

TCDD Taşımacılık A.ř. Genel M¼d¼r¼ Veysi Kurt ile Serbestleşme S¼reci Üzerine



TCDD Taşımacılık Aş Y¼netim Kurulu Başkanı ve Genel M¼d¼rl¼ę¼ne atanan Veysi Kurt ile "T¼rkiye Demiryolu Ulaştırılmasının Serbestleşmesi Hakkında Kanun" sonrası gelişmeler ve T¼rk demiryolu sekt¼r¼ hakkında konuştuk.

TCDD Taşımacılık Aş Genel M¼d¼r¼ Veysi Kurt: " şirketimiz, yolcu taşımacılığı, yurt içi ve uluslararası y¼k taşımacılığı, lojistik hizmetleri, feribot ile y¼k ve yolcu taşımacılığını geręekleřtirecektir. Y¼ksek hızlı trenler, konvansiyonel yolcu trenleri, kent içi banliy¼ trenleri, ayrıca İstanbul'da Mar-

maray, Ankara'da Başkentray şirketimizce işletilecektir."

-Sayın Genel M¼d¼r, TCDD Taşımacılık Aş'nin demiryolu sekt¼r¼m¼ze hayırlı uğurlu olmasını diliyoruz. "T¼rkiye Demiryolu Ulaştırılmasının Serbestleşmesi Hakkında Kanun" ile yeni bir d¼nem başladı. Kısaca bu s¼reci anlatır mısınız?

TCDD Taşımacılık Aş ailesi adına iyi dilekleriniz için ęok teřekk¼r ediyorum. Demiryolu sekt¼r¼m¼z¼n serbestleştirilmesini sağlayan Kanun, 160 yıllık de-

miryolu tarihimizde bir dönüm noktasıdır. 1 Mayıs 2013 tarihinde 6461 Sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun yayımlanarak, TCDD Taşımacılık AŞ kuruldu. 14 Haziran 2016 tarihinde ise tescili gerçekleştirilerek faaliyetlerine başladı. 28 Aralık 2016'da ise TCDD Genel Müdürlüğü ile personel, araç devir işlemleriyle taşınmaz tahsisleri konusunda bir protokol imzalandı.

Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanunun yürürlüğü girmesi ile birlikte, TCDD alt yapı işletmecisi, TCDD Taşımacılık AŞ ise üst yapı işletmecisi kuruluş olarak tanımlandı. Buna göre Şirketimiz, yolcu taşımacılığı, yurt içi ve uluslararası yük taşımacılığı, lojistik hizmetleri, feribot ile yük ve yolcu taşımacılığını gerçekleştirecektir. Yüksek hızlı trenler, konvansiyonel yolcu trenleri, kent içi banliyö trenleri, ayrıca İstanbul'da Marmaray, Ankara'da Başkentray Şirketimizce işletilecektir.

-Türkiye'deki demiryolu sektöründe serbestleşmenin demiryolu işletmeciliğine ne gibi faydaları olacaktır? Demiryolu yük ve yolcu

taşımacılığı pay değişimi hakkında neler söyleyeceksiniz?

Öncelikle şunu ifade etmek isterim. Demiryolunun serbestleştirilmesi özelleştirme değildir. Dünyada pek çok ülkede bu süreç yaşanmaktadır. Avrupa Birliği üyesi ülkelerin, Rusya, İran, Fas, Cezayir ve İsrail'in altyapı hizmet sunucusu ile demiryolu tren işletmeciliği hizmetlerini birbirinden ayırdığını görüyoruz.

Demiryolunun serbestleştirilmesi ile sektöre yeni işletmecilerin girebilmesi, daha etkin tren işletmeciliği, daha çok vatandaşa hizmet, özel girişimcinin önünü açmak, milli endüstri yaratmak, yeni teknolojilere uyum sağlamak, daha iyi çalışma koşulları sağlamak, kapıdan kapıya taşımacılık yapmak, yurtdışı taşıma koridorlarından daha fazla pay almak ve ülke ekonomisine daha çok katkı sağlamak hedeflenmiştir.

Yaklaşık 160 yıllık köklü bir kurum olan TCDD'nin ve Türkiye demiryollarının yeniden yapılandırılması ile 1950'li yıllardan itibaren tüm dünyada rekabet gücünü yitiren demiryolu taşımacılığı yeniden güçlenirken, ülkemizin entegrasyon çabası içerisinde bulunduğu Avrupa Birliği mevzuatına da uyum sağlanacaktır.

Serbestleşme ile demiryolu taşımacılığının diğer taşımacılık türleri karşısında rekabet gücü ve taşıma payı artarken, demiryolu taşımacılığı kendi içinde rekabete açılacaktır. Demiryolunu tekel olmaktan çıkaran Kanun, devletin dışındaki işletmecilerin de kendi personeli ve kendi araçları ile mevcut demiryolu ağı üzerinde taşımacılık yapabilmesine imkan sağlamaktadır.

Demiryolu taşımacılığı alanında sağlanan rekabet ile tren işletmelerinin vereceği hizmetin kalitesi yükselirken, taşıma fiyatları diğer ulaşım türlerine karşı daha rekabetçi hale gelecektir. Uzun vadede ise taşıma modları arasında uyum sağlanacak, karayolu lehine oluşan dengesizlik demiryolu lehine değişecektir.

Bu çerçevede Şirketimiz, verimli ve karlı bir işletmecilik yapmayı, yolcu ve yük taşımacılığında demiryolunun payını artırmayı hedeflemektedir. Sadece yurt içinde değil, Asya ile Avrupa kıtaları arasında bulunan yük potansiyelinin de demiryoluna kaydırılması amaçlanmaktadır. Bu amaçla, taşınan yük miktarının, kalitesinin, çeşitliliğinin artırılması için diğer operatörler ile sadece yurtiçinde değil, 25 milyon kilometre karelik bir coğrafyada yapıcı rekabet ortamı ve işbirlikleri sağlayarak çok büyük başarılar imza atmak için projeler yürütülmektedir.

Şirketimiz 2023 yılına kadar demiryolu ile taşınan yük payını yüzde 15'e, yolcu payını ise yüzde 10'a çıkarmayı hedeflemektedir. Yük taşımalarındaki özel sektör payının ise yaklaşık yüzde 40 olmasını bekliyoruz.



-TCDD Taşımacılık AŞ yönetim sistemi nasıl belirlendi?

Şirketimiz, iş birimine dayalı organizasyon yapısı ile karlılık ve verimlilik ilkelerine göre faaliyetlerini yürütmek amacı ile yük, yolcu ve araç bakım ana birimleri şeklinde yapılanmıştır. Bunun sonucunda hesapların ayrıştırılması ve maliyetlerin izlenmesi, alan uzmanlaşması, projelerde standartlaşma ve proje izleme kolaylığı sağlanacaktır.

Kurum kültürünü benimsenmiş, gelişmeye açık, inisiyatif alan, dünyadaki teknolojileri takip eden, sosyal ilişkileri güçlü, çevresine ve iş güvenliğine duyarlı, ekip ruhu olan, zamanı iyi kullanan ve Şirketimizi dünyaya taşıyacak bir yapı oluşturma hedeflenmektedir.

Organizasyon yapısı sade ve etkin tutularak, hem çalışanlarımız hem de müşterilerimizle mevcut iletişim ağını daha güçlü ve etkili hale getirmek amaçlanmıştır.

-TCDD Taşımacılık AŞ'nin faaliyete başlamasından sonra işletmecilik alanında uygulanan değişiklikler nelerdir?

Ülkemiz ile Avrupa ülkeleri arasında veya bu ülkelerden ülkemizi transit geçerek üçüncü ülkelere yapılan taşımalarda ithalat, ihracat ve transit taşıma birim

ücretleri üzerinden çeşitli oranlarda indirimler uygulanmaktadır.

Ayrıca Avrupa' da Almanya, Bulgaristan, Avusturya Asya' da İran ve Azerbaycan demiryolları ile yaptığımız ikili anlaşmalarla uluslararası pazar payımızı artırmayı hedefledik.

Bunların dışında mevcut gümrüklü yük ambarlarında önemli iyileştirmeler yapıldı. TCDD Taşımacılık AŞ eşya tarifesi oluşturularak, demiryoluna daha fazla yük çekebilmek için uzun süreli ve taahhütlü taşıma protokolleri düzenlendi.

Uyguladığımız taşıma tarifelerini pazar koşullarına göre belirliyoruz. Önümüzdeki süreçte bunu daha dinamik, pazar ve maliyet odaklı yapmayı planlıyoruz.

Türkiye, küresel ölçekteki taşımaların adeta kalbinde yer almaktadır. Avrupa ve Asya arasında yaklaşık 75 milyar dolarlık taşıma hacmi bulunmaktadır. Bu hacimden pay alabilmek için bir taraftan Marmaray, Halkalı-Kapıkule, Kars-Tiflis-Bakü vb. demiryolu projeleri hayata geçirilirken, diğer taraftan demiryolunun rekabet gücünü artırmak amacıyla serbestleştirilme süreci başlatılmıştır. Bu hacimden yüzde 1'lik bir pay bile çok önemli ekonomik katkı sağlamaktadır. Dolayısıyla, TCDD Taşımacılık AŞ, üstyapı işleticisi olarak sadece demiryolu sektöründe değil,

ülkemiz kalkınmasında da çok önemli misyona sahip bir kuruluştur.

--TCDD Taşımacılık AŞ olarak taşımacılık politikanızdan söz eder misiniz? Kârlılıktan bahsedebilmek için atılması gereken adımlar ve süreçler nasıl olacak?

Öncelikle kalite ve verimliliğimizi artırmak için YHT gibi stratejik ve ticari yolcu taşımacılığına, bölge-arası yolcu ve yük taşımacılığına önem verirken, ilk beş yıl içinde personel ve yakıt giderlerini, araçların bakım maliyetlerini ve ortaya çıkan işletme kayıplarını azaltmayı hedefliyoruz.

Bu arada altyapı işletmecisi olan TCDD tarafından karayoluna göre uzun olan güzergâhlarda koridor iyileştirilmelerinin yapılması, ortalama ticari hızların artırılması, demiryolunun diğer ulaşım türleriyle bütünleştirilmesi için limanlar, OSB'ler, üretim-yük merkezleri, fabrikalar ve maden sahalarına iltisak hatlarının yapılması bizim hedeflerimizi gerçekleştirmemizde ve sektörü iyileştirmede büyük destek sağlayacaktır.

Diğer taraftan şu noktanın altını çizmekte yarar görüyorum: Yolcu taşımacılığı bağlamında, ticari olarak sürdürülebilir olmayan hatlar "**Kamu Hizmeti Yükümlüğü**" kapsamında devlet tarafından destek-

lenecek ve bu hatlardaki taşımacılık kamu hizmeti sözleşmelerine tabi olarak yürütülecektir. Kalite ve verimliliğimizi artırmak için YHT gibi stratejik ve ticari yolcu taşımacılığına, bölgeler arası yolcu ve yük taşımacılığına önem veriyoruz.

-Kısa orta ve uzun vadede şirketi geliştirmeye yönelik yapılacak işlemlere örnekler verir misiniz?

Daha önce de ifade ettiğim üzere, önceliğimiz ortak hedef ve amaçlar doğrultusunda bir aile gibi birlikte hareket eden, güçlü bir yapı oluşturmaktır. Bu amaçla organizasyon yapısını sade ve etkin tutarak, hem çalışanlarımız hem de müşterilerimizle mevcut iletişim kanallarını daha güçlü ve etkili hale getirmeye çalışıyoruz. Beşinci yılın sonunda gelir-gider dengesini sağlamayı amaçlamaktayız.

2023 yılında, diğer operatörlerle beraber Türkiye'de yapılan yük taşımacılığının yüzde 15'inin, yolcu taşımacılığının yüzde 10'unun demiryoluyla yapılmasını hedeflemekteyiz.

Bu hedef bağlamında, ülkemizin kuzeyinden güneyine batısından doğusuna kadar her köşesinde demiryolu seferberliği devam etmektedir. Asya ile Avrupa kıtalarını demirağlarla birleştiren Marmaray, Başkentimizin batı-doğu aksında inşası devam eden Başkentray gibi kentiçi demiryolu projeleri ile Ankara-Si-



vas, Ankara-İzmir yüksek hızlı tren, Bursa-Osmaneli, Konya-Karaman hızlı tren projelerinin önümüzdeki 5 yıl içinde peyderpey tamamlanması ile demiryolunun taşıma payı daha da artacaktır.

-Araç filonuzu artırmayı hedefliyor musunuz?

Üstyapı işletmecisi olarak tanımlanan TCDD Taşımacılık AŞ, yolcu ve yük taşımacılığını en iyi kalitede gerçekleştirmek üzere çeken-çekilen araçların alın-





masından da sorumludur. Kısa ve uzun vadede yük ve yolcu taşımacılığında kullanacağımız daha çevreci ve yüksek kapasiteli, modern demiryolu çeken ve çekilen araçların alınmasına ilişkin planlamalar yapılmaktadır.

-Demiryolunun serbestleşmesiyle birlikte, demiryolu tren işletmecilerinin kurulması süreci hakkında öngörünüz nedir?

Özel sektörün kendi araç ve personeliyle taşımacılığa başlamasının önünde mevzuat açısından herhangi bir engel bulunmamaktadır. Demiryolu taşımacılığının serbestleştirilmesine ilişkin Kanun çıkmadan önce de özel sektör kendilerine ait vagonlarla yüklerini hatlarımızda taşıyabiliyordu. Memnuniyetle ifade etmek isterim ki bugün yük taşımacılığında özel sektör payı, birçok Avrupa Birliği üyesi ülke oranının üzerindedir.

Serbestleşmeyle birlikte bu tür uygulamalar gelişerek devam edecektir.

Özetle Türkiye, 2023 yılında ekonomide ve demiryolu sektöründe dünyanın ilk on ülkesi arasında olmayı hedeflemektedir. Sağlıklı, dengeli, birbiri-

ni bütünleyen ulaşım sisteminin bel kemiği dünya standartlarında altyapı ve işletme kriterlerine sahip demiryolu sektörünün varlığıdır. Türkiye Demiryolu Ulaştırılmasının Serbestleşmesi Hakkında Kanun ile kurulan TCDD Taşımacılık AŞ, üstyapı işletmecisi olarak demiryolu sektörümüzün en genç ve dinamik bir üyesi olarak dünya standartlarında işletmecilik yapmak üzere tüm imkanlarını ve sinerjisini seferber etmektedir.

-Sayın Kurt, verdiğiniz bilgiler için çok teşekkür ediyoruz. Tekrar TCDD Taşımacılık AŞ'ye başarılar dileriz.

Ben de TCDD Taşımacılık AŞ ailesi adına, Demiryolu Mühendisleri Dergisine teşekkür ediyorum. Bilindiği üzere, son 13 yılda demiryolu sektörünün öncelikli sektör olarak ele alınmasıyla birlikte mühendislerimize olan ihtiyaç artarken, mühendislerimiz de dünya standartlarında bilgi ve tecrübe kazanmaya başlamışlardır. Bu hem demiryolu sektörü hem de ülkemiz için gurur vericidir. 2023 yılı hedeflerimiz dikkate alındığında mühendislerimize olan ihtiyaç giderek artacaktır. Bu da gençlerimizin demiryolu sektörüne ilgisini ve sevgisini artırmaktadır.