



Demiryolu Sektörünün Rekabete Açılması

Ali KABASAKAL¹, Ali Osman SOLAK²

Özet

Türk demiryolu sektörünün rekabete açılması ve diğer ulaşım türleri ile rekabet edebilir bir yapı kazanması, ulusal ulaşım hizmetlerinin geleceği açısından büyük önem arz etmektedir. Sektörün rekabete açılabilmesi için ilk olarak altyapı ve işletmenin ayrılması ve daha sonra mevcut kamu kuruluşunun şirketleştirilmesi gerekmektedir. Bu aşamadan sonra, pazar içinde rekabet ve pazar için rekabet uygulamalarından birine veya her ikisine de yer verilerek sektöre rekabetçi bir yapı kazandırılmalıdır.

Anahtar Kelimeler: Demiryolu sektörü, rekabet, ulaşım hizmetleri, dikey bölünme

Competition In The Railroad Industry

Abstract

Opening Turkish railroad transportation services to competition is crucial for its future. Competition in railroad services may include both obtaining and maintaining the competitive market structures starting from the railroad transportation industry to the transportation sector as a whole, including but not limited to transportation through highways and waterways.

Obtaining and maintaining a competitive market structure in the railroad transportation services; however, implies a set of stages: First, separation of ownership and maintenance of the infrastructure from businesses of actually doing the transportation activities should be done. Then, establishing independent corporations that focus on profit maximizations on each separated activities is needed. Finally by means of choosing either competition for market or competition in market or both methods, competitive market structure may be maintained in the industry.

Key words: Railroad industry, transportation services, competition, vertical separation

GİRİŞ

Son yıllarda, Avrupa Birliği ülkelerinin de dâhil olduğu dünyanın birçok gelişmiş ülkesinde, demiryolu sektörünün ulaşım hizmetlerindeki payının artırılması ve demiryolu sektörünün rekabete açılması yönünde çalışmalar yapılmaktadır. Ülkemizde ise demiryolu sektörünün rekabete açılması konusu yıllardır tartışılmakta ancak sektörün ekonomik yapısı, rekabete açılmasında hangi yöntemin izleneceği, rekabete açıldıktan sonrası gibi hususlar tartışılan konular arasında yer almamaktadır.

Bu makalede, demiryolu sektörünün ekonomik yapısı ve rekabete açılmasında izlenecek yöntemler konusu incelenmeye çalışılmıştır.

DEMİRYOLU SEKTÖRÜ

Demiryolu Ulaşım Sistemine Genel Bakış

İnsan ve eşyanın, ihtiyaçları gidermek amacıyla zaman ve mekân faydası sağlayacak şekilde yer değiştirmesini mümkün kılan faaliyetler (Barda, 1964: 5) şeklinde tanımlanan ulaşım hizmetleri, ekonomik, sosyal ve kültürel faaliyetlerin kilit unsurudur. Ulaştırma; talebi başka sektörler tarafından yaratılan bir hizmet etkinliği olup, sanayi, ticaret, tarım ve turizm bu anlamda ulaşım talebi doğuran en önemli sektörlerdir (DPT, 2004: 255).

Sanayileşme sürecinde üretimin kitleleşmesi sonucu yeni bir ulaşım biçimi olarak ortaya çıkan demiryolları, özellikle kömür, demir ve çelik gibi ağır ve hacimli malların daha ucuz, daha hızlı ve daha düzenli bir şekilde taşınmasında önemli rol oynamıştır (Kaynak, 2002: 24).

¹ Yrd. Doç. Dr. , Sakarya Üniversitesi, İİBF, İktisat Bölümü Öğretim Üyesi

² Sakarya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Bölümü doktora öğrencisi
İnşaat Mühendisi, Bolu Ulaştırma Bölge Müdürlüğü

Demiryollarının taşımacılıktaki ağırlığı İkinci Dünya Savaşı'na kadar sürmüştü, bu dönemden sonra gelişen otomotiv sanayisi ve karayolunun esneklik ve kapıdan kapıya taşıma yeteneği, demiryollarının taşımacılıktan aldığı payı oldukça azaltmıştır (Kaynak, 2002: 25).

Günümüzde ise karayolu trafiğinin neden olduğu tıkanıklık, kazalar, gürültü ve hava kirliliği gibi dışsallıklar karşısında çevreye uyumlu gelişmeleri yönlendirecek "sürdürülebilir ulaştırma politikaları" önem kazanmaktadır. Bu bağlamda; birçok ülkede karayolunun yüksek oranlı taşıma payının, demiryolu ve denizyolu/iç su yoluna kaydırılması yönünde çalışmalar yapılmaktadır (UAPS, 2004: 2-3). Yüksek hızlı trenlerin gelişmesi ve yaygınlık kazanması da, özellikle orta mesafe şehirlerarası yolculuklarda demiryolunu, karayolu ve havayoluna göre tercih edilir bir alternatif haline getirmektedir.

Demiryolu Sektörünün İşletmecilik Yapısı

Demiryolu taşımacılığının temel altyapı bileşenleri, raylı sistemler ve donanım ürünleri (elektrik tesisatı ve sinyalizasyon vb.), çeken ve çekilen araçlar, aktarma istasyonları ve terminallerdir. Demiryolu taşımacılığında bu altyapı yatırımları oldukça maliyetli olup arazi yapısına göre maliyetler değişmektedir. Yüksek altyapı maliyetleri nedeniyle aynı güzergâhta birden fazla hattın bulunması³ ekonomik açıdan etkin olmadığından ve batık maliyet riski fazla olduğundan demiryolu sektörü doğal tekelleşme⁴ özelliği göstermektedir.

Demiryolu taşımacılığı, ekonomistler ve düzenleyiciler için kısmen diğer taşıma türleri ile paylaşılır kendine özgü sorunları barındırmaktadır. Bunlar; sektörün çok ürünli yapısı, demiryolu şirketlerinin özel maliyet yapısı (hat ve sinyalizasyon yapım ve bakım maliyeti, çeken çekilen araç amortisman ve bakım maliyeti, terminal ve istasyon maliyetleri, işletme maliyetleri gibi), altyapısının ekonomik etkisi, girdi ve çıktılarının bölünmezliği, kamu hizmeti boyutu ve bir bütün olarak ulaştırma sisteminde dışsallıklardır (Cantos ve Campos, 2005: 1)

Yakın zamana kadar pek çok ülkede, demiryolu altyapı yatırımları kamu tarafından gerçekleştirilmiş ve özel işletmecilere giriş engelleri koyularak işletmecilik faaliyetleri yine kamu tarafından tekelleşme olarak yerine getirilmiştir. Kamu işletmeciliğinin tercih edilmesinde yüksek altyapı maliyetlerinin yanı sıra demiryolu yolcu taşımacılığının kamu hizmeti olduğu anlayışının da etkisi olmuştur. Rekabet ortamının oluşmaması nedeniyle verimli işletme yapısına ulaşamayan demiryolları, işletme zararları nedeniyle kamu tarafından sürekli sübvansiyon edilen bir sektör konumunda olmuştur (Özcan, 2006: 1058).

Kamunun işlettiği kuruluşların sübvansiyon ihtiyacının giderek artması, yeni yatırımlar için kaynak sıkıntısı çekilmesi ve demiryolu sektörünün diğer taşıma sistemleri karşısında azalan pazar payı, devletleri yapısal değişim politikaları uygulamaya zorlamış ve son 30 yıl boyunca birçok ülkede demiryolu sektöründe önemli reformlara gidilmiştir. (Özcan, 2006: 1058; UAPS, 2004: 2-5).

Yapılan reform uygulamaları ülkeler arasında farklılık arz etmekle birlikte genel olarak birbirini takip eden üç ayrı aşama şeklinde ortaya çıkmıştır. Kamunun işlettiği birçok kuruluş sırasıyla; bünyesel sorunlarını giderecek şekilde yeniden yapılandırılmış, ticari hedeflerin yönetim anlayışına dâhil edilmesini sağlamamak için şirketleştirilmiş⁵ ve özel girişimin esneklik ve ataklık gibi özelliklerinden yararlanmak ve kamu kaynaklarının tüketimini en aza indirmek için özelleştirilmiştir (Duman, 2006: 1042).

³ Gidiş-gelişli hatlar hariç.

⁴ Posner (1999, s.1.) doğal tekeli, "belirli bir piyasadaki talebin en düşük maliyetle ancak tek bir firma tarafından karşılanabildiği durum" olarak tanımlamaktadır. Doğal tekeller genellikle büyük miktarlarda ilk yatırım gerektiren, dolayısıyla sabit maliyetleri yüksek olan gaz, elektrik, doğalgaz, su şebekeleri ve demiryolu gibi şebeke endüstrileridir. Bu endüstrilerde birden fazla firmanın faaliyet göstermesi kaynak israfına neden olduğundan bu hizmetler tek bir firma tarafından sağlanmaktadır.

⁵ Şirketleştirme burada, kamu iktisadi kuruluşlarının özel hukuk hükümlerine tabi ve ticarî esaslara göre faaliyet gösteren iktisadi teşebbüs haline dönüştürülmesi anlamında kullanılmıştır.

Avrupa Birliğinde Demiryolu Politikaları

Avrupa Birliğinde, demiryolu ulaştırmasının rekabete açılması, demiryollarının yeniden canlandırılabilmesi için oldukça öncelikli bir konudur (Şahbaz ve Yüksel, 2006: 43). Birliğin demiryolu politikaları; demiryolu kuruluşlarının özerkliği, işletme ile altyapının birbirinden ayrılması, yeni işletmecilere hatlara erişim hakkı sağlanması, altyapı kullanım bedellerinin ayrımcı olmayan bir şekilde belirlenmesi, demiryolu kuruluşlarının mali yapısının düzeltilmesi esaslarına dayanmaktadır (DPT, 2001b: 6). Altyapı ve işletmenin ayrılması; sektöre yeni girecek işletmecilerin, yerleşik işletmeci ile aynı koşullarda rekabet edebilmesi ve şeffaflığın sağlanması açısından asgari bir gereklilik olarak görülmektedir (DPT, 2001a: 118).

Üye devletlerdeki deneyimler göstermektedir ki, düzenli rekabet daha etkin ve cazip demiryolu hizmetlerini beraberinde getirmektedir. Rekabetin en yaygın olarak görüldüğü iki ülke olan İsveç ve İngiltere’de, demiryolu yolcu hizmetleri 1990’ların ortalarından itibaren hızlı bir gelişme göstermiştir (Şahbaz ve Yüksel, 2006: 118).

AB demiryolu yük pazarı, 15 Mart 2003 itibariyle trans-Avrupa demiryolu yük şebekesinde, 1 Ocak 2006 itibariyle uluslararası yük taşımacılığı için ve 1 Ocak 2007 tarihinde ise tüm yük taşımacılığı için rekabete açılarak serbestleştirilmiştir. AB Komisyonu, 3 Aralık 2007 tarihinde yürürlüğe giren “Üçüncü Demiryolu Paketi” ile uluslararası yolcu taşımacılığının 1 Ocak 2010’dan itibaren rekabete açılmasını hedeflemektedir (TCDD, 2009: 5). Yeni işletmecilerin pazara girmesiyle oluşacak endüstri içi sağlıklı bir rekabetin, gelişen pazarlarda endüstriyi daha rekabet edilebilir bir duruma getirmesi beklenmektedir (Şahbaz ve Yüksel, 2006: 118).

Türkiye’de Demiryolu Sektörünün Mevcut Durumu

TCDD, ülkemizdeki demiryolu taşımacılığını düzenleyen, işleten ve kontrol eden resmi kurum olup, aynı zamanda sektörde faaliyet gösteren tek işletmeci olma özelliğini taşımaktadır.

TCDD, 2007 yılı sonu itibariyle 8.697 km.si anahat ve 2.294 km.si tali hat olmak üzere toplam 10.991 km.lik demiryolu hattında hizmet vermektedir. Bu hatların 2.274 km.si elektrikli ve 3.098 km.si sinyallidir. Sinyalli hat oranı anahatta %30, tali hatta %19’dur. Elektrikli hat oranı ise anahatta %22, tali hatta %15’dir. Toplam hattın yaklaşık %50’sini 20 yaşından büyük raylar oluşturmaktadır (TCDD, 2008: 15,18 ve 33).

TCDD’nin işletme faaliyetleri incelendiğinde; demiryollarının gerek yolcu gerekse yük taşımacılığında aldığı payın yıllar itibari ile sürekli düşüş gösterdiği görülmektedir. 2006 yılında demiryollarının yurt içi yolcu taşımacılığında aldığı pay %2, yurt içi yük taşımacılığında ise %5 oranındadır (TCDD, 2008: 108 ve 109). AB ülkelerinin çoğunda özellikle yük taşımacılığında demiryolunun aldığı pay aşağıdaki tablodan da görüleceği üzere ülkemize nispetle daha fazladır.

Ülkelere ve ulaştırma sistemlerine göre yük ve yolcu taşımaları (%) 2006

	KARAYOLU		DEMİRYOLU	
	Yük	Yolcu	Yük	Yolcu
TÜRKİYE	92	97,5	5	2,5
İNGİLTERE	82,7	94	11,6	6
YUNANİSTAN	97,2	98,4	2,5	1,6
ALMANYA	59,9	92,6	21,1	7,4
FRANSA	71,5	90,6	16,5	9,4
ROMANYA	47,7	89,9	30,9	10,1

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı 2003–2007, s. 110 ve 111.

(Tablodaki istatistikler havayolu ve denizyolu hariç verilerdir.)

TCDD'ye mali açıdan bakıldığında ise son yıllarda sürekli ve büyük miktarlarda zarar eden bir kamu işletmesi olduğu görülmektedir. 2007 yılında TCDD'ye, personel maaşlarının ve sosyal sigorta primlerinin ödenebilmesi için 1,1 milyar TL, görev zararı için de 200 milyon TL olmak üzere Hazine Müsteşarlığınca toplam 1,3 milyar TL ödenek aktarılmıştır (Hazine Müsteşarlığı, 2008: 70).

TCDD'nin, geliri giderini karşılayamayan bir kuruluş haline gelmesinde ve ulaştırma pazarından aldığı payın oldukça az olmasında, kendi doğal akışına terk edilerek yürütüle gelen plansız ulaştırma politikalarının ve gününbirlik hükümet müdahalelerinin büyük payı vardır. Ülkemizde demiryollarının ulaştırma sektörü içindeki payını artırabilmek için; demiryolu sektörünün hizmet kalitesi, hız, konfor ve güvenlik gibi konularda diğer ulaşım türleri ile rekabet edebilir bir hizmet sağlaması gerekmektedir.⁶

DEMİRYOLU SEKTÖRÜNÜN REKABETE AÇILMASI

Demiryollarında Sektör İçi Rekabet (Intramodal Competition)

Kamu tarafından tekel konumunda yürütülen demiryolu hizmetlerinin serbestleştirilmesi ve rekabete açılmasında öncelikli konu, mevcut kamu kuruluşunun şirketleştirilmesi ve gerekirse en uygun yöntemlerden biriyle özelleştirilmesidir. Bu yolla demiryolu kuruluşu, gerek sektör içi gerekse ulaştırma alt sektörleri arası rekabete hazır hale getirilmiş olmaktadır.

Demiryollarında sektör içinde üç farklı şekilde rekabetten söz etmek mümkündür (OECD, 2005: 7):

- Bu rekabet türlerinden biri olan pazar içinde rekabet, genellikle dikey bütünleşik (*vertically-integrated*) demiryolu şirketleri arasında gerçekleşir. Bunun için yatay olarak bölünmüş en az iki ayrı altyapıda farklı güzergâhlarda rekabet söz konusudur. ABD'de yük taşımacılığında yaygın olan rekabet şeklidir.
- Pazar içinde rekabetin başka şekli ise aynı altyapı üzerinde birden fazla işletmecinin rekabet ettiği şekildir. Özellikle yük taşımacılığında Avrupa'da ve Avustralya'nın büyük kısmında yaygın olan rekabet türüdür.
- Pazar için rekabet ise alt yapı ve işletmecilik için veya sadece işletmecilik için işletmecilerin kendi aralarında yarışmasıdır. Bu rekabet türü genellikle yolcu taşımalarında Avrupa'da yaygın olan bir yoldur.

Demiryolu sektörünün serbestleştirilmesi ve rekabete açılması için ülkeler tarafından yaygın olarak tercih edilen yol, altyapı ile işletmeciliği ayırarak (dikey bölünme-*vertical separation*), işletmecilere altyapıdan serbestçe yararlanma imkânı sağlamaktır. Bununla beraber, aynı hat üzerinde birden fazla trenin hareket etmesinde yaşanan zorluklar, girişin tamamen serbestleştirilmesine imkân vermemektedir. Bu nedenle yapılan düzenlemelerde belirli sayıda teşebbüse işletme izni verilmekte, dolayısıyla sınırlı bir rekabet söz konusu olmaktadır. Demiryollarının yatay bölünme (*horizontal separation*) yolu ile rekabete açılmasında ise, bölünen kısımlarda işletmecilerin tekel konumu devam etmekte ve birbirleriyle görece rekabeti söz konusu olmaktadır.

Demiryolu altyapısının işletmecilere açılması halinde, piyasaya yeni girecek işletmecilerin sabit maliyetleri içerisinde yeni hat yapım maliyetleri bulunmamakta ve ağırlıklı olarak çeken ve çekilen araç (*rolling-stock*) maliyetleri yer almaktadır. Bu durumda piyasadan çıkışın belirli bir maliyeti olsa da tamamen batık maliyet (*sunk cost*) söz konusu

⁶ Son yıllarda demiryollarının yatırım ödenekleri ciddi anlamda artırılmıştır. 1999 yılında yaklaşık 73 milyon TL olan yatırım ödeneği, 2007 yılında yaklaşık 1.67 milyar TL olarak gerçekleşmiştir. Türk demiryolu sektörünün, AB müktesebatına uyumlu yasal ve kurumsal çerçevesini oluşturmak üzere; Demiryolu Çerçeve Kanunu, TCDD Kanunu ve ikincil mevzuat tasarımları hazırlanmış olup çalışmalar devam etmektedir (Ulaştırma Bakanlığı, 2007: 10 ve 12).

olmamaktadır.⁷ Piyasadan çıkışta batık maliyetin olmaması, giriş risklerini azaltarak girişin serbestleşmesinde de önemli rol oynamaktadır.

Altyapıya giriş engelleri kaldırıldığında, hiçbir işletmecinin sektöre girmemesi ve tekelleşmenin devam etmesi ihtimali olmakla birlikte, potansiyel rekabet⁸ sağlanmış olmaktadır. Potansiyel rekabet, yerleşik firmanın yeni bir giriş olabileceğini göz önüne alarak girişi cazip kılmayacak şekilde davranmasını ifade etmektedir. Giriş engelleri bulunmadığında, yerleşik firma daha katı bir rekabeti engellemek için rekabet varmış gibi davranmak zorunda kalmaktadır. Bu duruma, rakip veya ikame hizmetlerin rekabeti de eklenince hissedilir bir rekabet baskısı doğmaktadır (Türkkan, 2002: 53).

Ulaştırma Alt Sektörleri Arası Rekabet (Intermodal Competition)

Yasal tekellerin olduğu birçok alan, piyasanın yeteri kadar büyük olmaması veya doğal tekelleşme gibi nedenlerle, gerçek anlamda rekabete açılmayabilir. Bu tür durumlarda yararlanılabilecek mekanizmalardan birisi de modlar arası rekabet (*intermodal competition*) adı verilen rekabet türüdür. Bir mal veya hizmetin alternatif arz yöntemleri arasında rekabetin söz konusu olduğu bu rekabet türünde, bazı hallerde rekabet baskısı oldukça fazla olmaktadır (Türkkan, 2002: 52).

Ulaştırma alt sektörlerinin arasında, yakın ikameli ilişkisi nedeniyle ciddi bir rekabet söz konusu olduğundan; bu alt sektörler doğal tekelleşme özelliklerine sahip olsa da serbestleştirilerek rekabete açılabilirler. ABD’de demiryolu ulaştırmasının serbestleştirilmesinde, demiryoluyla diğer sektörler arasındaki yoğun rekabetin önemli etkisi vardır (Çakal, 1996: 35).

Ülkemizde de, ulaştırma alt sektörleri arasında hissedilir ölçüde rekabet görülmektedir. TCDD’nin, demiryolu sektöründe tekelleşmesine rağmen zarar eden bir kuruluş olmasında, karayolu sektörü başta olmak üzere diğer ulaşım türlerinin rekabet baskısının çok önemli etkisi bulunmaktadır (Kabasakal ve Solak, 2008: 141). TCDD’nin mevcut kamu kuruluşu yapısıyla, bu yoğun rekabet yarışını sürdürebilme ihtimali kalmadığından, siyasi iktidardan bağımsız ve ticari olarak yönetilen bir şirket haline dönüştürülmesi gerekliliği doğmuştur. Şirketleştirme,⁹ demiryolu sektörünün serbestleştirilmesi ve kendi içinde rekabetçi bir yapıya kavuşturulmasının da ilk şartıdır (Türkkan, 2002: 29-30).

Dünya Genelinde Yapılan Uygulamalar ve Sonuçları

Rekabet açısından demiryolu sektörünün dünya genelinde yapısal durumuna baktığımızda çok farklı uygulamalar görülmektedir (OECD, 2005: 29-30).

Kanada, Meksika ve Birleşik Devletlerin içinde bulunduğu Kuzey Amerika’da yük taşımacılığında demiryolları ağırlıklı olarak kullanılmakta olup sektör dikey bütünleşik yapıdadır. Demiryolu işletmecileri, istisnaları olmakla birlikte kendi hattına sahip bulunmakta ve bazı terminaller ortak kullanılmaktadır. Ancak son yıllarda ABD’de ‘demiryolu kullanım hakkı’ (*trackage rights*) çerçevesinde yapılan düzenleyici müdahaleler dikey bütünleşik yapıların hatlarına erişim zorunluluğu getirmiştir. Yolcu hizmetlerinde de genelde dikey ayırım bulunmakla birlikte ABD ve Kanada’da dikey bütünleşik yapı da görülmektedir. Kanada’da yolcu taşımacılığında franchise sistemi

⁷ Batık maliyetin olmaması, firmanın piyasaya girerken katlandığı sabit maliyetleri, piyasadan çıkarken kullanım maliyetleri ve amortisman dışında herhangi bir kayba uğramadan alabilmesini veya başka bir alanda kullanabilmesini ifade etmektedir (Train, 1994: 303). Demiryolu taşımacılığının yaygınlaşması halinde; ikinci el varlık piyasalarının gelişmesi ve çeken-çekilen araçların kiralanabilmesi (*leasing*) imkânı doğacağından batık maliyet riski azalacaktır (Kabasakal ve Solak 2008, 143).

⁸ Potansiyel rekabeti konu alan “yarışılabilir piyasalar” (*contestable markets*) teorisi, temel olarak diğer firmaların pazara giriş ihtimalinin piyasada mevcut olan tekelleşmiş firmaya baskı yaparak, tekelleşmiş davranışı önleyeceğini ve bu nedenle potansiyel rekabetin doğal tekellerde dahi etkin çözümü sağlayacağını öne sürmektedir. Yarışılabilir piyasalar teorisi konusunda ayrıntılı bilgi için bkz. Baumol, Panzar ve Willig (1982), Baumol (1982).

⁹ Kamu tekellerini şirketleştirmenin faydaları konusunda bkz: Türkkan 2002.

uygulanmaktadır. Meksika’da kamuya ait entegre demiryolu kuruluşu üç büyük demiryoluna bölünmüş, daha sonra bu hatlarda özelleştirilme ve uzun vadeli kiralama yoluna gidilmiştir.

Arjantin’de, 1990’ların başında demiryolu ağı 6 dikey entegre yük ağına bölünerek her bölüm franchise sistemi ile 30 yıl gibi uzun bir zaman dilimi için ihale edilmiştir.

Japonya’da, 1990’larda yeniden yapılandırma çalışmaları başlatılmış ve yolcu taşımacılığında bölgelere ayrılmış yedi dikey bütünlüklü demiryolu şirketinden oluşan yeni bir yapı ortaya çıkmıştır. Bu şirketler arasında uzun mesafelerde işbirliği söz konusudur. Yük taşımacılığında ise bu bölgesel tabanlı şirketlerin sahip olduğu altyapı üzerinden hizmet veren tek bir ulusal demiryolu yük işletmecisi bulunmaktadır. Japonya’da ABD’nin aksine demiryolu yolcu hizmetleri için dikey bütünlükleme, yük hizmetleri için dikey ayırım vardır.

İngiltere’de işletmecilik özel şirketler tarafından, altyapı yönetimi ise düzenlenmiş özel şirketler tarafından sağlanmaktadır. Belçika, Yunanistan, İrlanda, İspanya, İsviçre ve Lüksemburg’da altyapı ve işletmecilik iki ayrı şirketin farklı bölümleri şeklindedir. İspanya’da ise ayırım yapılması planlanmıştır. Almanya ve İtalya’da ise altyapı yönetimi ve işletmecilik aynı holdingin ayrı şirketleri konumundadır.

Portekiz, Norveç, Hollanda, İsveç, Danimarka ve Finlandiya’da, altyapı yönetimi ve işletmenin farklı şirketlerde olduğu yapı mevcuttur. Bu şirketlerin sahibi devlet olduğu gibi özel şirketlerde olabilmektedir. Bu ülkelerin bazısında ise yük ve yolcu taşımacılığı hizmetlerinde de ayırım bulunmaktadır.

Fransa ve Avusturya’da ise yapısal açıdan yukarıda sayılan farklı organizasyon şekillerini barındıran karma bir yapı bulunmaktadır.

Dünya genelinde yapılan uygulamaların sonuçlarıyla ilgili ekonomistler tarafından pek çok çalışma yapılmıştır. Driessen vd (2006: 35) tarafından yapılan çalışmada; rekabetin üretimde etkinliği teşvik ettiği ancak pazar içinde rekabetin her zaman etkinliği artırmadığı sonucuna ulaşılmış, dikey bölünme ile etkinlik arasında bir bağlantı bulunamamıştır. Bu çalışmaya göre, yerleşik demiryolu şirketine yönetimde daha fazla özerklik verilmesi, rekabet veya regülasyon/düzenleme olmadan etkinlik için yeterli olmamaktadır.

Friebel vd’nin (2003: 16) yaptığı çalışmanın sonucuna göre; demiryolunda yapılan reform uygulamaları, ülkeler arasında farklılık göstermekle beraber genel itibarıyla olumlu etki yapmıştır. Rekabete açma uygulamalarının bir paket halinde değil de sırayla yapılması etkinliği artırmaktadır. Bu çalışmada küçük demiryolu şirketlerinin büyüklere oranla daha etkin olduğu sonucuna da ulaşılmıştır. Tam olarak sonuçlarının tespit edilebilmesi için daha fazla veri ihtiyacının bulunduğu ifade edilmektedir.

Rivera (2004) tarafından yapılan çalışmanın sonuçları, alt yapı ve işletmeciliğin ayrılmasının teknik etkinlik üzerinde negatif etki yaptığı, altyapıya erişimin serbestleştirilmesinin pozitif etki yaptığı yönündedir. Bu çalışmada altyapıya erişimin serbestleştirilmesinin arzu edilir, altyapı ile işletmeciliğin ayrılmasının ise sorgulanır olduğuna yer verilmektedir.

Asmild vd (2008: 25), muhasebe bazında ayırımın işletim maliyetleri üzerinde pozitif etkisi olduğu, ancak alt yapı ile işletmenin tamamen ayrılmasının etkilerinin ölçülemediği sonucuna ulaşmışlardır.

Cantos and Maudos (2000) tarafından yapılan çalışma ise finansal ve yönetsel özerkliğin artmasının etkinlik artışına neden olduğu yönündedir.

SONUÇ

Ülkemizde demiryolu sektörünün diğer ulaşım türleri ile rekabet edebilir bir yapı kazanması ve ulaşımdan aldığı payın artırılması ulaştırma hizmetlerinin geleceği açısından büyük önem arz etmektedir. Bunun için sektörde reform uygulamalarına gidilerek, demiryolu hizmetleri serbestleştirilmeli ve rekabete açılmalıdır. Yapılacak reformlarda

öncelikli konu; altyapı ve işletmenin ayrılması ve mevcut kamu kuruluşunun şirketleştirilerek özerkliğinin artırılmasıdır. Bu yolla demiryolu kuruluşu, gerek sektör içi gerekse ulaştırma alt sektörleri arası rekabete hazır hale getirilmiş olacaktır. Dünya genelindeki uygulamalarda, altyapı ve işletmeciliğin ayrılmasının, etkinliğin artırılmasına çok fazla pozitif katkısı olmamıştır. Ancak, altyapının erişime açılması için ayırım gerekli olmaktadır. Ülkemizdeki coğrafi şartlar ve sektörün yapısı da düşünülerek yapılacak reform uygulamalarında, pazar içinde rekabet ve pazar için rekabet uygulamalarının her ikisine de yer verilerek sektöre rekabetçi bir yapı kazandırılmalıdır.

KAYNAKÇA

- ASMİLD, M., HOLVAD, T., HOUGAARD, J.L. and KRONBORG, D. (2008). “*Railway Reforms: Do They Influence Operating Efficiency?*”, Discussion Papers 08-05, University of Copenhagen.
- BARDA, S. (1964). **Münakale Ekonomisi**. İ.Ü. İktisat Fakültesi Yayını, No:154, İstanbul: Akgün Matbaası.
- BAUMOL, W.J., PANZAR, J.C. and WILLIG, R.D. (1982). **Contestable Markets and Theory of Industry Structure**. Harcourt Brace Javonovich, New York.
- BAUMOL, W.J. (1982), “*Contestable Markets: An Uprising in the Theory of Industry Structure*”, **American Economic Review**, 72(1), 1–15.
- CANTOS, P. and CAMPOS, J. (2005). “*Recent Changes In The Global Rail Industry: Facing The Challenge Of Increased Flexibility*”, **European Transport**, N:29, pp: 1–21. <http://www.istiee.org/te/papers/N29/tutto%2029.pdf>, Erişim Tarihi: 21.07.2009.
- CANTOS, P. and MAUDOS, J. (2000). “*Efficiency, Technical Change and Productivity In The European Rail Sector: A Stochastic Frontier Approach*”, **International Journal of Transport Economics**, 27, N: 1, pp: 55–75.
- ÇAKAL, R. (1996). **Doğal Tekellerde Özelleştirme ve Regülasyon**, Ankara: DPT Yayın No:2455.
- DPT (Devlet Planlama Teşkilatı) (2001a). **Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Demiryolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu**, Ankara.
- DPT (Devlet Planlama Teşkilatı) (2001b), **Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu**, Ankara.
- DPT (Devlet Planlama Teşkilatı) (2004), **2004 Türkiye İktisat Kongresi Çalışma Grubu Raporları - II**, Ankara.
- DRİESSEN, G., LİJESSEN, M. and MULDER, M. (2006). “*The Impact of Competition on Productive Efficiency in European Railways*”, CBP Discussion Paper, N:71.
- DUMAN, İ. (2006). “*Demiryollarının Yeniden Yapılanma İhtiyacı ve TCDD’deki Gelişmeler*”, **Uluslararası Demiryolu Sempozyumu Bildiriler Kitabı**, Cilt. 2, 13–15 Aralık 2006, Ankara.
- FRIEBEL, G., İVALDİ, M. and VİBES, C. (2003). “*Railway (De) Regulation: A European Efficiency Comparison*”, IDEI Report No 3 on Passenger Rail Transport, University of Toulouse.
- HAZİNE MÜSTEŞARLIĞI (2008), **Kamu İktisadi Teşebbüsleri Genel Müdürlüğü 2007 Kamu İşletmeleri Raporu**, Ankara.
- KABASAKAL, A. ve SOLAK, A.O. (2008), “*Evrensel Hizmet Yükümlülüğünün Uygulanması ve Türk Demiryolu Sektörü*”, **Bilgi Ekonomisi ve Yönetimi Dergisi**, Cilt: III, Sayı: II.
- KAYNAK, M. (2002). “*Yeni Demiryolu Çağı, Yüksek Hızlı Trenler ve Türkiye*”, **Ekonomik Yaklaşım**, Cilt:13 Sayı: 42–43, Ankara.
- OECD (2005), **Structural Reform in the Rail Industry**. Paris.
- ÖZCAN, İ.Ç. (2006). “*Demiryolu Ulaştırmasında Kamu-Özel İşbirliği Modeli ve Türk Tecrübesi*”, **Uluslararası Demiryolu Sempozyumu Bildiriler Kitabı**, Cilt. 2, Ankara.

- POSNER, R.A. (1999). **Natural Monopoly and Its Regulation**. Cato Institute, Washington.
- RIVERA, C. (2004). Measuring the Productivity and Efficiency of Railways (An International Comparison), Unpublished PhD thesis, University of Leeds.
- ŞAHBAZ, R.P. ve YÜKSEL S. (2006). **Avrupa Birliği'nde Demiryolu Ulaştırması, Standartlar, Politikalar, Hedefler**. Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- TCDD (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü) (2008), **Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı 2003–2007**. <http://www.tcdd.gov.tr/genel/tcddist2007.pdf>, Erişim Tarihi: 27.02.2009.
- TCDD (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü) (2009), **Demiryolu Sektör Raporu**. <http://www.tcdd.gov.tr/kurumsal/2008rapor.pdf>, Erişim Tarihi: 21.07.2009.
- TRAIN, K.E. (1994). **Optimal Regulation: The Economic Theory of Natural Monopoly**, Cambridge, MA: MIT Press.
- TÜRKKAN, E. (2002), Kamu Teşebbüsleri, Yasal Tekeller ve Etkinlik Sempozyumu Kitabı, s: 49–54, Rekabet Kurumu, Ankara, <http://www.rekabet.gov.tr/dosyalar/etkinlikkitap/etkinlikkitap10.pdf>, Erişim Tarihi: 15.11.2008.
- UAPS (Ulaştırma Ana Planı Stratejisi) (2004), I. Rapor (Mevcut Durum), Ulaştırma ve Ulaşım Araçları UYG-AR Merkezi, Haziran.
- ULAŞTIRMA BAKANLIĞI (2007), **Ulaşımın İletişime Kalkınan Türkiye 2003–2007**, Ankara.