



# DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞINDA ÖZELLEŞTİRMELER VE TÜRKİYE TECRÜBESİ<sup>1</sup>

İSMAİL ÇAĞRI ÖZCAN\*

## Özet

*Demiryolu sektörünün kamu üzerindeki mali yükünün artması ve sektörün diğer ulaştırma türlerine göre nispi verimsiz yapısı, hükümetleri sektörü yeniden yapılandırmaya itmektedir. Bu kapsamda bazı ülkeler altyapı ve tren işletmeciliğini birbirinden ayırarak sektörün serbestleşmesinin önünü açmakta, bazıları ise daha da ileri giderek bu faaliyetleri büyük oranda özel sektöre devrederek devletin rolünü sadece politika yapma ve sektörü düzenleme ile sınırlandırmaktadır. Bu makalede, dünyada demiryolu sektöründe yaşanan serbestleşme ve özelleştirme eğilimleri çerçevesinde, Türk demiryolu taşımacılığında yaşanan gelişmeler incelenecektir. Sonuç bölümünde ise, sektördeki serbestleşmenin ve özelleştirme uygulamalarının başarılı olmasına yönelik bazı politika önerileri getirilecektir.*

**Anahtar Kelimeler:** Ulaştırma Yönetimi, Demiryolu Sektörü, Serbestleşme, Özelleştirme

**JEL-Kodları:** M21, R42, L3, L10

\* Uzman.

**Demiryolu taşımacılığı, yüksek emniyet seviyesi, çevre dostu olma, arazi kullanımında etkinlik ve düşük maliyet açısından bakıldığında en avantajlı ulaştırma türü olarak öne çıkmakta ve dışsal maliyetler yönünden diğer ulaştırma türlerine üstünlük sağlamaktadır.**

## Giriş

Demiryolu taşımacılığı, yüksek emniyet seviyesi, çevre dostu olma, arazi kullanımında etkinlik ve düşük maliyet açısından bakıldığında en avantajlı ulaştırma türü olarak öne çıkmakta ve dışsal maliyetler yönünden diğer ulaştırma türlerine üstünlük sağlamaktadır (Markham 1995). Ancak sunduğu pozitif dışsallıklara rağmen, sektör bütünüünün finansal olarak zararda olması nedeniyle demiryolu taşımacılığı, geleneksel olarak kamunun tekel konumunda faaliyet gösterdiği ve yine kamu tarafından sürekli olarak sübvansede edilen bir sektör konumunda olmuştur. Rekabet ortamının oluşmaması nedeniyle sektörün istenen verimli işletme yapısına ulaşamaması ve sektörü ayakta tutmak için aktarılan kamu kaynaklarının sürdürülebilir olmaktan çıkması, devletleri sektörü serbestleştirerek rekabete açmaya ve özel girişimlerin sektöre girmesini sağlayacak düzenlemeleri hayata geçirmeye itmektedir. Bazı ülkeler ise serbestleşmeyi bir adım ileriye götürerek, kamu sahipliğindeki demiryolu altyapısı ve tren işletmeciliği faaliyetlerini özel sektöre çeşitli özelleştirme modelleri vasıtasıyla devretme yoluna gitmiştir.

Ülkemizdeki özelleştirme örneklerine bakıldığında, özelleştirme uygulamalarının imalat ve hizmet imtiyazları şeklinde Osmanlı İmparatorluğu dönemine kadar uzandığı ve ulaştırma sektöründe liman, rıhtım, tramvay ve tünel imtiyazlarına sıkça başvurulduğu görülmektedir. Liman ve rıhtım imtiyazı için, İstanbul Limanı Rıhtım, Dok ve Antrepo İmtiyazı, Selanik Limanı İmtiyazı; tramvay ve tünel imtiyazı için ise İstanbul Tünel İmtiyazı, İstanbul Tramvay İmtiyazları ve İzmir-Göztepe Tramvay imtiyazı örnek olarak verilebilir (Yılmaz, 1996). Ancak bu örnekler sınırlı kalmış, 1983 seçimleri sonrasındaki ekonomik liberalleşme politikalarına kadar somut adım atılmamıştır. Ulaştırma sektörü açısından bakıldığında ise, özelleştirme uygulamalarının özellikle havayolu ve denizyolu ulaştırmasında yoğunlaştığı, demiryolu taşımacılığının ise diğer ulaştırma türlerininin oldukça gerisinde kaldığı görülmektedir. Bunda kuşkusuz, sektörün hantal ve karlı olmayan yapısı, diğer ulaştırma türlerinden kaynaklanan rekabet ve zamanında yapılmayan altyapı yatırımlarının verimli işletmeciliğe mani olması büyük rol oynamaktadır. Nitekim geçmişteki az sayıdaki özelleştirme

denemesi, sektördeki risk ve getiri beklentilerinin özel sektör için cazip olmaması nedeniyle olumsuz sonuçlanmıştır. Ancak demiryolu taşımacılığının diğer ulaştırma türlerine göre sahip olduğu avantajlar, sektörün gerek kamu eliyle, gerekse de özel sektör marifetiyle rehabilite edilmesini ve böylece ekonomiye olan katkısının artırılmasını zorunlu kılmaktadır.

Toplam beş bölümden oluşan bu çalışmanın amacı, dünyadaki uygulamalar ışığında, Türk demiryolu taşımacılığı sektöründeki serbestleşme ve özelleştirme denemelerinin analiz edilmesi sonrasında geleceğe dönük politika önerileri getirmektir. Giriş kısmını takip eden ikinci bölümde, demiryolu serbestleşme ve özelleştirmesinin kavramsal çerçevesi ele alınacak ve dünyadaki belli başlı örnekler incelenecektir. Üçüncü bölüm, Türkiye'deki ulaştırma özelleştirmelerinin ve ilgili yasal altyapının bir özetini içermektedir. Dördüncü bölümde, Türk demiryolu taşımacılığındaki serbestleşme ve özelleştirme denemeleri ele alınmıştır. Son bölümde ise, yaşanan sıkıntılar ve dünyadaki eğilimler çerçevesinde çözüm önerileri sunulacaktır.

## 1. Küresel Demiryolu Taşımacılığında Serbestleşme ve Özelleştirme

### 2.1 Kavramsal Çerçeve

Genel bir tanımla ulaştırma sektöründe serbestleşmeyi, gerekli teknik, mali ve güvenliğe yönelik şartları yerine getirmek ve zorunlu hallerde slot<sup>2</sup> sınırlamalarına tabi olmak kaydıyla, özel bir girişimin herhangi bir kısıtlamaya maruz kalmadan, dilediği hatta, dilediği araçlarla, dilediği tarifelerle dilediği saatte sefer düzenleyebilmesi olarak ifade etmek mümkündür. Altyapı ile tren işletmeciliği faaliyetlerinin birbirinden ayrılması, demiryolu taşımacılığının serbestleşmesi yönünde genellikle ilk adım olarak kabul edilmektedir.

Rekabet ortamının oluşmaması nedeniyle sektörün istenen verimli işletme yapısına ulaşamaması ve sektörü ayakta tutmak için aktarılan kamu kaynaklarının sürdürülebilir olmaktan çıkması, devletleri sektörü serbestleştirerek rekabete açmaya ve özel girişimlerin sektöre girmesini sağlayacak düzenlemeleri hayata geçirmeye itmektedir. Bazı ülkeler ise serbestleşmeyi bir adım ileriye götürerek, kamu sahipliğindeki demiryolu altyapısı ve tren işletmeciliği faaliyetlerini özel sektöre çeşitli özelleştirme modelleri vasıtasıyla devretme yoluna gitmiştir.

Demiryolu sektörünü altyapı ve tren işletmeciliğinin yürütülme şekli açısından dikey bütünleşme, rekabetçi erişim ve dikey ayrılma olarak üç grupta sınıflandırmak mümkündür (Campos ve Cantos 2000). Geleneksel uygulama olan dikey bütünleşme, altyapı ile tren işletmeciliği faaliyetlerinin aynı örgüt çatısı altında yürütülmesidir. Rekabetçi erişim, altyapı ile tren işletmeciliği faaliyetlerini birlikte yürüten ve genelde pazarda egemen konumda olan bir kuruluşun, operasyon düzenlemek isteyen diğer isteklilere sahip olduğu altyapıya erişim hakkı sağladığı modeldir. Dikey ayrılmada ise, altyapı ve tren işletmeciliği faaliyetleri birbirlerinden ayrı örgütler tarafından yürütülmektedir. Altyapı ve tren işletmeciliğinin aynı kuruluş tarafından yürütülmesi durumunda, pazara yeni girecek işletmecilerin haksız rekabetten etkilenmemeleri için, slot tahsisinde rekabetin sağlanmasını temin edecek düzenlemelerin yapılması gerekmektedir (Nash 2005). Demiryolu taşımacılığı yapılanma sistemleri içinde en iddialısı olan dikey ayrılmanın potansiyel faydalarına örnek olarak, çok sayıda ve değişik faaliyet alanlarında tren işletmecilerinin teşvik edilmesi, sektör içindeki ilişkilerin netleştirilmesi, altyapı ve işletmecilik alanlarında uzmanlaşmanın sağlanması ve tarife politikası ile altyapı planlaması açısından karayolu ulaştırması sektöründekine benzer bir yapılanmanın ortaya çıkması sayılabilir (Sanchez 2001). Benzer şekilde Drew (2009), dikey ayrılmış bir demiryolu sisteminin, demiryolu yük taşımacılığı yapan işletmeler açısından dikey ayrılmanın olmadığı ancak altyapıya serbest erişimin olduğu duruma göre çok daha fazla fayda sağladığını ortaya koymuştur. Ancak, dikey ayrılmanın bu faydalarına karşılık, fiyatlandırma, performans, slot tahsisi, yatırım, güvenlik ve bütünleşik bilgi ve bilet sistemi üzerinde olası olumsuz etkileri ve altyapı sahibi kuruluşun yatırım yapmasını teşvik edecek bir mekanizmanın bulunmaması gibi eksiklikleri bulunmaktadır (Sanchez 2001).

Dikey ayrılmanın performans üzerindeki etkisini inceleyen çalışmalarda birbiriyle çelişen sonuçlar elde edilmiştir. Sanchez tarafından, Avrupa'da kamuya ait 12 demiryolu işletmesinin 1973-1990 dönemi verileri kullanılarak translogaritmik toplam maliyet fonksiyonu yönetimiyle yapılan analizler ışığında, altyapı ve işletme arasındaki güçlü ilişki nedeniyle, tren işletmeciliği maliyetlerinin altyapı yatırım kararlarından ciddi şekilde etkilendiği, bu nedenle de altyapı ve işletme faaliyetleri arasında koordinasyon sağlanmasının verimsizliğin önlenmesi açısından şart olduğu sonucuna varılmıştır (Sanchez 2001). Buna karşın Shire ve arkadaşları (1999) tarafından yapılan çalışmada, dikey ayrılma sonucunda İsveç'teki tren işletmeciliği maliyetlerinde % 10 düzeyinde bir azalma yaşandığı ortaya konurken (Preston 2002), Kim ve Kim (2001) tarafından yapılan ve Seul metro sisteminin maliyet yapısının rassal sınır maliyet fonksiyonu (stochastic frontier cost function) kullanılarak analiz edildiği çalışmada, dikey olarak ayrılmış sistemin toplam maliyetinin % 3,6 oranında daha düşük olacağı hesaplanmıştır (Mizutani ve Shoj 2004).

Demiryolu ulaştırması sektörünün serbestleştirilmesi ve verimliliğinin artırılması için altyapı ve işletmecilik faaliyetlerinin birbirinden ayrılmasını amaçlayan Avrupa Birliği (AB), hazırlamış olduğu 91/440 sayılı direktif ile çeşitli düzenlemeler getirmiştir (Council of Europe 1991). Direktif, altyapı ve işletmecilik faaliyetlerinin en azından muhasebesel olarak birbirinden ayrılmasını ve bu faaliyetlerin aynı kurumdaki farklı birimler veya birbirinden bağımsız kurumlar tarafından yürütülmesini öngörmektedir. Ancak Avrupa'da demiryolu taşımacılığında serbestleşmeye gidilmesi ve muhasebesel olarak altyapı ve işletme faaliyetlerinin birbirinden ayrılmasına yönelik adımlar atılmasına rağmen, sistem hâlâ kamu desteğine muhtaç durumdadır. Serbestleşmeyi en ileri seviyede uygulayan İngiltere'de dahi, sistem (altyapı ve işletmecilik) kamu tarafından sübvansede edilmeye devam etmektedir. Benzer şekilde, Belçika, Fransa, Almanya ve İsveç'te altyapı yatırımları tamamen veya kısmen, devlet tarafından finanse edilmektedir (Monami 2000). Bunun yanında, AB ülkeleri, sosyal devlet anlayışıyla, kamu hizmeti yükümlülüğü (public service obligation) prensibi çerçevesinde, bazı hatlarda kamu veya özel sektör tren işleticilerini sübvansede ederek tren seferlerinin devam etmesini sağlamaktadır.

## 1.2 Demiryolu Taşımacılığında

### Serbestleşme ve Özelleştirmeye Yönelik

#### Dünya Örnekleri

##### 2.2.1 Latin Amerika

Meksika'da demiryolu taşımacılığının özelleştirilmesine geçilmeden önceki ilk adım, gerekli mevzuat değişikliklerini hayata geçirmek olmuştur (Villa ve Roy 2013). Öncelikle, demiryolu taşımacılığı 1995 yılında Anayasa'da yapılan bir değişiklik ile öncelikli faaliyet olarak tanımlanmış ve böylece özel sektörün bu alanda

Ancak Avrupa'da demiryolu taşımacılığında serbestleşmeye gidilmesi ve muhasebesel olarak altyapı ve işletme faaliyetlerinin birbirinden ayrılmasına yönelik adımlar atılmasına rağmen, sistem hâlâ kamu desteğine muhtaç durumdadır. Serbestleşmeyi en ileri seviyede uygulayan İngiltere'de dahi, sistem (altyapı ve işletmecilik) kamu tarafından sübvansede edilmeye devam etmektedir. Benzer şekilde, Belçika, Fransa, Almanya ve İsveç'te altyapı yatırımları tamamen veya kısmen, devlet tarafından finanse edilmektedir (Monami 2000). Bunun yanında, AB ülkeleri, sosyal devlet anlayışıyla, kamu hizmeti yükümlülüğü (public service obligation) prensibi çerçevesinde, bazı hatlarda kamu veya özel sektör tren işleticilerini sübvansede ederek tren seferlerinin devam etmesini sağlamaktadır.

faaliyet göstermesinin önü açılmıştır. Bunun yanında, demiryolu sektörünü ve yabancı yatırımları düzenleyen çeşitli kanunlarda değişiklik yapılarak demiryolu özelleştirmesinin sorunsuz ilerlemesi amaçlanmıştır.

Demiryolu özelleştirmesine yönelik atılan ikinci yapısal adımda ise sektör özelleştirme öncesinde yeniden yapılandırılmıştır. 1992 yılında başlatılan yapısal değişim programı çerçevesinde, Meksika Demiryollarında (FNM) çalışan personel sayısı 80.000'den 50.000'e düşürülmüştür (Campos 2001). Daha sonraki aşamada ise, sendikalarla işbirliği içinde, çalışma kuralları değiştirilerek işgücü ve lokomotif verimliliği artırılmıştır. Özelleştirme modeli olarak, FNM'nin varlıklarının ve operasyonlarının bölgesel bazda ayrılarak çok sayıda şirket kurulması ve bu şirketlere 50 yıllık sürelerle imtiyaz verilmesi seçilmiştir. FNM'nin yatay olarak parçalanmasından sonraki aşamada ise, imtiyaz sahibi şirketlerdeki kamu payı ihale yoluyla en yüksek değeri teklif eden özel yatırımcılara satılmıştır. Yapılan ihalelerin sonucuna bakıldığında, yük taşımacılığı yapan şirketlere yoğun talep geldiği görülmüştür. Yolcu taşımacılığı yapan şirketler için çıkılan ihalelerde, sübvansiyon gerektiren ve alternatif ulaştırma türlerinin yeterli olduğu hatlarda imtiyaz sahibi şirketlerin faaliyetlerine son verilmiştir. Alternatif ulaştırma türlerinin mevcut veya yeterli olmadığı hatlarda ise, en düşük sübvansiyon miktarını talep eden yatırımcılara şirketlerdeki kamu payları devredilmiş ve imtiyaz sahibi şirketler tarife belirleme sürecinde serbest bırakılmışlardır. Meksika örneğine yönelik Villa ve Roy (2013) tarafından yapılan analizlerde, Meksika'daki demiryolu özelleştirmesinin olumlu sonuçlar verdiği ve özelleştirme öncesi döneme göre verimlilik artışı elde edildiği görülmektedir. Villa ve Roy'un (2013) analizlerine göre, ton ve ton-mil cinsinden taşımalar özelleştirme sonrası dönemde, 2008-2009 dönemi hariç, artan bir eğilim gösterirken, çalışan sayısında ciddi oranlarda düşüş yaşanmış ve dolayısıyla da personel verimliliğinde artış yaşanmıştır.

Arjantin'de 1990 yılında Menem iktidarı döneminde başlayan demiryolu reformunun en önemli ayağı, demiryolu işleticisi Ferrocarriles Argentinos (FA) tarafından yürütülen faaliyetlerin imtiyaz yoluyla özel sektöre devredilmesi olmuştur. Bu kapsamda, yaklaşık 35.000 km uzunluğundaki demiryolu şebekesi tekel konumundaki işletmelere bölünmüştür (Carbajo ve Estache, 2002). Yük şebekesi dikey olarak bütünleşmiş 6 adet işletmeye on yılı opsiyonel uzatma hakkı olmak üzere toplam 40 yıllık bir süre için paylaştırılmıştır. İhale sonucunda imtiyazı kazanan firmalar tarafından devlete, şebekenin kullanım imtiyaz hakkına karşılık olarak imtiyaz ücreti ve araç filosunun kullanımına karşılık kira ücreti ödenmektedir. Araç filosu ve altyapı yatırımları kamu mülkiyetinde kalmaya devam etmiştir. İhaleyi kazanan firmalar, önerilen yatırım planları, hizmet seviyesi ve istihdam edilecek FA çalışanı sayısı gibi çeşitli kriterlerin ortalaması alınarak seçilmiştir. Yolcu taşımacılığı ise, banliyö ve şehirlerarası hatlar olmak üzere iki grupta ele alınmıştır. Banliyö yolcu taşımacılığı 7 adet işletmeye bölünmüş olup, yük taşımacılığının aksine, banliyö yolcu taşımacılığında imtiyazı kazanan firmalar devlet tarafından sübvansiyon

edilmiştir. Açılan ihalelerde imtiyaz kazanma kriteri olarak, devletten talep edilen sübvansiyon miktarı belirlenmiş ve en düşük sübvansiyon miktarını talep eden firmalar imtiyaz hakkını elde etmişlerdir.

Şehirlerarası hatlar için yapılan fizibilite çalışmalarının, sadece Buenos Aires-Mar del Plata hattının karlı olabileceğini göstermesi sonucunda, karlı olmayan hatların eyaletlere devredilmesi kararı alınmış ve eyaletler tarafından sübvansiyon edilmeye başlanan bu hatlarda seferlere devam edilmiştir. Eyaletler tarafından devir alınmak istenmeyen hatlardaki seferler ise kaldırılmıştır. Ancak başlangıçta eyaletler tarafından desteklenen seferlerin büyük bir kısmı, daha sonra eyaletlerin mali desteği çekmesi sonucu durdurulmuştur (Estache ve arkadaşları 2002).

Brezilya'da Rio De Jenerio'daki metro hatları 1997 yılında, şehrin çevresindeki bölgesel hatlar ise 1998 yılında imtiyaz yoluyla özel sektör işletimine devredilmişlerdir. Yapılan ihaleleri kazanma kriteri olarak ise; yatırım planı çerçevesinde gerçekleştirilmesi düşünülen yatırım tutarı, kamu tarafından özel şirkete ödenmesi planlanan sübvansiyon miktarı ve özel şirketin sahip olacağı imtiyaz karşılığında devlete ödeyeceği imtiyaz ücreti ışığında hesaplanan net bugünkü değer esas alınmıştır (Robelo 1999). Modelde, demiryolu işletmeciliğinin zarar etmesi beklenen imtiyaz döneminin ilk yıllarında kamunun özel şirketlere sübvansiyon desteğinde bulunması, kara geçildikten sonra ise imtiyaz ücreti adı altında özel şirketler tarafından kamuya ödeme yapılması öngörülmüştür.

Arjantin ve Brezilya'daki demiryolu özelleştirmeleri sonrasında verimlilikte meydana gelen değişimlerin ele alındığı 2002 tarihli bir çalışmada Estache ve arkadaşları, her iki ülkede de özelleştirme sonrası dönemde, gerek yolcu gerekse de yük taşımacılığında verimlilik artışı yaşandığını ortaya koymuştur.

### 2.2.2 Japonya

Japon demiryolu sistemini özelleştirme çalışmaları Japon Milli Demiryolunun 1987 yılında, bölgesel bazda yolcu taşımacılığı yapacak 6 alt demiryolu işletmesine ve ülke genelinde faaliyet gösterecek bir yük taşımacılığı işletmesine bölünmesi ile başlamıştır<sup>3</sup> (JR'ler). İngiltere uygulamasından farklı olarak, altyapı yönetiminden sorumlu Railtrack benzeri bir şirket kurulmamış ve yolcu taşımacılığı yapan işletmelere kendi altyapılarının sorumluluğu verilmiştir. Yük taşımacılığı yapan işletme ise, yolcu taşımacılığı yapan işletmelerin altyapısından yararlanmaktadır (Mituzani 1999). JR'ler dışında, genellikle bölgesel veya banliyö hizmeti veren özel şirketler tarafından da demiryolu işletmeciliği yapılmakta ve bu şirketler bazı hallerde kendi altyapı yatırımlarını yapmaktadırlar. Bu özel şirketlerin büyük bir kısmı, yerel bazda hizmet vermek üzere mahalli idareler ortaklığında kurulmuş şirketlerdir (Terada 2001).

Japonya'daki demiryolu sisteminde yaşanan özelleştirme sonrası gerçekleşen performans değişimini ele alan bir çalışmada (Mituzani 1999), özelleştirme sonrasında ortalama bilet fiyatlarının ve ortalama işletme maliyetlerinin düştüğü, buna karşın, çalışanların ortalama maaşlarının ve işçi verimliliğinin arttığı hesaplanmıştır. Hizmet kalitesi açısından bakıldığında ise, tren yoğunluğunda (tren km/hat km) ve frekansında artış, kaza oranında ise düşüş yaşandığı görülmüştür. Evans (2010) tarafından yapılan analiz de, (Mituzani 1999) tarafından yapılan analizleri destekler nitelikte olup, özelleştirme sonrası dönemde Japon Millî Demiryolları, özelleştirme öncesi döneme göre ortalamada daha az kaza yaşanmış, dolayısıyla tren yolculuğundaki trafik emniyetinde artış meydana gelmiştir.

### 2.2.3 Almanya

Almanya'daki demiryolu taşımacılığını desteklemek üzere 1994 yılında çıkarılan Alman Demiryolu Kanunu kapsamında, Alman Demiryolları (DB AG) çalışma alanı altyapı, uzun mesafe yolcu taşımacılığı, bölgesel yolcu taşımacılığı ve yük taşımacılığı olan 4 alt işletme şeklinde yeniden örgütlenmiş ve demiryolu altyapısı, DB AG dışındaki işletmecilerin erişimine açılmıştır (Jahanshahi 1998). Almanya'daki sistem bu şekliyle, 6461 sayılı kanunla yasal altyapısı oluşturulan, TCDD'nin altyapı sağlayıcısı ve tren işletmecisi olduğu ve TCDD dışındaki gerçek ve tüzel kişilerin altyapıya erişimlerinin mümkün kılındığı sisteme benzemektedir. Demiryolu reformuyla beraber, uzun mesafe karlı hatlar ve zarar eden bölgesel hatlar ayırımına gidilmiş, 1996 yılından itibaren de bölgesel hatlarda sefer düzenlenmesi sorumluluğu federal hükümetlere verilmiştir. Federal hükümetler sorumluluk alanlarındaki bölgesel yolcu taşımacılığını, sübvansiyon desteği vererek DB AG'ye veya işletmecilik yapan diğer firmalara yaptırtmaktadır (Link 2004).

Demiryolu sektörünün kurumsal yapısı açısından, Türkiye'ye getirilmek istenen sisteme oldukça benzeyen bir sisteme sahip olan Almanya'da demiryolu altyapısı DB AG dışındaki tren işletmecilerine açık olmasına rağmen, DB AG'nin pazardaki payı çeşitli nedenlerden dolayı oldukça yüksektir (Link 2004). İlk olarak, dünyadaki demiryolu sektörünün genelinde görüldüğü üzere, bazı yüksek hızlı demiryolu işletmeciliği, belli hatlardaki yük taşımacılığı ve devletin sübvansiyon ettiği bazı bölgesel hatlar dışında demiryolu işletmeciliği özel sektör için karlı değildir. Diğer bir neden ise, DB AG'nin sahip olduğu pazar payını ve dikey entegrasyonu rekabet kurallarına aykırı bir şekilde kullanmasına engel olacak bir regülasyon sisteminin mevcut olmamasıdır. Ancak ilerleyen dönemde sektörde faaliyet gösteren özel işletmelerin sayısında artış yaşanmış olup, büyük bir kısmı yük taşımacılığı yapmakta olan 330'dan fazla demiryolu şirketi bulunmaktadır (Alexandersson 2009). Özel demiryolu şirketlerinin pazara girmesi sonrasında, hem yolcu taşımacılığında (Alexandersson 2009), hem de yük taşımacılığında (Alexandersson, 2009; Kirchner,



2005 ve 2007) demiryolu sektörünün payının arttığı görülmüştür. Rekabetçi ihaleler sonucunda hizmet sağlanan hatlarda diğer hatlara göre daha yüksek büyüme oranı yakalandığı görülmüştür.

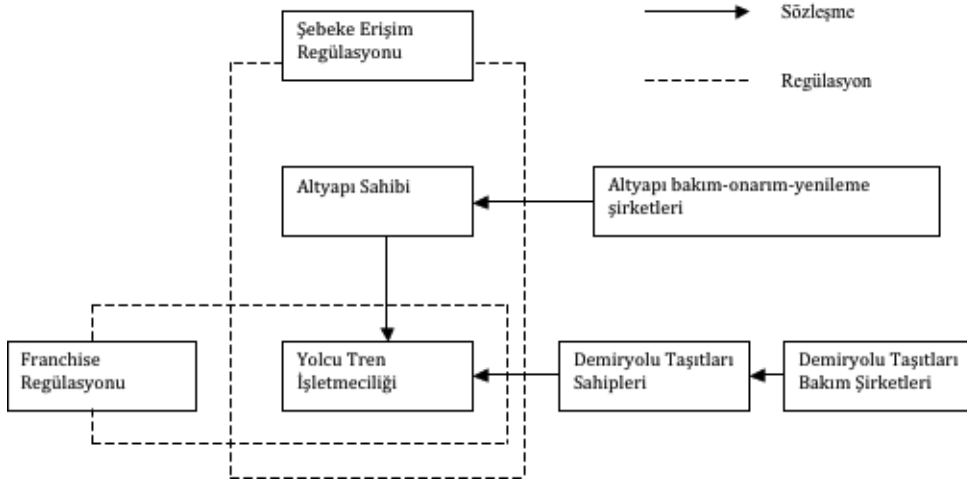
#### 2.2.4 İngiltere

İngiltere Demiryollarının (British Rail-BR) özelleştirilmesi, 31 mart 1997 tarihinde, yaklaşık 14 yıl süren bir çalışmanın ardından tamamlanmış olup<sup>4</sup>, bu çalışma dört başlıkta gruplandırılabilir (Konwles 1998):

- Çoğu karlı olan 7 adet yük taşımacılığı işletmesi 1995 ve 1996 yılında satış yoluyla özelleştirilmiştir.
- 1994 yılında, BR'nin sahip olduğu hatların, istasyonların, sinyalizasyon sisteminin, arazilerin ve depoların ayrı bir işletme altında toplanması ile kurulan Railtrack 1996 yılında özelleştirilmiştir. Railtrack'ın gelir kalemleri tren işletmecilerinden demiryolu şebekesine erişim karşılığında alınan ücretler ve istasyonların kira gelirleri olmuştur.
- BR'nin sahip olduğu lokomotiflerin ve vagonların aktarılması ile kurulan 3 adet demiryolu araçları şirketi, 1996 yılında 1,822 milyar pound karşılığında özelleştirilmiştir.
- 25 adet yolcu taşıma işletmesi gerçekleştirilen ihaleler sonucunda franchise yoluyla özel sektöre devredilmiştir.

Franchise ihaleleri sonucunda, süreleri 5 yıl ile 15 yıl arasında değişen franchise sözleşmeleri yapılmıştır. İhale sonucunda ihaleyi kazanan işletmelere her yıl için azalan miktarlarda sübvansiyon ödemesi yapılması planlanmış olup, franchise sözleşmelerinin ilk yıllarında yapılacak sübvansiyon ödemesi toplamı 2.102,4 milyon pound, son yıllarında yapılacak ödeme toplamı ise 530 milyon pound olarak sözleşmeye bağlanmıştır (Preston ve arkadaşları 2000).

İngiltere'deki demiryolu sektörünün reform sonrasındaki yapısal durumu aşağıdaki Şekil-1'de görülmektedir. Bu modele göre, tren işletmeciliği yapan şirketler altyapı erişim hakkı satın almak için altyapı sahibi olan kuruluş ile (Railtrack-Network Rail), operasyonlarında kullanmak üzere ihtiyaç duydukları demiryolu taşıtlarını kiralamak için ise demiryolu taşıtları kiralama şirketleri ile sözleşme yapmak durumundadırlar. Bu ilişkiler yumağını izlemek ve sektörü regüle etmek üzere iki kamu kuruluşu bulunmaktadır. Bunlardan ilki, altyapıyı regüle eden Demiryolu Düzenleme Ofisi (Office of Rail Regulator), diğeri ise demiryolu imtiyazları (franchise) ile ilgili faaliyet gösteren Stratejik Demiryolu Otoritesidir<sup>5</sup> (Strategic Rail Authority).



Şekil 1: İngiltere'de 1993 Sonrası Demiryolu Sektörü (Billon ve Menard, 2005)

Yeni sistemde, performans ve hizmet kalitesine yönelik teşvik ve ceza sistemi getirilmiş olup, bu sisteme göre, trenlerin zamanında kalkış oranı, istasyonun genel bakım-onarım durumu ve istasyonlarda tren seferlerine yönelik çizelgelerin mevcut olması gibi kriterler göz önünde bulundurularak başarılı bulunan tren işletmeciliği şirketlerine teşvik ödemesi yapılmış, başarısız olanlar ise ceza ödemesi yapmak zorunda bırakılmışlardır. Performansa bağlı ödeme sistemine tren işletmecilerinin yanı sıra, altyapı sağlayıcı şirket de (Railtrack- Network Rail) tabi bulunmaktadır. Buna göre, tren işletmecilerinin neden olmadıkları bütün gecikmelerin Railtrack'ın sorumluluğunda olduğu kabul edilmiştir (Gibson 2005). Performans sistemi 1996 yılında faaliyete geçmeden önce, 1994-1995 döneminde gerçekleşen tren gecikme değerleri baz olarak kabul edilmiş ve bu dönemdeki performansının üzerine çıkan işletmeler ödüllendirilmiştir.

İngiltere demiryolu sektöründe özel sektör katılımının artması bazı eleştirileri de beraberinde getirmiştir. Bu eleştiriler, sistemin çok fazla karmaşık hale gelmesi, sektörde faaliyet gösteren işletme sayısının artması ve özelleştirme ile beraber güvenlik odaklı faaliyet kültürünün zayıflaması sonucu tren işletmeciliğindeki kaza riskinin artması şeklinde özetlenebilir (Dixon ve Joyner 2000). Wellings (2014), benzer bir yorumla İngiltere demiryolu sisteminin karmaşık ve çok parçalı bir yapıya sahip olduğunun altını çizerek, bunun sonucunda ölçek ekonomisinin kaybolduğunu ve yapısı işlem maliyetlerinin arttığını belirtmiştir. Bu tür eleştiriler, Londra'daki Paddington Tren İstasyonu yakınlarında, raylardaki bir sorun sonucunda meydana meydana gelen, 31 kişinin öldüğü ve 10 kişinin yaralandığı tren kazasıyla daha da şiddetlenmiştir. Nitekim bu kaza Railtrack'ın mali durumunun bozulmasına ve yürüttüğü faaliyetleri 3 Ekim 2002 tarihinden itibaren Rail Network adlı şirkete devretmesine neden olmuştur.

Diğer bir eleştiri de, özelleştirme sonucunda kamunun elde etmesi beklenen mali getirilerin elde edilememesi ve İngiltere Demiryollarının özelleştirilmesi ile beraber kamunun demiryolu sistemine sağladığı sübvansiyonlarda düşüş yaşanacağı

beklentisinin gerçekleşmemesi üzerinedir. Nitekim özelleştirme öncesinde BR kamudan 1994 yılında 1 milyar pound civarında sübvansiyon alırken, 1997 yılında tren işlemeciliği yapan şirketlerin kamudan aldıkları sübvansiyonların toplamı 2 milyar pound olarak gerçekleşmiştir (Dixon ve Joyner 2000).

## 2. Türkiye'deki Ulaştırma Özelleştirmeleri

### 3.1 Özelleştirmelerin Amacı

Özellikle gelişmekte olan ülkelerin altyapı yatırımlarını gerçekleştirmek için ihtiyaç duydukları büyük finansman ihtiyacı, son dönemde özelleştirme uygulamalarını artırmaktadır. Gelişmiş ülkeler için ise özelleştirmeler, kamunun verimsiz işletmecilik yapısının özel sektör işletmeciliği eliyle rehabilite edilmesini amaçlamaktadır. Bu kapsamda, Avrupa Komisyonu, özelleştirmelerin ve kamu-özel işbirliği modellerinin sunduğu daha düşük ömür boyu proje maliyeti, daha etkin risk dağılımı, yatırımları gerçekleştirme hızında artış, artan hizmet kalitesi, kaynakların kullanımında etkinlik, yeni gelir kaynaklarının yaratılması, daha etkin kamu yönetimi anlayışı gibi olumlu özellikler ışığında, anılan uygulamalara 4 temel rol biçmektedir (European Commission Directorate-General Regional Policy 2003):

- İlave sermaye sağlamak,
- Alternatif yönetim ve uygulama becerileri geliştirmek,
- Tüketicilere ve toplumun geneline daha yüksek değer sağlamak,
- İhtiyaçların daha doğru şekilde belirlenmesini ve kaynakların daha etkin kullanılmasını sağlamak.

### 3.2 Türkiye'deki Özelleştirme Mevzuatı

Ülkemizde varlık ve hisse satışı, gelir ortaklığı, yap-işlet-devret, yap-işlet, uzun dönemli kiralama ve işletme hakkı devri gibi çeşitli özelleştirme yöntemlerine yönelik yasal mevzuat mevcut olup, ulaştırma sektörü özelinde özelleştirme uygulamalarını düzenleyen mevzuatı dört başlık altında sınıflandırmak mümkündür:

- 4046 Sayılı Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun (kısaca 4046 Sayılı Özelleştirme Kanunu)
- 3465 Sayılı Karayolları Genel Müdürlüğü Dışındaki Kuruluşların Erişme Kontrollü Karayolu (otoyol) Yapımı, Bakımı ve İşletilmesi İle Görevlendirilmesi Hakkında Kanun (kısaca 3465 Sayılı Otoyol YİD Kanunu)
- 5335 Sayılı Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun (kısaca 5335 Sayılı Torba Kanun)
- 3996 Sayılı Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Gerçekleştirilmesi Hakkında Kanun (kısaca 3996 Sayılı YİD Kanunu)

### 3.2.1 4046 Sayılı Özelleştirme Kanunu

4046 Sayılı Özelleştirme Kanunu kapsamında, denizyolu ulaştırması sektöründe Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.'ye ait olan Tekirdağ, Rize, Ordu, Sinop, Giresun ve Hopa Limanları 1997 yılında, Antalya Limanı 1998 yılında, Marmaris ve Alanya Limanları 2000 yılında, Çeşme, Kuşadası, Trabzon ve Dikili Limanları ise 2003 yılında 30 yıl süre ile işletme hakkının devri yöntemiyle özel sektöre devredilmiştir.<sup>6</sup> Yine aynı Kanun kapsamında, 30 Aralık 2004 tarih ve 2004/128 sayılı Özelleştirme Yüksek Kurulu Kararı ile, TCDD'ye ait olan Bandırma, İzmir, Samsun, Derince, Mersin ve İskenderun limanları özelleştirme programına alınmış olup, işletme hakkı verilmesi, kiralama ve/veya mülkiyetin devri dışındaki diğer yöntemler kullanılarak özelleştirilmelerine karar verilmiştir. İlerleyen dönemde, Bandırma, Samsun, Derince, Mersin ve İskenderun limanlarının özelleştirme çalışmaları tamamlanmış olup, İzmir Limanının özelleştirme çalışmaları halen devam etmektedir.

### 3.2.2 3465 Sayılı Otoyol YİD Kanunu

3465 Sayılı Otoyol YİD Kanunu, sadece otoyol ve ilgili otoyol tesislerine özgü bir Kanundur. Kanun kapsamında, maliyetleri 2-5 milyon ABD doları, işletme süreleri ise 3 yıl 6 ay ile 27 yıl 11 ay arasında değişen 35 adet otoyol hizmet tesisi ihale edilmiş olmasına rağmen, herhangi bir otoyol projesi hayata geçirilmemiştir.<sup>7</sup> Kanuna göre Karayolları Genel Müdürlüğü'nün ihaleyi kazanan firmadan işletme süresinin uzatımı olmaksızın ihale konusu yatırımın % 5'i oranında ilave yatırım talep etme hakkının olması, özel sektör açısından ciddi bir risk oluşturmakta ve Kanunun özellikle büyük projelerde uygulanma şansını azaltmaktadır.

### 3.2.3 5335 Sayılı Torba Kanun

5335 Sayılı Torba Kanununun 33. maddesi ile, Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMI), işletiminde bulunan hava alanlarını, Yap-İşlet-Devret modeli çerçevesinde gerçekleştirilen ve işletme dönemleri sonunda DHMI'ye geçen terminalleri ve hizmetin bütünlüğü yönünden gerek gördüğü diğer tesisleri, kiralama ve/veya işletme hakkının verilmesi yöntemlerini kullanarak ihale yoluyla özel hukuk tüzel kişilerine 49 yılı geçmemek üzere devredebilme yetkisi almıştır.

Kanun kapsamında şu ana kadar gerçekleştirilen en büyük ihale ile, Atatürk Havalimanı'nın iç ve dış hat terminal binaları ve ilgili tesisleri 15,5 yıl süreyle KDV dahil 3 milyar \$ karşılığında özel sektöre kiralanmıştır. Bu Kanun kapsamında gerçekleştirilen diğer ihalelerde ise, Zonguldak Çaycuma Havaalanı, Antalya Gazipaşa Havaalanı, İzmir Adnan Menderes Havalimanı, Antalya Havalimanı, Bodrum Havalimanı ve Dalaman Havalimanı özel sektöre kiralanmıştır.

### 3.2.4 3996 Sayılı YİD Kanunu

3996 sayılı Kanun, Yap-İşlet-Devret modeli çerçevesinde ulaştırma sektörü de dahil olmak üzere madencilik, sulama, enerji ve imalat sanayii gibi değişik sektörlerde projelerin hayata geçirilmelerini düzenlemekte olup, ulaştırma sektörü için ana özelleştirme kanunu konumundadır.

Türkiye'deki ulaştırma özelleştirmelerinin çok büyük bir kısmı 3996 Sayılı Kanun hükümleri çerçevesinde hayata geçirilmiş olup, bu projelerin büyük bir kısmı havayolu ulaştırma alt sektöründe yoğunlaşmaktadır. Bunda hiç kuşkusuz, özellikle uluslararası yolcu trafik değerleri yüksek olan havaalanlarının, yolcu hizmet ücretleri, ticari alan kiralari ve otopark gelirleri gibi gelir kalemleri ile yüksek gelir potansiyeline sahip olmalarının payı bulunmaktadır (Lam, 1999).

Bir kamu idaresinin 3996 Sayılı YİD Kanunu ve ilgili 94/5907 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı çerçevesinde YİD modeli ile bir projeyi gerçekleştirmesine yönelik izlenen yol aşağıdaki gibidir:

1. İlk adım, projeyi YİD modeliyle gerçekleştirme izni almak üzere projeyi gerçekleştirmek isteyen idarenin bağlı bulunduğu bakanlık kanalıyla Yüksek Planlama Kuruluna (YPK) başvurusudur. Bu başvuru ile birlikte, projeye ilişkin ön yapılabilirlik etüdünün de YPK'ya sunulması gerekmektedir.

2. YPK, ilgili kamu kuruluşlarından projeye ilişkin görüş alır. İlgili kuruluşlardan gelen görüşler çerçevesinde, gelen talep uygun görüldüğü takdirde, YPK tarafından başvuruda bulunan idare yetkilendirilir.

3. Sonraki aşamada, YPK tarafından yetkilendiren idare tarafından ihale yapılır.

4. İhaleyi kazanan istekli ile, yetkili idarelerin bağlı, ilgili veya ilişkili olduğu Bakanın onayı alınarak YİD sözleşmesi imzalanır.

### 3. Türk Demiryolu Sektöründe Serbestleşme ve Özelleştirme Denemeleri

Ülkemiz demiryolu ulaştırması sektöründeki ilk özelleştirme denemesi, Ulaştırma Bakanlığı Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü tarafından 3996 sayılı Kanun kapsamında ihalesi yapılan, ancak ihalede teklif gelmemesi nedeniyle sonuçlanmayan Antalya-Alanya Demiryolu yap-işlet-devret projesidir. İhalede tekliflerin değerlendirilmesi için, yapım ve işletim sürelerinin toplamı olan teklif edilen proje süresi ana seçim kriteri olarak alınmış ve en düşük işletme süresini teklif edecek olan istekliye ihalenin verilmesi kararlaştırılmıştır. Ancak şartnamede kamulaştırma bedelinin ihaleyi kazanan görevli şirket tarafından karşılanmasının öngörülmesi ve proje kapsamında herhangi bir yolcu garantisi verilmemesi (belki de doğru bir yaklaşımla) projenin özel sektör için cazibesini azaltmıştır. Kamulaştırma açısından bakıldığında, arsa spekülasyonuna çok müsait bir alan olan Antalya-Alanya yöresinde kamulaştırma bedelinin ihale öncesinde belli olmaması, ihaleye katılacak firmalar için oldukça büyük bir risk unsuru olarak ortaya çıkmıştır. Yolcu ve/veya gelir garantisi verilmemesi açısından ele alındığında ise, başarılı bir şekilde hayata geçirilen havaalanı YİD projelerinin aksine hali hazırda devam eden herhangi bir operasyon olmaması, ihaleye katılacak isteklilerin yolcu ve gelir tahmini yapmalarını zorlaştırmıştır. Sonuçta ihaleye herhangi bir teklif gelmemiş ve ihale iptal edilmiştir.

Demiryolu sektöründeki diğer bir özelleştirme girişimi, Bursa-Osmaneli Yeni Demiryolu Projesi ile Ankara-Konya Hızlı Tren Projesinin YİD modeliyle hayata geçirilmeleri olmuştur. TCDD bu projeleri YİD modeliyle gerçekleştirmek

istediğini internet sayfasında ilan etmiş, ancak herhangi bir somut talep gelmemesi üzerine anılan projelerin geleneksel kamu ihale yöntemiyle tamamlanması yoluna gidilmiştir.

Ülkemizde yukarıda özetlendiği üzere bir yandan altyapıya yönelik özelleştirme denemeleri yapılırken, diğer taraftan da sektörü serbestleştirerek özel girişimcilerin tren işletmeciliği yapmalarına imkan verecek düzenlemelere gidilmiştir. Bu kapsamdaki ilk girişim, 19 Nisan 2005 tarihli Resmi Gazetede yayımlanan “Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü Hatlarında Diğer Şahıslara Ait Trenlerin İşletilmesine Dair Yönetmelik” ile TCDD dışındaki gerçek ve tüzel kişilere TCDD alt yapısını kullanarak tren işletmeciliği (yolcu ve/veya yük) yapma imkanı tanınmasıdır.<sup>8</sup> Bu yönetmelik ile ilk aşamada, karlı işletmecilik imkanının bulunduğu yük taşımacılığı alanında taleplerin gelmesi amaçlanmıştır. Yönetmelik demiryolu piyasasının serbestleşmesi açısından ilk adım olması nedeniyle özel bir konuma sahip olmakla beraber, hangi şartlarda altyapı erişimine izin verileceği ve altyapıya erişim ücretleri ile ilgili standart ve objektif bir kriter getirmemiş olması nedeniyle, AB’nin 91/440 sayılı direktifine uyumlu olmaktan uzak kalmıştır. Böyle bir eksikliği olmasına rağmen yönetmeliğe asıl darbe Danıştaydan gelmiştir. Danıştay anılan yönetmeliğin yürütmesini, TCDD tarafından yürütülen hizmetlerin tekel niteliğinde olan bir kamu hizmeti olduğu anılan yönetmelikle getirilmek istenen düzenlemelerin özelleştirme özelliği taşıdığı ve mevcut yasal mevzuat çerçevesinde bu hizmetlerin özel sektör eliyle gördürülmesinin ancak 4046 Sayılı Özelleştirme Kanunu kapsamında sağlanabileceği gerekçesiyle durdurmuştur.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü Hatlarında Diğer Şahıslara Ait Trenlerin İşletilmesine Dair Yönetmelikten istenen sonuç elde edilememesi sonrasında konu TCDD’nin yeniden yapılandırılması ile birlikte ele alınmıştır. Sonuç olarak 1 Mayıs 2013 tarihli Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren 6461 Sayılı Türkiye’de Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun ile sektörde köklü değişikliklere gidilmiştir. Bu kanunda getirilen düzenlemeler ile;

- Mevcut TCDD demiryolu altyapı işletmecisi olarak yapılandırılmıştır.
- Tren işletmeciliği yapmak üzere Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık Anonim Şirketi (TCDD Taşımacılık) adıyla yeni bir kamu iktisadi teşebbüsü kurulmuştur.
- TCDD ve üzere Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık Anonim Şirketi dışındaki

kamu tüzel kişileri ile ticaret siciline kayıtlı şirketlerin demiryolu altyapısı inşa etmelerinin, bu altyapıyı işletmelerinin ve tren işletmeciliği yapabilmelerinin önü açılmıştır.

Kanunun yayım tarihinden bugüne kadar özel sektör tarafından başlatılan bir tren işletmeciliği faaliyeti bulunmamakla birlikte, özellikle yük taşımacılığı alanında özel sektör demiryolu taşımacılığı faaliyetlerinin önümüzdeki dönemde başlatılması beklenmektedir.

#### 4. Sonuç ve Değerlendirme

Ulaştırma özelleştirmeleri, alternatif finansman kaynakları sunmasına ve özel sektörün yönetim ve verimli işletme yapısını kamu hizmetlerine taşımasına rağmen, projelerin gerçekleştirilmesinde asla mucizevi bir çözüm yolu değildir (Commission of the European Communities 2004). Özellikle Türkiye gibi, sadece kendi gelirleriyle finanse edilebilecek projelerde özelleştirme modelini uygulama yönünde genel bir anlayışın hakim olduğu ülkelerde<sup>9</sup>, özelleştirme modelini uygulama alanı oldukça dardır. Bu dar alanda özelleştirme projelerini başarı ile hayata geçirebilmek için gereken ilk şart, uygun projelerin seçimi aşamasında, detaylı fizibilite etüdüleri hazırlayarak projenin özelleştirme modeline uygunluğunu araştırmaktır. Özel sektör açısından karlı olmayacak ve dolayısıyla da ihale aşamasında ilgi görmeyecek projelerde özelleştirme modelinde ısrarlı olunması, zaman kaybına ve boşa yapılan harcamalara neden olmaktadır.

Özelleştirme projelerinin etkin bir şekilde hayata geçirilmesi ve geniş bir uygulama alanı bulması; YİD, uzun dönemli kiralama ve işletme hakkının devredilmesi dışındaki çeşitli özelleştirme modellerini düzenleyen çerçeve mevzuatın yasalması, kamudaki tüm özelleştirme projelerinin koordinasyonundan sorumlu bir birimin kurulması ve kamu kuruluşlarındaki kurumsal kapasitenin artırılması ile mümkün olabilecektir.

Demiryolu taşımacılığının sınırlı alanlarda karlı işletmecilik imkanı sunması nedeniyle, diğer ulaştırma türlerinde kolaylıkla gerçekleştirilebilen özelleştirme uygulamaları bu sektörde aynı hızda ve yaygınlıkta hayata geçirilememektedir. Nitekim geçmişte Ülkemizdeki bu yöndeki girişimlerde sonuç alınamamıştır. Bu açıdan bakıldığında, 6461 Sayılı Türkiye’de Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun büyük önem taşımaktadır. Zira doğrudan özelleştirme yapılamayan sektörde, bu Kanun sayesinde serbest erişim yoluyla özel sektör işletmecileri operasyon düzenleme imkanına kavuşmakta, doğrudan özelleştirme yoluyla elde edemediğimiz özel sektör finansmanının ve özel sektörün daha verimli olduğuna inanılan işletmecilik yapısının sektöre kazandırılmasının önü açılmaktadır. İlerleyen dönemde, sektörde faaliyet gösteren özel işletme sayısının artması ile sektörde bir tecrübe ve finansman birikimi oluşacak, bu da özellikle Avrupa tecrübesinden de görülebileceği üzere, uzun vadede tekrar gündeme gelebilecek demiryolu özelleştirmelerinin başarılı bir şekilde hayata geçirilme ihtimalini artıracaktır.

**Demiryolu taşımacılığının sınırlı alanlarda karlı işletmecilik imkanı sunması nedeniyle, diğer ulaştırma türlerinde kolaylıkla gerçekleştirilebilen özelleştirme uygulamaları bu sektörde aynı hızda ve yaygınlıkta hayata geçirilememektedir. Nitekim geçmişte Ülkemizdeki bu yöndeki girişimlerde sonuç alınamamıştır.**

- 1 Bu makale, 2006 yılında düzenlenen 1. Uluslararası Demiryolu Sempozyumunda sunulan ve “Demiryolu Ulaştırmasında Kamu-Özel İşbirliği Modeli ve Türk Tecrübesi” başlığı ile ilgili bildiri kitabında yayınlanan çalışmanın güncellenmiş ve geliştirilmiş bir versiyonudur.
- 2 Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü tarafından yayınlanan Havacılık Terimleri Sözlüğünde slot, “*Düzenli bir hava trafik akışı sağlanabilmesi için bir havaalanında belirli bir tarihte bir hava aracının hareketi için kullanılabilir ya da programlanmış varış ya da gidiş saati*” olarak tanımlanmıştır (Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü İnternet Sayfası, <http://www.dhmi.gov.tr/dosyalar/pdf/DHMi-Havacilik-Terimleri-Sozlugu.pdf>, en son erişim 17 Ocak 2016).
- 3 Yeni kurulan demiryolu işletmeleri, yolcu taşımacılığı yapan JR Hokkaido, JR East, JR Central, JR West, JR Shikoku, JR Kyushu ile yük taşımacılığı yapan JR Freight.
- 4 İngiltere Demiryollarının özelleştirilmesi ve KÖİ uygulamalarına geçiş süreci ilk olarak, 1980’li yıllarda sahip olduğu limanların özelleştirilmesi ile başlamıştır. Bu noktada, TCDD’nin de ilk aşamada sahip olduğu limanları, işletme hakkı devri yöntemiyle özel sektöre devretmesi dikkat çekicidir. İlk olarak limanların özel sektöre devredilmesinin, limanların en karlı işletme birimleri olmalarından ve özel sektör ilgisinin en kolay çekilebileceği ihalelerin liman ihaleleri olmasından kaynaklandığı düşünülmektedir.
- 5 Eski adıyla Demiryolu Yolcu Franchise Ofisi (Office of Passenger Rail Franchising)
- 6 Daha detaylı bilgi için; <http://www.oib.gov.tr/portfoy/tdi.htm>.
- 7 5335 Sayılı Kanun kapsamında gerçekleştirilen projeler ile ilgili bilgiler, Karayolları Genel Müdürlüğü yetkililerinden alınmıştır.
- 8 Anılan Yönetmeliğe ilişkin, TCDD hatlarında diğer şahıslara ait trenlerin işletilmesinin 4046 Sayılı Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun kapsamında düzenlenmesi gerektiği gerekçesiyle Danıştay tarafından yürütmeyi durdurma kararı verilmiştir.
- 9 Enerji sektöründeki alım garantili sözleşmeler ve bazı yerel uygulamalar bunun istisnasını teşkil etmektedir.