedir. 2000 yılında 10.922 km olan toplam demiryolu uzunluğu 2020 yılı sonu itibariyle 1.213 km'si YHT hattı olmak üzere 12.803 km'ye çıkmıştır.

Bunun bir sonucu olarak; 20 yılı aşkın sürecin sonrasında halen yük taşımalarının %87'si, yolcu taşımalarının ise %95'i yine karayolu ile gerçekleştirilmektedir.

Bu süreçte ödenmiş sermaye hızla arttırılmış ve 2020 itibariyle 100 milyar TL'ye ulaşmıştır. Bunun anlamı bu süreçte oluşan görev zararlarının sermaye artırımları ile bir nevi kamufle edildiğidir.

Ödenmiş Sermayenin Yıllara Göre Dağılımı (Milyon TL)



Buna karşın elde edilen mali sonuçlar; süreç üzerinde dikkatle düşünülmesi gerektiğine işaret etmektedir.

Kurumsal Ayrışma Sonrası Mali Durum Özeti (Milyon TL)

	TCDD				TCDD Taşımacılık AŞ				Toplam Demiryolu			
	Gelir	Gider	İşletme Oranı	Zarar	Gelir	Gider	İşletme Oranı	Zarar	Gelir	Gider	İşletme Oranı	Zarar
2017	1.027	3.029	2,95	-2.002	1.908	2.540	1,33	-632	2.935	5.569	1,90	-2.634
2018	1.239	3.797	3,06	-2.558	2.192	3.116	1,42	-924	3.431	6.913	2,01	-3.482
2019	1.958	4.505	2,30	-2.547	2.703	3.790	1,40	-1.087	4.661	8.295	1,78	-3.634
2020	1.952	5.819	2,98	-3.867	2.336	3.669	1,57	-1.333	4.288	9.488	2,21	-5.200

Kurumsal ayrışmanın işletme oranı üzerinde beklenen faydayı sağlamadığı gözlenmektedir. Son 4 mali yılın toplam demiryolu işletme oranı yaklaşık 2 olarak gerçekleşmiştir. Öte yandan aynı dönemde tüm demiryolu sistemi; cari fiyatlarla, 15 milyar TL zarar etmiştir.

Milenyum süresince mali durum irdelendiğinde ise daha karışık bir tablo ile karşılaşılmaktadır. Tüm demiryolu sisteminin toplam bütçesi bu dönemde cari fiyatlarla 30, 2020 yılı fiyatları ile 80 milyar TL açık vermiştir. Yatırım bütçesi ile birlikte değerlendirildiğinde demiryolu sisteminin milenyum süresince gelirleri (Sübvansiyonlar dahil) düşüldükten sonra Hazineye olan yükü cari fiyatlarla 90, 2020 yılı fiyatları ile ise 180 milyar TL'ye ulaşmıştır.

DEĞERLENDİRME

Demiryollarının yeniden yapılanma süreçlerinde, söylemde farklı olmakla birlikte ulaşılmak istenen temel amacın, demiryolu ulaştırmasında da neo-liberal politikalara koşut bir yapının kurulması ve demiryolu ulaştırmasının da piyasa koşullarında çalışmasının hedeflendiği görülmektedir. Aslında çıkarılan yasalar ve hayata geçirilen uygulamalarla zaten önemli ölçüde kurumsallaşan bu yapı 25 yıllık süreçte kamusal alanın talanından başka sonuç vermemiştir.

Bu süreç içerisinde; neo-liberal politikalar doğrultusunda yeniden şekillendirilen yapıların sosyo-ekonomik, siyasal, psikolojik vb. etkileri üzerinde hiç durulmadığı gibi piyasa koşullarında çalışması öngörülen yapıların ekonominin diğer alanlarına etkileri de göz önüne alınmamıştır. Neo-liberal

politikaların amacı, “hantal devlet” söylemi ile tanımlanan devletin rolünün sermayenin etki sahası dışında kalan alanları da kapsayarak, “özelleştirme” aracının tüm kamusal hizmet alanlarında genişletilerek uygulanması yoluyla kamu kesiminin küçültülmesi olarak biçimlenmektedir.

Bu süreçte özelleştirme, dayanışmacı ekonomik yapılar yerine her biri ayrı ayrı düzlemlerde olduğu ön kabulü ile tüm yapıları piyasacı mantığa terk etmenin aracı, buna yönelik yapılan yeniden yapılanma çalışmaları ise özelleştirme öncesi oluşabilecek engellerin giderilebilmesine yönelik çalışmalar niteliğine bürünmüştür.

Bu çerçevede küreselleşme tasarımına uygun olarak rekabet ve piyasa hızla kutsanırken yüzyılları bulan sınıf mücadelelerinin bir kazanımı olan gelişkin kamu hizmetleri, dayatılan politikalar sonucunda hızla eritilmiş özel sektöre ait büyük tekellerin oluşumu ise görmezden gelinmiştir.

Bu bağlamda, demiryolları ve bir bütün olarak ulaştırma sisteminin, toplumsal faydanın sağlanması açısından, bu bakış açısının aksine bütüncül ve kamucu bir bakış açısına ve bu bakış açısıyla müdahaleye ihtiyaç duyduğu açıktır.