

Türkiye’de Beklenen Yeni Demiryolu Sektör Yapısı

Yunus UĞURLU

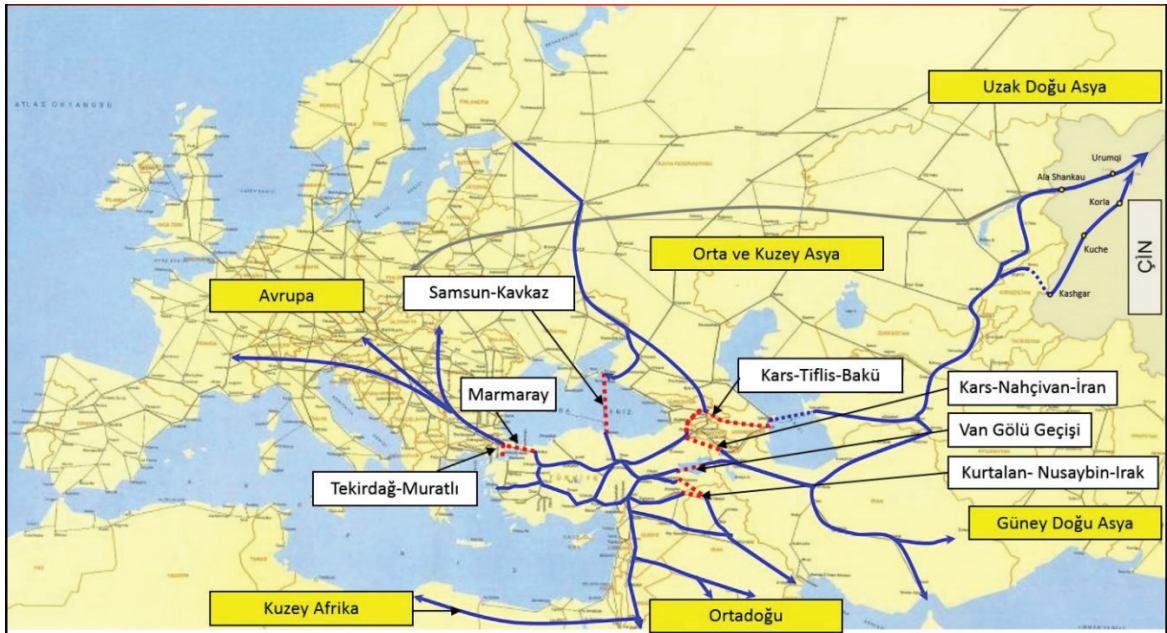
Özellikle son zamanlarda meydana gelen yasal düzenlemeler sonucunda demiryolu sektörü ve camiasında “yeniden yapılanma” ifadesi oldukça popüler hale geldi. İlgi duyan demiryolcular mutlaka araştırmış ve incelemiştir. Ancak kulaktan duyma bilgileri olanlar için durumu biraz daha anlaşılır kılmak istiyorum.

19. yüzyılın başlarında demiryolları, kara üzerinde büyük miktarda yük ve yolcu taşımada avantajı nedeniyle tüm dünyada yayılmaya başladı. 1950’lerle birlikte otomobilin ucuz ve ulaşılabilir hale gelmesi ve kişisel ulaşım aracı olarak istenildiği zaman kullanılmasının avantajı ile karayolunun payı artmaya başladı. Havayolu ise gelişmeler ile daha ulaşılabilir ve ekonomik hale geldi. Ancak küreselleşen dünyada, tüketim ve hammadde transferlerinin artması, yolcu taşımacılığının hızlanması ile artan trafik

pasitelerin herkesin erişimine açılmasının da buradaki payı kuşkusuz büyük.

Türkiye’nin Ulaşım Koridorlarındaki Konumu

Türkiye’nin tam da ortasında bulunduğu Avrupa ve Asya arasında yaklaşık 75 milyar \$’lık taşıma hacmi var. Bu yükün büyük bir kısmı deniz yolu ile taşınıyor. Demiryolu ile taşınan oran %10 civarında olup, %90’dan fazlası Almanya-Polonya-Rusya arasında bulunan güzergâh üzerinden gidiyor. Ülkemizde, bu koridora alternatif olarak, deniz + demiryolu taşımacılığını geliştirmek amacıyla önemli demiryolu projeleri yürütülmekte. Marmaray, Halkalı-Kapıkule, Kars-Tiflis, Irak bağlantılarını bunlara örnek gösterebiliriz.



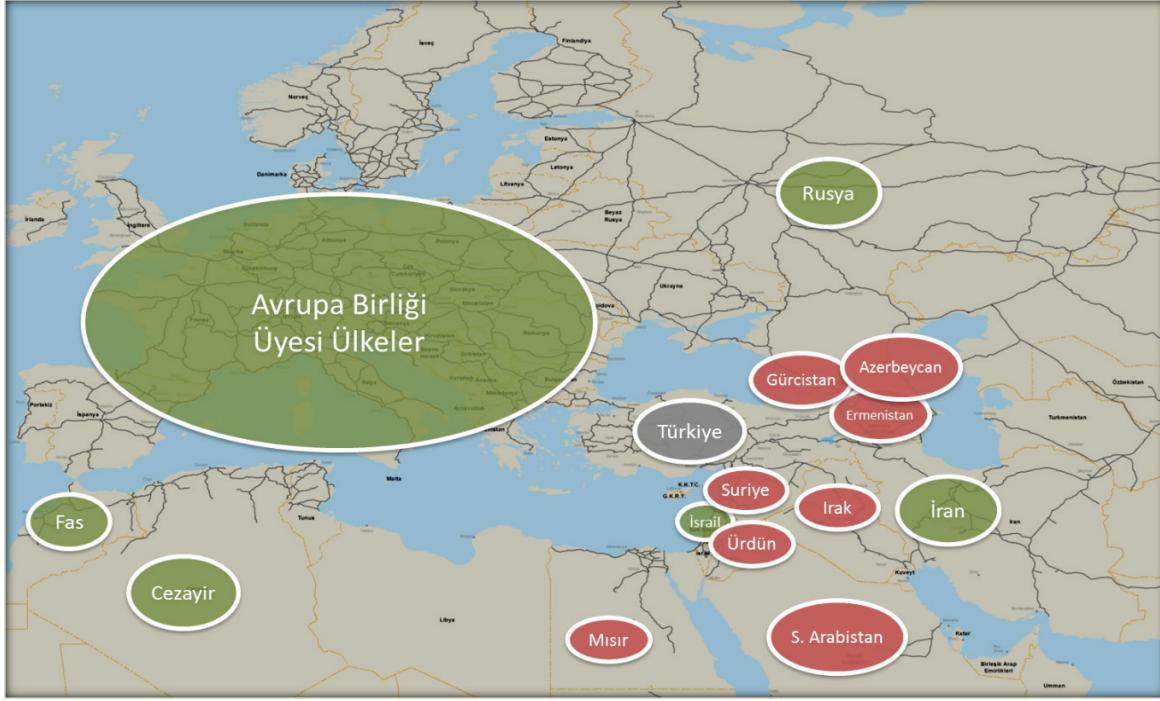
sıkışıklığı, yakıt maliyetleri ve havalimanı kapasite sorunları, bakışları tekrar demiryoluna çevirdi. Demiryolu sektöründe son yıllarda yapılan yatırımlar, trafik yönetim sistemlerinde yaşanan teknolojik gelişmeler ile birlikte artan hat kapasiteleri ve serbestleşen piyasa ile atıl ka-

Bu projelere paralel olarak demiryollarının rekabet gücünü arttırmaya yönelik bazı idari tedbirlerin alınması da gerekmektedir. Bunların başında sektörün yeniden yapılandırılması ve rekabete açılması geliyordu. Burada ana hedef genel taşımacılık pastasından demiryoluna

pay almaktır. Alınacak %1'lik bir payın bile yıllık yaklaşık 1 milyar dolar anlamına geldiği açıkça görülüyor.

Komşularımıza ve pay almak istenen koridorlardaki ülkelere bakıldığında, Avrupa Birliği üyesi ülkelerin, Rusya, İran, Fas, Cezayir ve İsrail'in altyapı hizmet sunucusu ile demiryolu tren işletmeciliği hizmetlerini birbirinden ayırdığını görüyoruz. Gürcistan ve S. Arabistan'da ise ayrılma çalışmalarının devam ettiği biliniyor.

Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü'ne; emniyet makamı, lisans makamı, rekabeti düzenleme makamı ve kamu hizmet sözleşmeleri yöneticiliği görevleri verildi. Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu'nun ise tüm taşıma türleri için bağımsız inceleme ve tavsiye birimi olarak görev yapmasının hedeflendiği anlaşılmaktadır. Böylece 655 sayılı KHK sonrası yapının aşağıdaki hale geldiğini anlıyoruz.



Ülkemizde ise bu ayrışmanın gerçekleşebilmesi ve sektöre yeni oyuncuların girebilmesi için 655 Sayılı "Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname" ve 6461 Sayılı "Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun" çıkarılarak hukuki zemin hazırlandı.

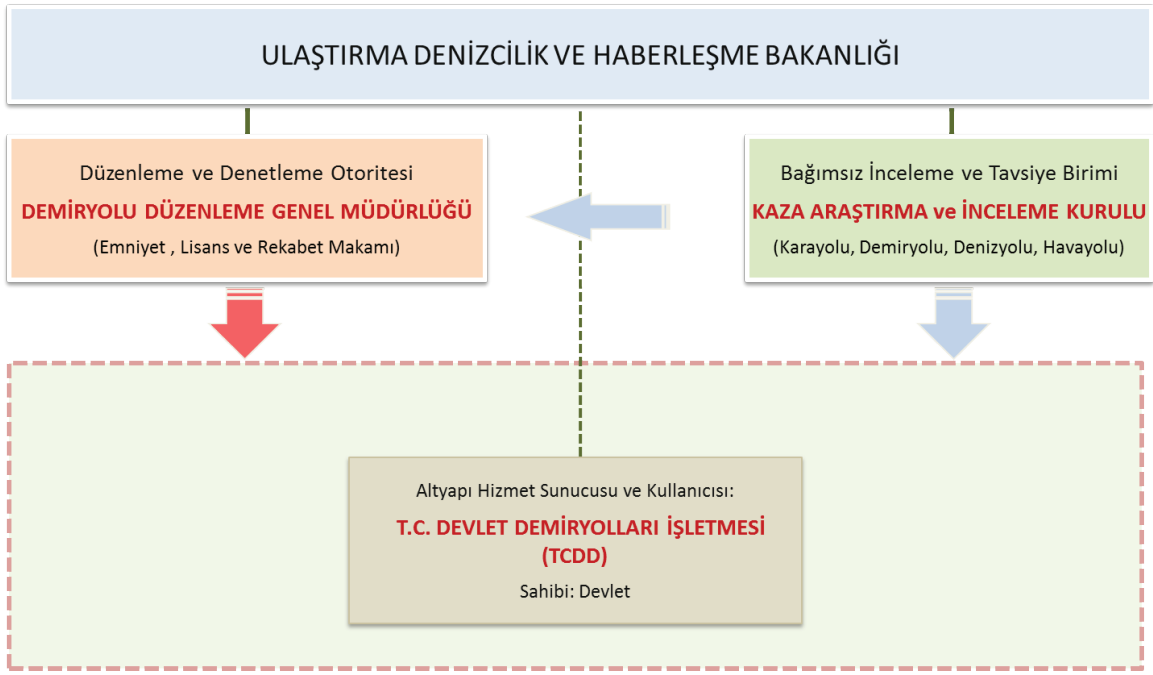
Türkiye'de Beklenen Durum

655 sayılı "Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname" öncesinde, Türkiye'de demiryolu sektöründe Ulaştırma Bakanlığının ilgili kuruluşu olan, hem düzenleme ve denetleme otoritesi hem de altyapı hizmet sunucusu ve kullanıcı olarak TCDD bulunmaktaydı. Söz konusu yasal düzenleme ile Bakanlığın adı değiştirilerek yeniden yapılandırıldı. Bu kapsamda Bakanlık bünyesinde Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü (DDGM), Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu, Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğü kuruldu.

Daha sonra 1 Mayıs 2013 tarihinde yürürlüğe giren 6461 sayılı "Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkındaki Kanun" ile TCDD demiryolu altyapı işletmecisi olarak yeniden yapılandırılmakta, yük ve yolcu taşımacılığı yapmak amacıyla TCDD'nin bağlı ortaklığı olarak "TCDD Taşımacılık A.Ş." kurulmakta, özel demiryolu tren işletmeciliğine imkan sağlanmakta ve özel demiryolu altyapısı kurulması ile işletilmesi teşvik edilmektedir.

Bu yasal düzenlemeler sonucu ortaya çıkan tablo bize çok şey söylüyor. Satır aralarında geçen önemli konular şunlar;

- TCDD artık tren işletmeciliği yapmayacak. Bu görev, yeni bağlı ortaklığı olan TCDD Taşımacılık A.Ş.'ye ait.
- Adında "demiryolu işletmesi" geçen TCDD artık bir işletmeci değil, altyapı yöneticisi. İlk görevi; sorumluluğunda olan "ulusal demiryolu altyapısını" yönetmek ve adil bir şe-



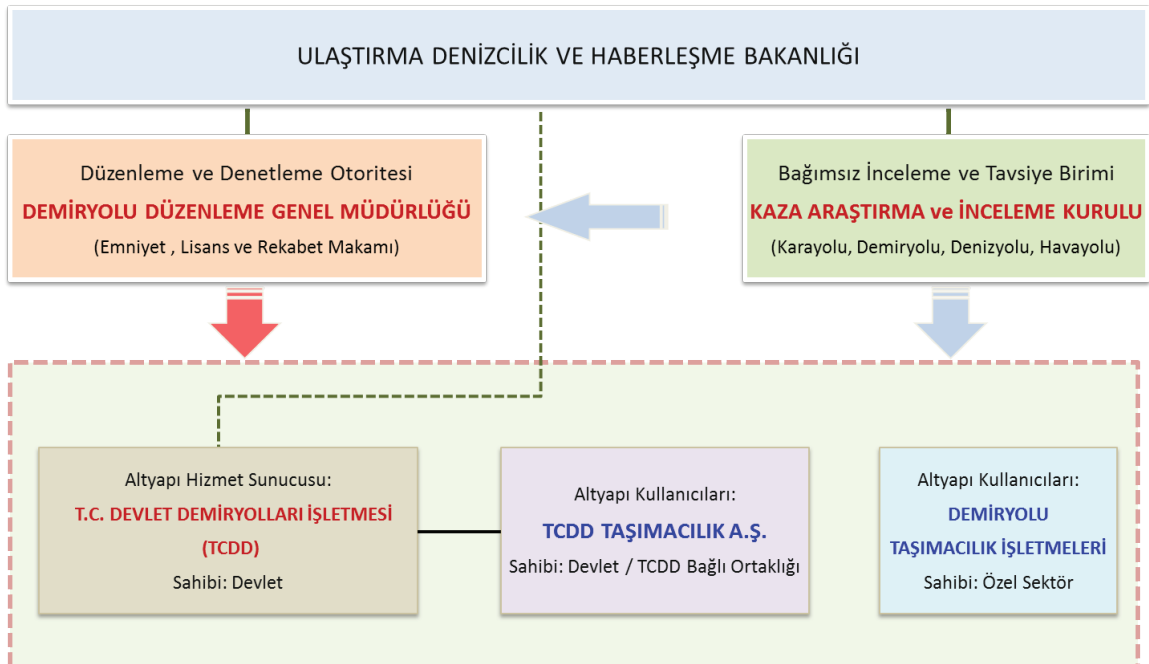
kilde işletmeye açık tutulmasını sağlamak. Yani altyapı bakımı, tren trafiğinin idaresi ve altyapı kapasitesinin tren işletmecilerine tahsisi. Bu görevinin yanında verilen diğer bir görev ise demiryolu yapımı.

- İsteyen herkes tren işletmecisi ya da altyapı işletmecisi olarak demiryolu taşımacılığı sektörüne girebilecek.

Kuralları ise düzenleme ve denetleme otoritesi olan DDGM koyacak. Kurumun sitesinde bu yönde hazırlanan "Demiryolu Taşıma", "Demiryolu Emniyet", "Demiryolu Araçları Tescil ve Sicil", " Altyapı Erişim ve Kapasite

Tahsis" taslak yönetmeliklerini bulabilirsiniz.

Demiryolu Taşıma Taslak Yönetmeliği'nde 11 farklı yetki belgesi sınıflandırıldığını görüyoruz. Türkiye'de yolcu treni işletmeciliği yapmak isteyen bir şirketin; en az "5 yolcu vagonu ve bu diziyi çekebilecek bir lokomotif" veya "1 EMU veya 1 DMU Seti" öz mala sahip olması ve bunları DDGM'ye tescil ettirmesi gerekiyor. Tabi bunun yanında "Yolcu Treni İşletmecisi Yetki Belgesi" olan *B Yetki Belgesi* alması gerekli. Yük treni işletmeciliği yapmak isteyen bir şirket ise; en az "500 ton yük taşıma kapasiteli vagon ve bu yükü çekebilecek bir lokomotif" öz mala sahip olması ile "Yük Treni İşletmecisi Yetki



Belgesi" olan *C Yetki Belgesi* alması gerekiyor. Demiryolu altyapı işletmeciliği yapacakların alması gereken yetki belgesi ise *A Yetki Belgesi*. Ayrıca tüm işletmecilerin sigorta, mesleki saygınlık, mali ve mesleki yeterliliğe ilişkin şartları da taşıması gerekiyor.

Bu belgeler 5 yıllığına verilecek ve süresi sonunda yenilenmeleri gerekiyor. Yönetmelikte "Altyapı İşletmecisi kendi ihtiyaçları için aynı zamanda tren işletmeciliği yapacak ise ayrıca *C Yetki Belgesi* alma zorunluluğu vardır." deniliyor. Ancak bu husus, demiryolu altyapı işletmecisi ile demiryolu tren işletmecilerinin ayrı tüzel kişiler olması ilkesine açıkça aykırı olduğu anlamına geliyor. Altyapı işletmecilerine verilecek *A Yetki Belgesi*, ticari olmayan yalnızca kendi ihtiyaçları ile sınırlı yük ve personel taşımacılığı yapmaya izin vermeli. Bunun için ayrıca bir *B* ya da *C* yetki belgesi alınmasına gerek olmamalıdır. Bu nedenle, yönetmelikte *A Yetki Belgesi*ne sahip olanların *B*, *C*, *F1*, *F2* ve *H* Yetki Belgelerini alamayacağı; *B*, *C*, *F1*, *F2* ve *H* Yetki Belgelerine sahip olanların da *A Yetki Belgesi*ni alamayacağı mutlaka belirtilmelidir. Bir başka maddede yer alan "İşletmeler, faaliyetlerine iki yıldan daha uzun bir süre ara veremezler." ifadesi de oldukça dikkat çekicidir.

Demiryolu Emniyet Taslak Yönetmeliği'ne baktığımızda ise, yönetmeliğin kapsamının taşıma yönetmeliği ile paralellik göstermediği dikkat çekiyor. Taşıma yönetmeliğinde "Ulusal demiryolu altyapı ağı dışındaki şehir içi ve banliyö hizmetleri verilen demiryolu ağlarındaki taşımacılığı kapsamaz" denirken emniyet yönetmeliğinde "Demiryolu tren işletmecileri, demiryolu altyapı işletmecileri ve şehir içi raylı toplu taşıma işletmecilerini kapsar ve bu işletmecilerin kendi aralarındaki emniyet etkileşimi de dâhil olmak üzere bir bütün olarak emniyet gerekliliklerini tanımlar." denilmiş. Buna göre demiryolu tren işletmecisi olacak herkesin "emniyet sertifikası" da alması gerekiyor. Yani emniyet yönetim sistemi (EYS) kuralıdır. Bu da ayrıca bir uzmanlık alanı ve maliyet. Kısaca demiryolu hattına erişmek için işletmecilik yetki belgesi yeterli olmayacak. Tabi bu arada altyapı işletmecisi de (TCDD) "emniyet yetkilendirilmesi" alacak.

Demiryolu Araçları Tescil ve Sicil Yönetmeliği'ne baktığımızda yine sadece "ulusal demiryolu altyapı ağı üzerinde çalıştırılacak demiryolu araçlarına" uygulanacağını görüyoruz. Bunun için işletmeciler, DDGM tarafından belirlenecek tarifeye göre ücret ödeyecekler. Sahibinde ve kullanma hakkına sahip olan kişi ya da kuruluştaki değişiklik olması, araçta önemli tadilat, revizyon ya da modifikasyon ve tip değişikliği olması, bakım-onarım

işlerinin farklı bir şirkete verilmesi durumunda tescilin yenilenmesi gerekiyor.

Ülkemizde son yıllarda artan demiryolu yatırımları ve hukuki zeminin de hazır olması ile kamu dışında demiryolu tren işletmeciliğinde yeni aktörlerin yer almayacağı da gerçekten merak konusudur. Bu sorunun cevabı, önümüzdeki günlerde son şekilleri verilecek olan ikincil mevzuatlar ile özel sektörün fizibilite öngörüsüne göre değişecektir.

Ancak, mevcut durumda sahibine ait vagonlarla taşımacılık yapan lojistik firmalarına tanınan indirimlerin zaman zaman sona ereceği ve tren işletmecilerinden talep edilecek olan altyapı erişim ücretinin miktarı asıl belirleyici faktörler olacaktır.

Demiryolu sektöründe çalışan bir mühendis olarak, güçlü bir demiryolu sektörünün Türkiye için çok önemli olduğuna inanıyorum. Umarım bu beklentilere çok kısa sürede ulaşılır.

İkinci sayımızda görüşmek üzere....



Yunus UĞURLU
Makine ve Uluslararası Kaynak
Mühendisi

16 yıldır sektörde, demiryolu araçları bakım birimlerinde çalışan Sayın UĞURLU, Gazi Üniversitesi, Kazaların Çevresel ve Teknik Araştırması anabilim dalında yüksek lisans öğrenimini sürdürmektedir. 2010 yılından beri Demiryolu Mühendisleri Derneği'nin Genel Sekreterliğini yürütmektedir.