



DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞINDA SERBESTLEŞMENİN DIŞ TİCARET VE LOJİSTİK SEKTÖRÜNE KATKISI

Hülya Göktepe¹

Özet

Türkiye’de demiryolu taşımacılığında serbestleşme, 6461 sayılı Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanunun 1 Mayıs 2013 tarih ve 28634 sayılı resmi gazetede yayımlanmasıyla başlamıştır. Kanun ile TCDD, demiryolu altyapı işletmecisi olarak belirlenirken, TCDD’nin taşımacılık faaliyetlerinin ise yeni kurulacak TCDD Taşımacılık AŞ’ye aktarılması öngörülmektedir. 2015 yılı sonuna kadar TCDD ile TCDD Taşımacılık AŞ’nin ayrışması çalışmalarının tamamlanması beklenilmektedir.

Bu çalışmada öncelikle Avrupa Birliği ve bazı ülkelerde demiryolu taşımacılığının yeniden yapılandırılması ve serbestleştirilmesi anlatılacaktır. Türkiye’de serbestleşme çalışmalarından bahsedildikten sonra serbestleşmenin dış ticaret ve lojistik sektörü açısından katkıları, havayolu taşımacılığında örnekler verilerek anlatılacaktır.

Anahtar Kelimeler:

demiryolu taşımacılığı, lojistik, serbestleşme,

¹ Yard.Doç.Dr., Anadolu Üniversitesi İ.İ.B.F, Yunusemre Kampüsü, 26470 Tepebaşı, Eskişehir, hulyagoktepe@anadolu.edu.tr

RAIL TRANSPORT LIBERALIZATION CONTRIBUTION TO FOREIGN TRADE AND THE LOGISTICS INDUSTRY

Abstract

Liberalization railway transportation in Turkey began with the Law No.6461 regarding the Liberalization of Railway Transportation in Turkey. The Law was published in the Official Gazette No.28634 on 1st of May, 2013. According to the Law, Turkish State Railways (TCDD) was assigned as the infrastructure operator and it was decided to establish a new entity named Turkish State Railways Transportation Company (TCDD A.Ş.) for railway train operations.

In this study, firstly it will be explained the restructuring and liberalization railway transportation in the European Union and some countries. After it will be mentioned liberalization efforts in Turkey, rail transportation liberalization contribution to foreign trade and logistics sector will be explained by examples from the air transportation.

Keywords:

railway transportation, logistics, liberalization



Giriş

1940'lı yıllardan beri dünyada karayolu ağırlıklı taşımacılık yapılmaktadır. Gelişmiş ülkeler son dönemde çevresel sorunlar ile küresel iklim değişikliği nedeniyle taşımacılıkta çevreye daha az zararlı demiryolu, denizyolu ve iç su yolu paylarının arttırılmasına, karayolunun çok yüksek olan payını azaltarak ulaştırma türleri arasında dengeli bir sistem oluşturulmasına yönelik politikalar üretmekte ve uygulamaktadırlar. Yeni politikalar ve uygulamalar arasında serbestleştirme de geçmektedir. (TCDD Demiryolu Sektör Raporu, 2013: 1). Ulaşım türleri içinde özellikle demiryoluna ağırlık verilmektedir. Demiryolu, çevre ile ilgili sorunlar dışında trafik yoğunluğu, trafik kazaları gibi sorunlara da alternatif çözüm önerileri getirebilmektedir. Karayoluna göre demiryolu ile daha az enerji harcanarak daha fazla yük ve yolcu taşınabilmektedir (DOĞAKA, 2014: 13).

Türkiye dünyadaki bu gelişmelere paralel olarak demiryolu taşımacılığının yeniden yapılandırılması ve serbestleşmesi için adımını atmıştır. Bu amaçla 2013 yılında 6461 sayılı Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun çıkarılmıştır.

Bu çalışmada öncelikle Avrupa Birliği ve bazı ülkelerde demiryolu taşımacılığının yeniden yapılandırılması ve serbestleşmesi çalışmaları anlatılacaktır. Türkiye'deki serbestleşme çalışmalarının ne durumda olduğundan bahsedilecek ve havayolu taşımacılığından örnekler ile serbestleşmenin dış ticaret ve lojistik sektörüne katkıları tahmin edilecektir.

1) Avrupa Birliği ve Bazı Ülkelerde Demiryolu Taşımacılığının Yeniden Yapılandırılması

OECD'nin demiryolu sektörüne yönelik olarak 2013 yılında hazırladığı rapora göre, demiryolu taşımacılığında reformlar uzun zaman önce başlamıştır ve birçok ülkede devam etmektedir. Reformların önemli amaçlarından biri son kullanıcı fiyatlarını etkin düzeyde temin etmek, üretim verimliliğini yükseltmek, hizmet kalitesi, emniyet ve çeşitliliği sağlayacak yatırım ve yenilik garantisi sağlamaktır (OECD, 2013: 19). Son yıllarda demiryolu taşımacılığı konusunda en önemli değişiklik Avrupa Birliği'nde (AB) olmuştur.

1.1. Avrupa Birliği'nde Demiryolu Taşımacılığında Serbestleşme

Avrupa Birliği'nde demiryolu taşımacılığında serbestleşmeye aşamalı olarak geçilmektedir. İlk demiryolu paketi 2001 yılında çıkarılmıştır ve taşımacılık hizmeti verilmesi ve altyapı yönetim fonksiyonlarının dikey ayrışması sağlanmıştır. Altyapı kapasitesinin tahsisini düzenleyen kurallara konulmuştur. Bu paket demiryolu ile yük taşımacılığına odaklanmıştır. Paketin başlıca amacı toplulukta demiryolu ile uluslararası yük taşımacılığını tekrar canlandırmak, sınırdaki hizmetleri kolaylaştırarak daha bütünleşmiş Avrupa demiryolu ağını kurmaktır (Pham, 2015: 1). Paket ile uluslararası yük taşıyıcılarının 1 Mart 2003 tarihinden itibaren Trans Avrupa Demiryolu Taşıma Ağına girişi, 15 Mart 2008 tarihinden itibaren tüm AB Demiryolu Ağına girişi sağlanmıştır. 2001 yılında kabul edilen 1. demiryolu paketi şu düzenlemeleri içermektedir (TCDD Demiryolu Sektör Raporu, 2013:

3): 1-Direktif 2001/12/EC: Avrupa demiryollarının geliştirilmesi ve (a) devlet ve altyapı yöneticisi, (b) devlet ve demiryolu işletmeleri (c) altyapı yöneticisi ve demiryolu işletmeleri arasındaki ilişkilerin açıklanması için genel bir çerçevenin çizilmesi. 2- Direktif 2001/13/EC: Yük işletmelerinin Avrupa demiryolu şebekesinde hizmet verebilmesi için lisans almasına yönelik yerine getirmesi gereken zorunluluklar. 3- Direktif 2001/14/EC: Kapasite tahsisi ve altyapının ücretlendirilmesine yönelik politikaların tanımlanması

30 Nisan 2004 tarihinde çıkarılan ikinci paket ile Avrupa Demiryolu Birliği kurulmuş, demiryolu taşımacılığının emniyeti için düzenleme yapılmış, AB'nin Uluslararası demiryolu Konvansiyonuna girişi sağlanmıştır. Bu paket, demiryolu taşımacılığı hizmetlerinin serbestleşmesini hızlandırmıştır. Uluslararası taşıyıcıların tüm AB demiryolu ağına girmeleri için 1 Ocak 2006 tarihine kadar iki yıllık bir süre getirilmiştir. Bütün demiryolu taşımacılığı türlerinin 1 Ocak 2007 tarihine kadar tüm AB demiryolu ağına girişleri sağlanmıştır (Pham,2015: 1). 2004 yılında kabul edilen 2.demiryolu paketi şu düzenlemeleri içermektedir (TCDD Demiryolu Sektör Raporu, 2013: 3) : 1- Direktif 2004/49/EC: Demiryolu emniyetine ortak bir yaklaşım. 2- Direktif 2004/50/EC: Avrupa'nın yüksek hızlı ve konvansiyonel demiryolu sistemlerinin karşılıklı işletilebilirliği için gereklilikler. 3- Direktif 2004/51/EC: Avrupa şebekesinin bütününde ulusal ve uluslararası yük demiryolu pazarının açılması 4- Yönetmelik 1335//2008 ile düzeltilen Yönetmelik (EC) 881/2004: Avrupa Demiryolu Ajansının (ERA) kurulması.

2007 yılında çıkarılan üçüncü paket yolcu pazarının uluslararası hizmetlere açılmasını amaçlamaktaydı. Paket ile uluslararası yolcu hizmetlerinin serbestleştirilmesi sağlanmıştır. Paket, detaylı olarak, lisansa ve emniyet koşullarına sahip bütün yolcu hizmeti taşıyıcılarının toplulukta uluslararası hizmetleri sağlamalarını önermiştir. Bu hizmetleri sağlayan demiryolu taşıyıcılarının 1 Ocak 2010 tarihine kadar bütün AB üyesi ülkelerde altyapıya girişi sağlanmıştır. Aynı zamanda kabotaja da izin verilmiştir (Pham,2015: 1). Bu paket ile 1 Ocak 2010 tarihinden itibaren uluslararası yolcu hizmetleri serbestleştirilmiştir. Yine bu paket kapsamında, ulusal veya uluslararası yolculuk yapan tüm yolcular eşit haklara sahip olacaktır.2007 yılında kabul edilen 3.demiryolu paketi şu düzenlemeleri içermektedir (TCDD Demiryolu Sektör Raporu, 2013: 3) : 1- Direktif 2007/58/EC: Uluslararası yolcu hizmetlerinin rekabete açılması. 2- Direktif 2007/59/EC: Makinistlerin sertifikalandırılmasına ilişkin prosedürlerin oluşturulması. 3- Yönetmelik 1371/2007: Yolcular için temel haklar

Demiryolu yük pazarı, 15 Mart 2003 tarihi itibarıyla trans-Avrupa demiryolu yük şebekesinde, 1 Ocak 2006 itibarıyla uluslararası yük taşımacılığı için ve 1 Ocak 2007 tarihinde ise tüm yük taşımacılığı için rekabete açılarak serbestleştirilmiştir. 1 Ocak 2010 tarihinden itibaren uluslararası yolcu hizmetleri serbestleştirilmiştir. (TCDD Demiryolu Sektör Raporu, 2013: 3)

2013 yılının Ocak ayında yayımlanan dördüncü paket 26 Şubat 2014 tarihinde Avrupa Parlamentosu tarafından kabul edilmiştir. Bu paket demiryolu taşımacılığında rekabetin temin edilmesi ve demiryolu hizmetlerinin kalitesinin iyileştirilmesini amaçlamaktadır. Rekabetin



arttırılması, piyasa bozulmaları ve yetersiz kalan yapıların ortadan kaldırılması, uzun ve masraflı prosedürlerin hafifletilmesi, yeni girişler için engellerin kaldırılması, üye ülkelerde pazara giriş kurallarının uyumlaştırılması hedeflenmektedir. Komisyon 2019 yılının Aralık ayına kadar demiryolu şirketlerinin tüm AB ülkelerinde- (ilk defa, iç hat yolcu hizmetleri de dahil) tüm hizmetleri sağlamak için erişim izni olmasını önermektedir (Pham,2015: 1). Ek olarak altyapı yöneticisi ile taşıyıcı şirketlerin ayrı tutulması zorunlu tutulmuştur. Kurumsal ayrılma yoluyla ya da dikey bütünleşmiş şirkette gerekli yasal, finansal ve operasyonel ayrılma sağlanacaktır. (Kougioumtzidis, 2014: s.13-15)

Dördüncü demiryolu paketi ulusal yolcu pazarının açılması, altyapının yönetilmesi ve karşılıklı işletilebilirlik ve emniyet olmak üzere 3 farklı ana başlık altında değerlendirilmektedir. Altyapının yönetilmesi başlığı ile ilgili olarak altyapı yöneticisinin altyapı kapasitesinin kullanımını optimize edecek şekilde faaliyet göstermesi ve altyapıya ve demiryolu ile ilgili hizmetlere ayrımcı olmayacak bir şekilde erişimi garanti etmesinin sağlanması amaçlanmaktadır. Ulusal yolcu pazarının açılması başlığı ile ilgili olarak, kamu hizmeti yükümlülüğü altında işletilen güzergahların yanı sıra açık erişimli hatlar dahil olmak üzere ulusal demiryolu yolcu pazarının rekabete açılması amaçlanmaktadır. Karşılıklı işletilebilirlik ve emniyet başlığı ile ilgili olarak, bütün düzenlemelere rağmen halen var olan idari ve teknik kısıtlamaların ortadan kaldırılması, özellikle idari maliyetlerin azaltılması, prosedürlerin hızlandırılması, demiryolu işletmeleri için ölçek ekonomilerinin artırılması ve ayrımcılıktan kaçınmak için ortak bir emniyet ve karşılıklı işletilebilirlik yaklaşımının oluşturulması amaçlanmaktadır (TCDD Demiryolu Sektör Raporu, 2013: 4).

1.2. Bazı Ülkelerde Demiryolu Taşımacılığının Yeniden Yapılandırılması

OECD'nin demiryolu sektörüne yönelik olarak 2013 yılında hazırladığı rapora göre, son dönemde Rusya, Çin, Türkiye, Hindistan ve Latin Amerika'da tekel durumda olan demiryolu taşımacılığında değişiklikler yapılmıştır. En fazla değişiklik Rusya'da gerçekleşmiştir. Rusya reform programına 2012 yılında başlamıştır. İlk olarak Ulaştırma Bakanlığı içinde bölünmeler yapılmış ve demiryolu faaliyetlerini yerine getirmek üzere yeni bir ortak girişim şirketi kurulmuştur. Altyapı, taşımacılıktan ayrılmıştır. Ulusal kargo taşıyıcıları lokomotif mülkiyetine ve yük hareketleri üzerinde kontrole sahip olmuşlardır. Yük vagonları özel taşıyıcılara satılmıştır. Şehirlerarası yolcu hizmetleri ayrı bir şirkete bırakılmıştır. Banliyö işlemleri kademeli olarak yerel yetkililere bırakılmıştır. Reformlar planlandığı gibi ve programa göre devam etmektedir (OECD, 2013: 19).

Çin, 2013 yılında demiryolu sisteminden sorumlu ve ayrı bir ulusal sahipli demiryolu şirketi kurmuştur. Bu reformların ilk adımı olmuştur, fakat gelecek reformların ne olacağı henüz belli değildir (OECD, 2013: 20).

Japonya, ulusal demiryollarını 1986 yılında Japonya'nın altı farklı bölgesine, bölgesel hizmetler sunmak üzere altı şirkete bölmüştür. Bu şirketlerin devletten yardım almaları yasaklanmıştır. Kendi maliyetleriyle karlılık yaratmak ve faaliyetlerine devam etmekle

yükümlü kılınmışlardır. Devlet desteği olmadan yapılması imkânsız olan yatırımlarda altyapı şirketlerine, devlet desteği sağlanmıştır. Altyapı şirketlerinin yaratılması, devletin dolaylı olarak operatörlerden ve ağ ihtiyaçlarından yararlanmasına yardım etmektedir. 6 operatörlü (üç özel, üç devlet mülkiyetli) bu sistem başarılı olarak devam etmektedir (Kougioumtzidis, 2014: 21).

İsveç, Avrupa'da daha hiçbir girişim başlatılmamışken, 1988 yılında demiryolu taşımacılığında demiryolu şirketini ayıran ilk ülkedir. İsveç demiryolları ayrılarak iki şirket yaratılmıştır; SJ temel demiryolu operatörüdür, Banverket demiryolu ağının muhafazasından sorumludur. Dikey ayrışmayı, bir yıl sonra 1989 yılında bölgesel demiryolu şirketleri hizmetlerinin açılması takip etmiştir. 1993 yılında bölgeler arası hizmetler açılmış, 1996 yılında yük hizmetleri yeniden düzenlenmiştir. Rekabetin daha büyük ölçüde teşvik edilmesi amaçlanmaktadır. Reformlar geliştirilmeye devam edilmektedir (Kougioumtzidis, 2014: 18).

İsviçre demiryollarının belirgin özelliği, ülkede demiryolu taşımacılığında çok sayıda reform yapılmasına rağmen, demiryolu operatörü ile altyapı yöneticisinin ayrılmamış olmasıdır. Demiryolu operatörü ve altyapı yöneticisi ayrı muhasebe bölümlerine sahiptirler. Ana demiryolu operatörü Schweizerische Bundesbahnen (SBB), aynı zamanda altyapı yöneticisidir (Kougioumtzidis, 2014: 20).

2) Türkiye’de Demiryolu Taşımacılığında Serbestleşme Çalışmaları

Türkiye’de demiryolu taşımacılığının yeniden yapılandırılması ve serbestleşmesi için yasal altyapı oluşturulmuştur ve süreç devam etmektedir.

İlk olarak, 26/09/2011 tarihinde Bakanlar Kurulu tarafından kabul edilen ve 01/11/2011 tarihli 28102 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname kabul edilmiştir. Bu kararname ile Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü, Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğü, Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu oluşturulmuştur.

Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Genel Müdürlüğü; tüm taşıma türlerini içine alan ve bir düzenleme ve denetim otoritesi olarak, Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu; tüm taşıma türleri için bağımsız inceleme ve tavsiye birimi olarak kurulmuştur. Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü ise; emniyet düzenlemeleri makamı, işletmecileri yetkilendirme makamı, rekabeti düzenleme makamı, kamu hizmet sözleşmeleri yöneticisi olarak kurulmuştur.

Kararnameye göre; Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğünün görevleri şunlardır:

a) Demiryolu ulaştırması faaliyetlerinin ticari, ekonomik, sosyal ihtiyaçlara ve teknik gelişmelere bağlı olarak ekonomik, seri, elverişli, güvenli, kaliteli, çevreye kötü etkisi en az ve kamu yararını gözetecek tarzda serbest, adil ve sürdürülebilir bir rekabet ortamında yapılmasını ve bu faaliyetlerin diğer ulaştırma türleriyle birlikte ve birbirlerini tamamlayıcı



olarak hizmet vermesini sağlamak.

b) Demiryolu altyapı işletmecisi ve demiryolu tren işletmecileri ile demiryolu taşımacılığı alanında organizatör, acente, komisyoncu, gar veya istasyon işletmecisi ve benzeri faaliyette bulunanların hizmet esasları, mali yeterlik ve mesleki saygınlık şartlarını belirlemek, bunları yetkilendirmek ve denetlemek.

c) Demiryolu ulaştırması alanında hizmet üretenler ile hizmetten yararlananların hak, yükümlülük ve sorumluluklarını belirlemek.

ç) Demiryolu taşımacılığı alanında kamu hizmeti yükümlülüğüne ilişkin usul ve esasları belirlemek.

d) Demiryolu altyapı işletmecileri ve demiryolu tren işletmecileri ile demiryolu taşımacılığı alanında organizatör, acente, komisyoncu, gar veya istasyon işletmecisi ve benzeri faaliyette bulunanlar ile makinistler başta olmak üzere bu işlerde çalışanların mesleki yeterlik şartlarını belirlemek, bununla ilgili eğitim vermek veya verdirmek, sınav yapmak veya yaptırmak ve bunları yetkilendirmek ve denetlemek.

e) Her çeşit çeken ve çekilen demiryolu aracının tescilinin yapılması ve sicilinin tutulmasına ilişkin usul ve esasları belirlemek, bunların tescilini yapmak ve sicilini tutmak.

f) Demiryolu altyapısı ve çeken ve çekilen araçların kullanımı için asgari emniyet sınır ve şartlarını belirlemek ve bunları denetlemek.

g) Demiryolu altyapı işletmecileri ve demiryolu tren işletmecilerine ilgili emniyet belgelerini vermek veya verebilecekleri yetkilendirmek ve denetlemek.

ğ) Demiryolu altyapısı kullanımı, tahsisi, erişimi ve ücretlendirmeye ilişkin olarak demiryolu altyapı işletmecileriyle demiryolu tren işletmecileri arasında oluşan ihtilafların çözümüne yönelik karar almak.

h) Demiryolu taşımacılık faaliyetlerinde kullanılan yük ve yolcu garları veya istasyonları ile benzeri yapıların asgari niteliklerini belirlemek ve bunları denetlemek.

ı) Lojistik köy, merkez veya üslerin yer, kapasite ve benzeri niteliklerini belirleyerek planlamak, kurulmalarına ilişkin usul ve esasları belirlemek ve izin vermek, gerekli arazi tahsisi ile altyapıların kurulması hususunda ilgili kuruluşları koordine etmek ve uygulamasını takip etmek ve denetlemek.

i) Demiryolu tren işletmecilerince kullanılan her türlü çeken ve çekilen aracın cins, kapasite, sahiplik, yaş ve benzeri yönden asgari nitelikleri ile bunların dönemsel teknik muayenelerine ilişkin usul ve esasları belirlemek.

j) Demiryolu tren işletmecilerince kullanılan her türlü çeken ve çekilen aracın dönemsel teknik muayenesini yapacakların asgari niteliklerini belirlemek ve bunları yetkilendirmek ve denetlemek.

k) Demiryolu ulaşımını geliştirmek ve serbest, adil, sürdürülebilir bir rekabet ortamı sağlamak amacıyla sınırlı olmak üzere; demiryolu altyapı kullanım ücretleri ile taşımacılık faaliyetlerine ilişkin gerektiğinde taban ve tavan ücret tespit etmek ve uygulamasını denetlemek.

l) Demiryolu ulaştırma hizmetlerinin gerektirdiği uluslararası ilişkileri yürütmek, anlaşma ve karma komisyon çalışmaları yapmak.

m) Bakan tarafından verilen benzeri görevleri yapmak.

Kararnameden sonra 24.04.2013 tarihli 6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun, 1 Mayıs 2013 tarihli ve 28634 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu kanun ile Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün demiryolu altyapı işletmecisi olarak yeniden yapılandırılması, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık Anonim Şirketi adıyla demiryolu tren işletmecisi olarak bir şirket kurulması, demiryolu altyapı işletmecisi veya tren işletmecisi olarak kamu tüzel kişileri ile şirketlerin yetkilendirilmesi gibi konular düzenlenmiştir. Kanun ile özel sektörün yük ve yolcu taşımacılığı yapmasının önü açılmıştır.

Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanunun amacı; a) Demiryoluyla yolcu ve yük taşımacılığının hizmet kalitesi açısından en uygun, etkin ve olabilecek en düşük fiyatla sunulmasını, b) Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün demiryolu altyapı işletmecisi olarak yapılandırılmasını, c) Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık Anonim Şirketi adıyla demiryolu tren işletmecisi olarak bir şirket kurulmasını, ç) demiryolu altyapı işletmecisi ve demiryolu tren işletmecisinin hukuki ve mali yapıları, faaliyetleri ve personeline ilişkin hükümler ile ilgili diğer hususların düzenlenmesini, d) Kamu tüzel kişileri ile ticaret siciline kayıtlı şirketlerin demiryolu altyapısı inşa etmesini ve bu altyapının kullanılmasını, e) Kamu tüzel kişileri ile ticaret siciline kayıtlı şirketlerin demiryolu altyapı işletmeciliği ve demiryolu tren işletmeciliği yapabilmesini sağlamaktır.

Kanuna göre; TCDD, ulusal demiryolu altyapı ağı içinde yer alan ve Devletin tasarrufundaki demiryolu altyapısının kendisine devredilen kısmı üzerinde demiryolu altyapı işletmecisi olarak görev yapar. TCDD'nin diğer görevleri şunlardır:

- a) Ulusal demiryolu altyapı ağı üzerindeki demiryolu trafiğini tekel olarak yönetmek
- b) Tasarrufunda olan demiryolu altyapısı üzerinde verdiği trafik yönetimi ücretlerini, bütün tren işletmecileri için eşit şartlar içeren ve ayrımcılık oluşturmayan bir şekilde belirlemek, ilgili demiryolu tren işletmecilerine tahakkuk ettirmek ve tahsil etmek
- c) Tasarrufunda olmayan ulusal demiryolu altyapı ağı üzerinde verdiği trafik yönetimi ücretlerini, bütün demiryolu altyapı işletmecileri için eşit şartlar içeren ve ayrımcılık oluşturmayan bir şekilde belirlemek, ilgili demiryolu altyapı işletmecisine tahakkuk ettirmek ve tahsil etmek
- ç) Tasarrufunda olan demiryolu altyapısının demiryolu trafiğiyle ilgili olmayan alanlarını işletmek, işletmek veya kiraya vermek
- d) Tasarrufunda olan demiryolu altyapısını iyileştirmek, yenilemek, genişletmek, bakım ve onarımını yapmak veya yaptırmak
- e) Yüksek hızlı ve hızlı tren taşımacılığı için demiryolu altyapısı yapmak veya yaptırmak
- f) Haberleşme tesisleri ve ağı kurmak, kurdurmak, geliştirmek, işletmek veya işletmek
- g) Ana Statüsü ile verilen diğer görevleri yapmak

TCDD ve TCDD Taşımacılık A.Ş., 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararname hükümlerine tabidir. TCDD'nin; a) Yüksek hızlı ve hızlı tren taşımacılığı için yaptığı demiryolu altyapı yatırımları, b) Tasarrufundaki hatların çift veya çoklu hat hâline getirilmesi ve iltisak hatları



yapımı ile bunların elektrifikasyon, sinyalizasyon ve telekomünikasyon tesisleriyle donatılması yatırımları, c) Tasarrufundaki demiryolu altyapısının yenilenmesine ve iyileştirilmesine ilişkin yatırımları, yılın yatırım programı ile ilişkilendirilir ve Bakanlık bütçesinde söz konusu yatırımların finansmanını karşılamak amacıyla gerekli ödenek öngörülür.

İltisak hattı yapımı talep edilmesi hâlinde; yapılacak iltisak hattının gerektirdiği taşınmazlar, kamulaştırma bedeli talep edenden tahsil edilerek TCDD tarafından kamulaştırılır ve kırk dokuz yılı geçmemek üzere talep edenin lehine bedelsiz olarak irtifak hakkı tesis edilir. Kullanım süresinin sonunda söz konusu taşınmazlar üzerinde inşa edilmiş bütün varlıklar başka bir işleme gerek kalmaksızın TCDD'nin mülkiyetine geçmiş sayılır. Bu varlıklar için TCDD tarafından herhangi bir bedel veya tazminat ödenmez.

Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren beş yıl TCDD'nin; a) kanunun 5 inci maddesinde belirtilenlerin dışında kalan yatırımlarının finansmanı, b) Bakım ve onarım bütçesinde yer alan finansman açıkları, c) TCDD Taşımacılık A.Ş.'ye yapılan sermaye transferi nedeniyle doğan açıkları, sermayesine mahsuben Hazine Müsteşarlığı tarafından karşılanır.

TCDD Taşımacılık A.Ş.'ye 5 yıl devlet desteği devam edecektir. Buna göre, 5 yıl, TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin; a) Yatırım programlarında yer alan yatırımlarının finansmanı, b) İşletme bütçesinde yer alan finansman açıkları, c) Fiili finansman açığı ile işletme bütçesinde öngörülen arasındaki fark, sermayesine mahsuben TCDD tarafından karşılanır. Kamu hizmeti yükümlülüğü, beş yıl süreyle TCDD Taşımacılık A.Ş. tarafından yerine getirilir.

TCDD Taşımacılık A.Ş. ticaret siciline kayıtlı tüzel kişilik kazanır. TCDD Taşımacılık A.Ş. tüzel kişilik kazandıktan sonraki bir yıl içinde TCDD'nin ilgili hizmet birimlerinden TCDD Taşımacılık A.Ş.'ye devredilecek personel ile cer, yük ve yolcu taşımalarıyla ilgili hizmetlerinde kullanılan çeken ve çekilen araçlar ve bunlarla ilgili her türlü diğer araç, gereç ve cihazlar TCDD Yönetim Kurulu tarafından belirlenir. Personel kadro ve pozisyonlarıyla, araç, gereç ve cihazlar ise hak, alacak, borç ve yükümlülükleriyle birlikte başka bir işleme gerek kalmaksızın TCDD Taşımacılık A.Ş.'ye devredilmiş sayılır. Devredilen personel ile araç, gereç ve cihazlarla ilgili TCDD'ce taraf olunan işlem ve sözleşmelerde TCDD Taşımacılık A.Ş. taraf olur. Bu hususlara ilişkin olarak TCDD leh ve aleyhine açılmış olan davalar ile başlatılmış olan takiplerde TCDD Taşımacılık A.Ş. kendiliğinden taraf sıfatını kazanır. Devredilen varlıklar, defter değeri üzerinden TCDD'nin bilançosunda, TCDD Taşımacılık A.Ş. bağlı ortaklık ödenmiş sermayesi olarak kaydedilir. TCDD Taşımacılık A.Ş. bilançosunda ise TCDD'nin payı aynı ödenmiş sermaye olarak kaydedilmiş sayılır. TCDD'nin taşınmazlarından ilgili olanlar TCDD Yönetim Kurulu tarafından belirlenir ve TCDD Taşımacılık A.Ş.'ye bedelsiz olarak on yıl süreyle tahsis edilir.

Devir ve tahsis işlemleriyle ilgili olarak TCDD ile TCDD Taşımacılık A.Ş. arasında protokoller yapılabilir. Devir ve tahsis işlemleri konusunda ortaya çıkabilecek ihtilafları gidermeye Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı yetkilidir. TCDD ve TCDD Taşımacılık A.Ş. arasındaki devir ve tahsise yönelik düzenlenecek her türlü kâğıtlar damga

vergisinden ve yapılacak işlemler harçlardan müstesnadır. TCDD ile TCDD Taşımacılık A.Ş. arasındaki devir işlemleri tamamlanıncaya kadar, TCDD Taşımacılık A.Ş.'ye verilen görevlerin TCDD tarafından yürütülmesine devam olunur.

Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanunun uygulamasına yönelik olarak TCDD'nin izleyeceği Strateji ve Yapısal Eylem Planına göre (UBAK Demiryolu Sektör Raporu, 2013); TCDD Taşımacılık A.Ş. 'nin 2014 yılı sonuna kadar tescil edilmesi ve 2015 yılı başında faaliyete geçmesi planlanmıştır. 2015 yılı Temmuz ayına gelinmesine rağmen şirketin henüz tescil edilmediği görülmektedir, beklentiler 2015 yılının ikinci yarısında tescil edilmesi yönündedir. TCDD Taşımacılık AŞ'nin oluşumuna yönelik hazırlık çalışmaları devam etmektedir. AB uzmanlarından konuyla ilgili 2014-2015 yıllarını kapsayan 2 yıllık teknik danışmanlık hizmeti alınmaktadır. Bunun amacı, sektörde eşit, serbest, adil ve sürdürülebilir rekabeti sağlamaktır. Danışmanlık hizmetinin ardından TCDD Taşımacılık AŞ'nin kurulması planlanmaktadır (Gündüz, Dünya Gazetesi, 2015: 1).

Serbestleştirme Kanununun uygulanmasına yönelik TCDD'nin izleyeceği Strateji ve Yapısal Eylem Planına göre (UBAK Demiryolu Sektör Raporu, 2013); TCDD ve TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin merkez ve taşra teşkilat yapıları, iş birimi anlayışına göre yeniden düzenlenecektir. Bunun yanında TCDD'de halen uygulanmakta olan mevzuat ile kurumsal yönetim sistemleri yeni yapıya uygun hale getirilecektir. İş birimlerine dayalı yeni organizasyon yapıları hesapların ayrıştırılmasını ve takibini kolaylaştıracaktır. Mevcut finans kaynakları yönetim sistemi yeni yapıya uyarlanacaktır. Yeni yapıda oluşturulacak kâr ve maliyet merkezleri sayesinde gelirler ve giderler daha etkin bir şekilde izlenebilecektir.

Nihai ayrılma sonrasında TCDD bünyesinde; altyapı yapımı, altyapı bakımı ve şebeke yönetimi olmak üzere 3 ana iş birimi oluşturulacaktır. TCDD Taşımacılık A.Ş. bünyesinde ise; yolcu taşımacılığı, yük taşımacılığı ve araç bakımı olmak üzere 3 ana iş birimi oluşturulacaktır. Strateji ve Yapısal Eylem Planı doğrultusunda TCDD'nin mevcut yapısı altında, aşamalı olarak iş birimleri oluşturulmaktadır (UBAK Demiryolu Sektör Raporu, 2013).

TCDD Yapısal Eylem Planında öngörüldüğü üzere TCDD ve TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin merkez ve taşra teşkilat yapılarına ilişkin çalışmalar tamamlanmak üzeredir. Türkiye'de fiili olarak hâlihazırda demiryolu ile yük ve yolcu taşımacılığı yalnızca TCDD tarafından yapılmaktadır. Mevcut durumda, özel sektöre ait vagonlar da TCDD'ye ait personel ve trenler ile taşınmaktadır. TCDD Taşımacılık A.Ş. kurulduğunda ve diğer demiryolu tren işletmeciliği şirketleri sektöre girdiğinde fiili serbestleşme gerçekleşecek, özel sektör kendi trenleri ve kendi personeli ile demiryollarında yük ve yolcu taşımacılığı yapma imkânına kavuşacaktır (UBAK Demiryolu Sektör Raporu, 2013). Şirketin kurulmasından sonra özel sektörün taşımacılık yapmasına yönelik demiryolu işletmeleri için lisanslama çalışmalarına başlanacaktır. Demiryollarında taşımacılık yapmak isteyen bir demiryolu işletmecisi, gerekli şartları sağlayarak Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü'nden lisans alabilecektir. Çıkarılacak altyapıya erişim ve ücretlendirme yönetmeliği kapsamında da demiryolu işletmecileri altyapı yöneticisi olan TCDD'ye belirlenecek altyapıya erişim ücreti ödeyerek taşımacılık yapabileceklerdir (Gündüz, Dünya Gazetesi, 2015: 1).

3) Serbestleşmenin Dış Ticaret ve Lojistik Sektörüne Katkıları

Türkiye’de karayolu ağırlıklı taşımacılık yapılmaktadır. 2013 Yılı ulaşım modları itibariyle yurt içi yük ve yolcu taşıma oranlarına bakıldığında, yük taşımacılığında %88.7, yolcu taşımacılığında %90.5 oranında karayolu taşımacılığının kullanıldığı görülmektedir (Tablo 1). Yük taşımacılığında karayolu taşımacılığını denizyolu (%6.9), demiryolu (%4.4) ve havayolu taşımacılığı izlemektedir. Yolcu taşımacılığında karayolu taşımacılığını, havayolu (7.9), denizyolu (%6) ve demiryolu taşımacılığı (%1) izlemektedir.

Tablo 1. 2013 Yılı Ulaşım Modları İtibariyle Yurtiçi Yük ve Yolcu Taşıma Oranları

Ulaşım Modu	Yük (TonxKm) (Milyon)	%	Yolcu (YolcuxKm)(Milyon)	%
Karayolu	224,048	88,7	268,178	90,5
Denizyolu	17,312	6,9	1,667	0,6
Demiryolu	11,177	4,4	3,020	1,0
Havayolu*	0,0000	0,0	23,357	7,9
Toplam	252,537		296,222	

*Havayolu sektörü diğer sektörlerle göre çok düşük olduğundan sıfır alınmıştır.

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2003-2013 İstatistiklerle Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme

Yurt içi taşımacılıkta demiryolu taşımacılığının oranının çok düşük olduğu görülmektedir. Bu oranın artırılması serbestleşmenin başlaması ile mümkün olabilecektir.

2004-2015 yılları arasında dış ticaret tutarlarının taşıma modlarına göre dağılımı incelendiğinde (Tablo 2, Tablo 3), ihracat ve ithalatta denizyolu taşımacılığının tercih edildiği görülmektedir. Daha sonra karayolu, havayolu, demiryolu ve diğer taşıma türleri gelmektedir.

Tablo 2. 2005-2014 Yılları Arası Ulaşım Modlarına Göre İhracat Değerleri (Bin ABD Doları)

Yıl	Denizyolu	Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Diğer	Toplam
2005	35 425 856	756 935	31 602 012	3 978 592	1 713 013	73 476 408
2006	42 670 650	911 760	35 170 349	4 880 697	1 901 219	85 534 676
2007	52 183 474	1 081 911	44 497 744	7 018 930	2 489 690	107 271 750
2008	66 456 960	1 260 202	50 923 205	10 435 291	2 951 539	132 027 196
2009	47 145 609	906 923	42 392 616	9 764 289	1 933 175	102 142 613
2010	57 784 065	990 802	45 948 708	7 684 769	1 474 875	113 883 219
2011	73 576 384	1 242 610	50 257 713	8 577 891	1 252 272	134 906 869
2012	77 983 403	1 017 753	50 440 156	21 781 595	1 238 830	152 461 737
2013	82 930 885	956 521	53 674 535	12 960 697	1 279 999	151 802 637
2014	86 306 033	922 776	55 273 678	14 103 312	1 008 613	157 614 412

Kaynak: Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Resmi Dış Ticaret İstatistikleri

Tablo 3. 2005-2014 Yılları Arası Ulaşım Modlarına Göre İthalat Değerleri (Bin ABD Doları)

Yıl	Denizyolu	Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Diğer	Toplam
2005	56 497 886	1 816 522	28 667 246	13 072 142	16 720 355	116 774 151
2006	68 354 704	2 196 112	32 694 202	13 710 656	22 620 501	139 576 174
2007	86 670 737	2 540 385	38 631 821	16 912 422	25 307 350	170 062 715
2008	105 743 822	2 573 376	41 296 201	16 898 462	35 451 714	201 963 574
2009	73 962 307	1 723 345	33 514 253	11 562 648	20 165 868	140 928 421
2010	98 629 933	2 454 604	42 442 194	15 131 613	26 885 987	185 544 332
2011	133 440 206	3 185 525	44 516 802	21 514 596	38 184 548	240 841 676
2012	129 029 330	2 346 113	39 414 333	23 797 146	41 958 219	236 545 141
2013	139 927 201	1 773 400	40 058 217	32 602 866	37 299 565	251 661 250
2014	141 381 287	1 206 626	37 300 980	24 696 997	37 591 227	242 177 117

Kaynak: Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Resmi Dış Ticaret İstatistikleri

2005 ile 2014 yılları arası ulaşım modlarına göre ihracat değerlerine bakıldığında en yüksek artış oranının havayolu taşımacılığında olduğu görülmektedir. İhracatta en çok kullanılan ulaşım modu denizyolu taşımacılığı olmuştur. Karayolu ve havayolu taşımacılığı bunu takip etmiştir. Demiryolu taşımacılığı ise son sırada yer almaktadır ve ihracatta payı çok düşüktür.

2005 ile 2014 yılları arası ulaşım modlarına göre ithalat değerlerine bakıldığında havayolu taşımacılığında yine önemli bir artış olduğu görülmektedir. İthalatta en çok kullanılan ulaşım modu yine denizyolu taşımacılığı olmuştur. Karayolu ve havayolu taşımacılığı bunu takip etmiş, demiryolu taşımacılığı ise yine son sırada yer almıştır. Türkiye'ye yapılan ithalatta demiryolu taşımacılığının payı yine çok düşük kalmıştır.

Buna göre ihracat ve ithalat değerlerinde en çok kullanılan ulaşım modu denizyolu taşımacılığı olurken, demiryolu taşımacılığı düşük bir paya sahiptir. Havayolu taşımacılığı ise en yüksek artış oranına sahip ulaşım modudur.

Havayolu taşımacılığında bu artış, serbestleşmenin bir sonucudur. Havayolu taşımacılığında serbestleşme, 1983 yılında 2929 sayılı Sivil Havacılık Kanunu çıkarılarak başlamış, özel girişimcilerin havacılık faaliyetlerinde bulunmasına izin verilmiştir, fakat sonrasında yapılan sıkı düzenlemeler ile serbest bir pazar ortamı yaratılamamıştır. 2001 yılında fiyat belirleme serbestleştirilmiştir. 2003 yılında özel havayolu işletmelerinin iç hat pazarına girmesine engel olan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü kararları kaldırılarak pazara girişin önü tamamen açılmıştır. Bu düzenlemelere ilave olarak havaalanı kullanım ücretleri azaltılmış, ek vergilerin bir kısmı düşürülmüş bir kısmı kaldırılmış, böylece pazara girmek isteyen havayolu işletmeleri teşvik edilmiştir. 2003 yılında Türk Hava Yolları (THY)'nın özelleştirilmesi çalışmaları hızlandırılmış ve kamu payı %50'nin altına düşürülmüştür. 1992 yılında itibaren THY koordinatörlüğünde gerçekleşen slot tahsisi işi, pazara yeni giren işletmelerin bu görevin adil yapılmadığı iddiaları gerekçesiyle yeni oluşturulan Slot

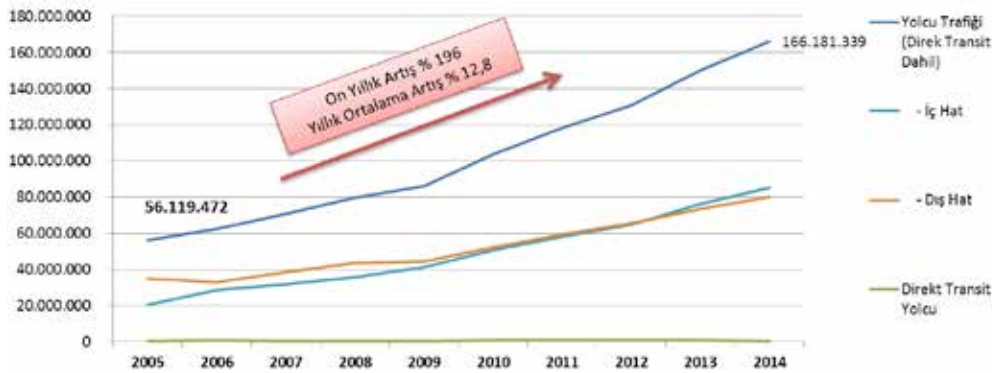


Koordinasyon Merkezine devredilmiştir. 2005 yılında da SHGM bünyesinde bağımsız bir Slot Koordinasyon Merkezi oluşturulmuştur. Pazara giriş serbestleştirildikten çok kısa süre sonra yeni havayolu işletmeleri pazarda yerini almaya başlamıştır. (Gerede ve Orhan, 2015: 187).

Havayolu taşımacılığında serbestleşmenin en önemli sonucu rekabetin artmasıdır. Artan rekabet bilet fiyatlarını ucuzlatmıştır. Ekim 2003 öncesinde bir yolcu İstanbul'dan Ankara'ya 130 YTL ye uçarken, serbestleşme sonrası ortaya çıkan rekabet ortamıyla bu rakam özel havayolu işletmelerinde 49 TL'ye kadar düşmüştür. Uçak biletlerinin ucuzlamasıyla oluşan rekabet ortamı karayolu yolcu taşımacılığı fiyatlarını da etkilemiş, şehirlerarası karayolu yolcu taşımaları da önemli ölçüde ucuzlamıştır.

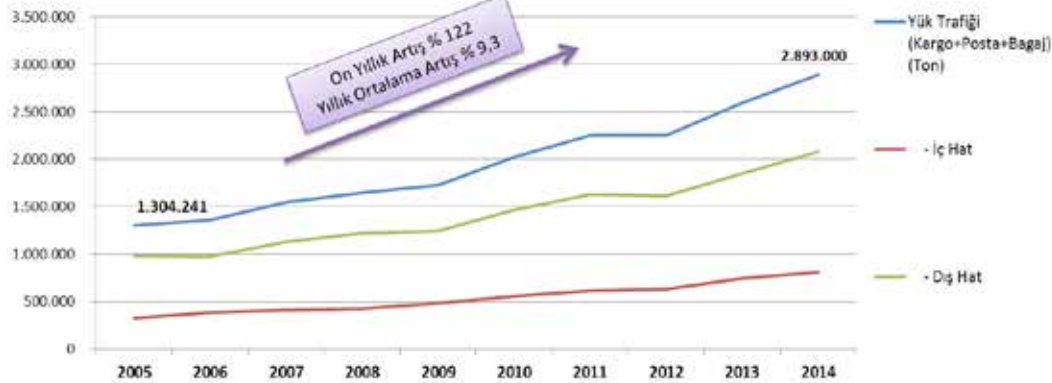
Havayolu taşımacılığında serbestleşme sonrası yaşanan artış aşağıdaki grafiklerde görülmektedir. Grafikler 2005 ve 2014 yılları arasındaki yolcu, kargo ve yük taşımacılığında yaşanan gelişmeleri göstermektedir.

Şekil 1. Türkiye Geneli Havalimanları Yolcu Trafiği (2005-2014)



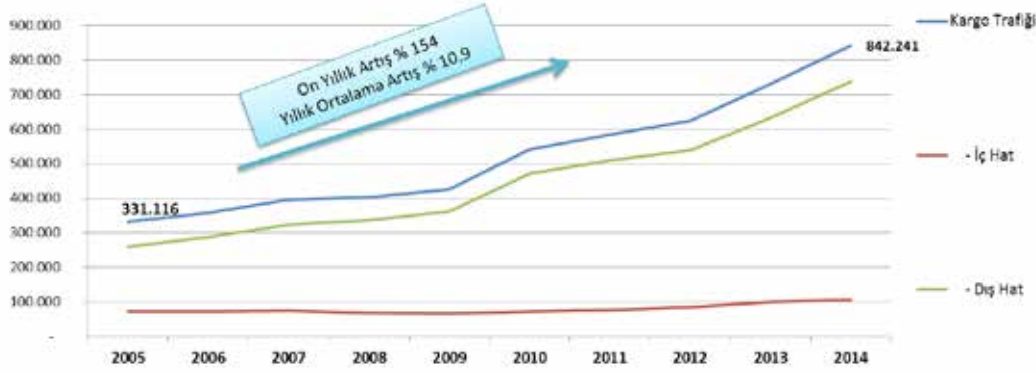
Kaynak: Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü www.dhmi.gov.tr

Şekil 2. Türkiye Geneli Havalimanları Yük Trafiği (2005-2014)



Kaynak: Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü www.dhmi.gov.tr

Şekil 3. Türkiye Geneli Havalimanları Kargo Trafik (2005-2014)



Kaynak: Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü www.dhmi.gov.tr

Grafiklerden görüldüğü gibi, yolcu taşımacılığında on yıllık artış oranı %196, yük taşımacılığında on yıllık artış oranı %122, kargo taşımacılığında on yıllık artış oranı %154'dür. Havayollarının ihracata katkısı da artmaktadır. Dünya Gazetesindeki bir habere göre; THY'nin filosuna geniş gövdeli uçakları eklemesiyle birlikte ABD'ye su ürünleri ihracatında patlama yaşanmıştır. Kanada, Tayland, Güney Afrika, Güney Kore, Japonya gibi uzak noktalara geniş gövdeli uçaklarla uçuş, su ürünleri gibi bazı ürünlerin tanıtımında ve ihracatında artışa sebep olmuştur. (Alp, Dünya Gazetesi, 2015, <http://www.dunya.com/guncel/fuarlarda-tattirdi-3-baliktan-600-milyon-dolar-kazandirdi-260588h.htm>)

Havayolu taşımacılığında serbestleşme sonrası görülen bu gelişme demiryolu taşımacılığı için bir örnek oluşturmaktadır. Serbestleşme rekabeti arttıracak, artan rekabet bilet fiyatlarını ve sunulan hizmetin kalitesini etkileyecektir. Bunun sonucunda yurt içinde karayolu yerine demiryolu taşımacılığı tercih edilmeye başlanacaktır. Havayolu taşımacılığında bile uçak biletlerinin ucuzlaması karayolu taşımacılığındaki bilet fiyatlarını düşürmüştür. Demiryolu taşımacılığının, karayolu taşımacılığı üzerindeki etkilerinin daha fazla olacağını beklemek mümkündür. Ayrıca ihracat ve ithalatta demiryolu taşımacılığı tercih edilmeye başlanacak ve demiryolu taşımacılığının dış ticaretteki payı artacaktır.

Demiryolu taşımacılığında serbestleşme ile oluşan rekabet ortamı lojistik sektörüne katkı sağlayacaktır. Türkiye'nin Avrupa, Asya, Afrika ve Orta Doğu'nun geçiş koridoru üzerinde yer alması bu açıdan çok önemlidir. Avrupa ülkeleri Asya pazarlarından yararlanmak için ulaştırma ağlarını bu yöne doğru genişletme kararı almışlar ve Asya-Avrupa ulaştırma koridorlarını oluşturmuşlardır. AB üç temel ağ yapısını uygulamaya almaktadır. Bunlar; Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları (TEN-T), Pan-Avrupa Ulaştırma Ağları (Pan European Corridors - PEC) ve Bölgesel Ulaştırma Ağları olarak sıralanabilir (Doğaka (Doğu Akdeniz Kalkınma Ajansı) Lojistik Sektör Raporu, 2014: 7-10). Bu uluslararası ulaştırma ağları Türkiye'yi demiryolu taşımacılığı açısından etkilemektedir. Türkiye'nin bu durumdan en çok fayda sağlayabilmesi için demiryolu taşımacılığının serbestleştirilmesi çalışmaları hızlandırılmalıdır.



Fakat demiryolu taşımacılığının deregülasyonu ve serbestleştirilmesi karmaşık ve zor bir süreçtir. AB’de bu zorluk nedeniyle serbestleştirme aşamalı olarak gerçekleştirilmektedir. Serbestleştirme süreci AB ve pek çok ülkede devam etmektedir. Türkiye bu ülkelerde yaşanan zorluklardan ders çıkarmalıdır.

Serbestleşme sırasında yaşanabilecek zorluklardan biri, altyapı yöneticisi olan TCDD’nin, tekel konumunu kullanarak, altyapının kullanımı, tahsisi, erişimi, erişim ücretlendirmesi gibi konularda ayrımcılık yapma ihtimalidir. TCDD Taşımacılık AŞ’yi, diğer şirketlere tercih edebilir. (Ekonomi ve Dış Politika Araştırmalar Merkezi (EDAM), Ulaştırma Sektörü Raporu, 2008: 145). Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanuna göre, TCDD, trafik yönetimi ücretlerini, bütün tren işletmecileri için eşit şartlar içeren ve ayrımcılık oluşturmayan bir şekilde belirlemekle yükümlüdür.

Altyapıya adil ve eşit koşullarda erişim sağlanmalıdır. Erişim ücretleri buna göre belirlenmelidir. Erişim ücretleri, hem maliyetlere dayanarak oluşturulmalı, hem de hizmet sağlamakta en az yerleşik işletmeci kadar verimli olan rakiplerin pazara girişine izin veren bir seviyede belirlenmelidir. (Ekonomi ve Dış Politika Araştırmalar Merkezi (EDAM), Ulaştırma Sektörü Raporu, 2008: 146).

Havayolu taşımacılığında slot tahsisi konusunda yaşanan sıkıntı, demiryolu taşımacılığında hat tahsisi konusunda yaşanabilir. Hat tahsisi kararlarının bağımsız bir kuruluş tarafından alınmasında fayda vardır.

Serbestleşmeye geçildikten bir süre sonra THY’da olduğu gibi TCDD’nin özelleştirilmesi konusu düşünülmelidir.

Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun ile 5 yıl, TCDD’nin finansman açıklarının Hazine Müsteşarlığı tarafından, TCDD Taşımacılık A.Ş. finansman açıklarının TCDD tarafından karşılanacağı düzenlenmiştir. Bu durum özel demiryolu şirketleri için rekabet şansını azaltacaktır (Ercan, 2013; 1).

4) Sonuç

Dünyada son dönemde çevresel sorunlar ve küresel iklim değişikliği nedeniyle çevreye daha az zarar veren taşımacılık türlerine ağırlık verilmektedir ki, demiryolu taşımacılığı bunlardan biridir. Bu amaçla demiryolu taşımacılığının yeniden yapılandırılması ve serbestleştirilmesi çalışmaları yapılmaktadır. Türkiye’de demiryolu taşımacılığında serbestleşme çalışmaları, 6461 sayılı Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanunun 1 Mayıs 2013 tarih ve 28634 sayılı Resmi Gazetede yayımlanmasıyla başlamıştır.

Yurt içi taşımacılıkta demiryolu taşımacılığının oranı çok düşük kalmıştır. Bu oranın artırılması serbestleşmenin başlaması ile mümkün olabilecektir. Ulaşım modlarına göre on yıllık dış ticaret değerlerine göre; ihracat ve ithalat değerlerinde demiryolu taşımacılığı yine çok düşük bir paya sahiptir. Havayolu taşımacılığı ise en yüksek artış oranına sahip ulaşım modudur. Havayolu taşımacılığında bu artış, serbestleşmenin bir sonucudur.

Havayolu taşımacılığında serbestleşme sonrası görülen olumlu gelişme demiryolu taşımacılığı için bir örnek oluşturmalıdır. Serbestleşme rekabeti arttıracak, artan rekabet bilet fiyatlarını ve sunulan hizmetin kalitesini etkileyecektir. Bunun sonucunda yurt içinde karayolu yerine demiryolu taşımacılığı tercih edilmeye başlanacaktır. Ayrıca ihracat ve ithalatta da demiryolu taşımacılığı tercih edilmeye başlanacak ve demiryolu taşımacılığının dış ticaretteki payı artacaktır.

Avrupa ülkeleri Asya pazarlarından yararlanmak için ulaştırma ağlarını bu yöne doğru genişletme kararı almışlar ve Asya-Avrupa ulaştırma koridorlarını oluşturmuşlardır. Bu uluslararası ulaştırma ağları Türkiye’yi demiryolu taşımacılığı açısından etkilemektedir. Türkiye’nin bu durumdan en çok fayda sağlayabilmesi için demiryolu taşımacılığının serbestleştirilmesi çalışmaları hızlandırılmalıdır.

Demiryolu taşımacılığının yeniden yapılandırılması ve serbestleştirilmesi karmaşık ve zor bir süreçtir. Serbestleştirme süreci AB ve pek çok ülkede devam ederken, AB’de serbestleştirmeye aşamalı olarak geçilmektedir. Türkiye bu ülkelerde yaşanan zorluklardan ders çıkarmalıdır. Serbestleşme sırasında yaşanabilecek zorluklardan biri, altyapı yöneticisi olan TCDD’nin, tekel konumunu kullanarak, altyapının kullanımı, tahsisi, erişimi, erişim ücretlendirmesi gibi konularda ayrımcılık yapma ihtimalidir. TCDD Taşımacılık AŞ’yi, diğer şirketlere tercih edebilir. Altyapıya adil ve eşit koşullarda erişim sağlanmalıdır. Erişim ücretleri buna göre belirlenmelidir. Hat tahsisi kararlarının bağımsız bir kuruluş tarafından alınmasında fayda vardır. Serbestleşmeye geçildikten bir süre sonra THY’da olduğu gibi TCDD’nin özelleştirilmesi konusu düşünülmelidir.



Kaynakça

- Alp, Sedat. (2015), “Fuarlarda tattırdı, üç balıktan 600 milyon dolar kazandırdı”, Dünya Gazetesi, <http://www.dunya.com/guncel/fuarlarda-tattirdi-3-baliktan-600-milyon-dolar-kazan-dirdi-260588h.htm> (Erişim tarihi: 12.07.2015).
- Dünya Gazetesi. (2013), “TCDD Taşımacılık AŞ kuruldu”, <http://www.dunya.com/ekonomi/ekonomi-diger/tcdd-tasimacilik-a-s-kuruldu-189626h.htm>, (Erişim tarihi:12.07.2015).
- Ekonomi ve Dış Politika Araştırmalar Merkezi (EDAM). (2008), “Ulaştırma Sektörü Raporu”, <http://edam.org.tr/document/ulatrma%20sekr%20raporu%20129-189.pdf>, (Erişim tarihi:12.07.2015)
- Ercan, Şemsi. (2013), “10SORUDA: Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Kanunu”, <http://www.lojistikhatti.com/haber/2013/06/10-soruda-demiryolu-ulasirmasinin-serbest-lestirilmesi-kanunu>, (Erişim tarihi:12.07.2015)
- European Union. (2015), “EU rail liberalisation: The Fourth Package of 2013 - reaching the final destination”, <http://www.nortonrosefulbright.com/knowledge/publications/8972/eu-rail-liberalisation-the-fourth-package-of-2013-reaching-the-final-destination>, (Erişim tarihi:12.07.2015)
- Gerede, Ender ve Orhan, Gamze. (2015), “Türk Havayolu Taşımacılığındaki Ekonomik Düzenlemelerin Gelişim Süreci”, *Havayolu Taşımacılığı ve Ekonomik Düzenlemeler Teori ve Türkiye Uygulaması*, (Ed. Gerede Ender), Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Yayın No HUD/T-01, Ankara.
- Gündüz, Meltem. (2015), “TCDD Taşımacılık AŞ birkaç ay içinde tamam”, Dünya Gazetesi, <http://www.ulasimonline.com/demiryolu/66000/tcdd-tasimacilik-a-s-birkac-ay-icinde-tamam.html>, (Erişim tarihi:12.07.2015)
- Karamanoğlu, Canan. (2012), *Demiryolu Sektöründe Yapısal Reformlar ve Rekabet: Serbestleşme Öncesi Türkiye İçin Öneriler*, Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezleri Serisi, No: 117, Ankara.
- Kougioumtzidis, Ioannis. (2014), *Liberalization of the European Railway industry: Does vertical separation work?* Erasmus University, Erasmus School of Economics, Rotterdam MA thesis.
- OECD. (2013), “Recent Developments in Rail Transportation Services”, <http://www.oecd.org/daf/competition/Rail-transportation-Services-2013.pdf>, (Erişim tarihi:12.07.2015)
- Pham, Vinh. (2015), “The Liberalization of Rail Transport in the European Union”, Economics Honors Papers” <http://digitalcommons.conncoll.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1010&context=econhp> (Erişim tarihi:12.07.2015)
- Rail Turkey. (2015), “TCDD Taşımacılık AŞ'nin Yeni Organizasyon Şeması”, <http://tr.railturkey.org/2015/01/26/tcdd-tasimacilik-as-organizasyon/>, (Erişim tarihi:12.07.2015).
- TC Doğu Akdeniz Kalkınma Ajansı (DOĞAKA). (2014), “2014 Yılı Lojistik Sektör Raporu”, http://www.dogaka.org.tr/Icerik/Dosya/www.dogaka.gov.tr_526

[KJ1E82ED Lojistik-Sektor-Raporu-2014.pdf](#), (Erişim tarihi:12.07.2015)

- TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü. (2013), “2013 Yılı Demiryolu Sektörü Raporu”, <http://www.tcdd.gov.tr/Upload/files/ContentFiles/2010/raporlar/sektor2013.pdf>, (Erişim tarihi:12.07.2015)
- TCDD İşLETMESİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ. (2014), “2014 Yılı Performans Raporu”, <http://www.tcdd.gov.tr/files/pdf/performans2014.pdf>, (Erişim tarihi:12.07.2015)
- TCDD. (2015), “TC Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı 2010-2014”, <http://www.tcdd.gov.tr/files/istatistik/20102014yillik.pdf>, (Erişim tarihi:12.07.2015)
- ULAşTIRMA DENİZCİLİK VE HABERLEşME BAKANLIĞI. (2013), “Demiryolu Sektörü”, http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/dokuman_ust_menu/projeler_faaliyetler/20130319_101534_204_1_64.pdf, (Erişim tarihi:12.07.2015)
- ULAşTIRMA DENİZCİLİK VE HABERLEşME BAKANLIĞI.(2014), “2003-2013 İstatistiklerle, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme”, http://www.udhb.gov.tr/images/istatistik/20140828_162428_204_1_64.pdf, (Erişim tarihi:12.07.2015)
- 6461 Sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkındaki Kanun (01.05.2013 tarih ve 28634 Sayılı Resmi Gazete)
- 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname (01.11.2011 tarihli ve 28102 Sayılı Resmi Gazete)
- www.ddgm.gov.tr
- www.gtb.gov.tr
- www.tcdd.gov.tr
- www.tuik.gov.tr
- www.udhb.gov.tr