# TÜRKİYE LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE DENİZYOLU-DEMİRYOLU ENTEGRASYON SÜRECİNİN İNCELENMESİ

**Doç. Dr. Cem SAATÇİOĞLU**
İstanbul Üniversitesi, İktisat Fakültesi

**Nesli ÇANKIRI KOLBAŞI**
İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü

## ÖZET

Ülkemiz mevcut jeopolitik konumu sayesinde kıtalar arası taşımacılık ve lojistik faaliyetlerinde çok önemli bir üs konumuna gelebilecek durumdayken, altyapı yetersizlikleri ve mevcut imkanlarda iyileştirilmelere gidilememesi gibi nedenlerle mevcut ulaştırma modlarından yararlanamaz durumdadır. Dünyanın son derece önem verdiği ulaştırma modlarının entegrasyonu konusunda, ülkemizin elindeki mevcut kaynakları kullanamaz durumda oluşunun sebebi, denizyolu ve demiryolu sektörlerindeki tekelleşme ve gerekli devlet desteğinden yoksun kalması olarak açıklanabilir. Enerji minimizasyonu ve çevresel duyarlılık perspektiflerinden bakıldığında, dünyadaki yükselen trendin denizyolu – demiryolu taşımacılığı üzerine odaklandığı görülmektedir. Gerekli iyileştirme faaliyetleriyle, hız sorununun ortadan kaldırılması sağlanarak minimum maliyetle maksimum faydanın sağlanabilmesi ancak denizyolu ve demiryolu ulaştırma sistemlerinin entegrasyonuyla mümkün olacaktır. Bu çalışma kapsamında, konu modlar arasında entegrasyonun sağlanabilmesi için ülkemizin öncelikli olarak atması gereken adımlar tartışılmakta ve sürecin tamamlanmasının ülkemize sağlayacağı avantajlardan bahsedilmektedir.

**Anahtar Kelimeler:** *Ulaştırma, Denizyolu, Demiryolu, Entegrasyon*

# THE EFFECT OF ASYMETRIC INFORMATION ON MARKETS AND THE EXAMPLE OF FINANCIAL SECTOR

## ABSTRACT

By the courtesy of its geopolitical location, Turkey, could have been a very important base for international transportation and logistics activities. Unfortunately, because of infrastructure deficiencies and insufficiency of existing capability for upgrading, Turkey cannot benefit from its current

transportation system. It is possible to say that the reasons of disability in utilizing existing resources of our country for the transportation modes integration, which is highly important in the world, are monopolization and lack of state support. From the perspectives of energy minimization and environmental awareness, the rising trend in the world has focused onsea-rail transport. With the necessary improvement activities, ensuring the elimination of the speed problem, providing maximum benefit at minimum cost would be possible by only integration of sea and rail transport systems. In this study, it is discussed and referred that the priority steps to be taken by our country for ensuring the integration between subject modes and our country's advantages achieved by the completion of the process.

**Key Words:** *Transpotation, Sea Transport, Railway, Integration*

## 1. GİRİŞ

Multimodal taşımacılıkta denizyolu – demiryolu entegrasyonun sağlanması, günümüzde tüm dünya ülkelerinin ulaştırma politikaları içerisinde önemli bir yere sahip konumdadır. Türkiye gibi, kıtaların birleşim noktasında olan bir ülkenin ulaştırma sektöründen bu derece az yararlanabiliyor olması ve ulaştırma yapısının neredeyse tümünü karayolu üzerine kurması kabul edilebilir bir durum değildir. Özellikle dünyada "sürdürülebilir ulaştırma politikaları" ve "çevre odaklı ulaştırma" gibi konuların gündemde olduğu günümüzde, demiryolu ulaştırması, başta AB ülkeleri olmak üzere tüm dünyada öncelikli taşıma şekli olarak öne çıkmaktadır.

Bir yük için ulaştırma şekline karar verilirken göz önünde bulundurulan öncelikler ekonomi, hız ve güvenlik olarak karşımıza çıkmaktadır. Bunları çevreye duyarlı ulaşım sistemlerinin tercih edilmesi ve dolaylı olarak ulaşım esnasında tüketilen enerjinin minimum seviyelerde olması ve tesisleri ile bakım onarım maliyetlerinin düşük olması gibi etmenler takip etmektedir. Bu etmenlerin tümü göz önüne alındığında, çoklu taşımacılık yapan bir lojistik firmasının denizyolu – demiryolu entegrasyonuna öncelik vermesi son derece doğal olacaktır. Fakat her iki

ulaştırma modundaki mevcut altyapı yetersizlikleri ve yatırım eksiklikleri nedeniyle taşıma kombinasyonlarında kullanım oranları oldukça düşüktür.

Bu çalışmanın amacı, denizyolu ile demiryolu entegrasyonunun sağlanması için öncelikle her iki ulaştırma modundaki mevcut eksikliklerin incelenmesi ve sonrasında entegrasyon için atılacak gerekli adımların belirlenmesidir.

## 2. TÜRKİYE'DE ULAŞTIRMA VE LOJİSTİĞİN GENEL DURUMU

Ulaştırma sektörü, hizmet sektörleri içerisinde ekonomik kalkınma bakımından en önemli yere sahip sektörlerden biridir. Fakat ülkemizde ulaştırma sektörü başlı başına bir sektör olarak nitelendirilmekten ziyade, "Ulaştırma ve Haberleşme" sektörü olarak adlandırılmakta ve bu şekilde değerlendirilmektedir. Oysa ki jeopolitik konumu bu derece önemli olan bir ülkede, ulaştırma sektörüne hak ettiği değerin verilmesi ülke ekonomisi açısından elzemdir. Çünkü ulaştırma sektörü, başlı başına bir ekonomik sektör olmasının yanı sıra, sanayi, ticaret ve turizm gibi birçok önemli sektörün de gelişimine etki etmektedir. MÜİSAD verilerine göre 2010 yılında en hızlı büyüyen sektörler içerisinde ulaştırma ve haberleşme sektörleri %10,5 ile 6. sırada yer almıştır (MÜSİAD, 2012: 39).

Türkiye'de GSMH'nın %60'ı aşkın bir kısmını oluşturan hizmet sektörü; özellikle ulaştırma, ticaret ve inşaat alt sektörleriyle ülke büyümesine önemli katkılar sağlamaktadır (MÜSİAD, 2012: 12). GSYİH, üretim yönünden incelendiğinde, gerek hizmetler sektörünün, gerek sanayi sektörünün güçlü seyri dikkat çekmektedir. Bu çerçevede, özellikle hizmetler sektörü alt kalemlerinden ulaştırma-haberleşme sektörlerinin büyümeye yaptığı yüksek katkılar öne çıkmaktadır (TCMB, 2012: 37).

Ulaştırma sektörünün gelişmesinde Türkiye'nin önündeki en önemli sorunlardan biri şüphesiz ki, altyapı yetersizliğidir. Denizyolu,

demiryolu, karayolu ve havayolu ulaştırma sistemlerindeki altyapı eksiklikleri, özel sektörün ulaştırmaya yatırım yapmasını zorlaştırmaktadır. İleriki bölümlerde işleneceği üzere, özellikle demiryolu taşımacılığında, tekelleşme ya da altyapı yetersizlikleri nedeniyle kombine taşımacılık faaliyetlerinde demiryolunu kullanmaktan imtina eden özel sektör konu taşımacılığın gelişimi önündeki en önemli sorundur. Artan yol ve demiryolu yatırımları, 2009 bütçesinde ulaştırma hizmetlerinin toplam hizmetlere oranının %4,7'den %6,7'ye yükselmesini mümkün kılmıştır. Ulaşım yatırımları, özel sektör yatırımlarının tetiklenmesi ve ülkenin geleceği açısından oldukça önemlidir (MÜSİAD, 2012: 57). Altyapı sorunları giderildikten sonra, özel sektörün yatırım konusunda teşvik edilmesi ulaştırma sektöründeki gelişimi şahlandıracaktır. 2010'un genelinde özel sektör yatırımları %33,5'lik artışla rekor düzeyde yükseliş kaydetmiştir ve arz açısından büyümeye en büyük katkıyı %2,7 ile imalat sanayiinden sonra %1,9 ile ulaştırma sektörü yapmıştır (MÜSİAD, 2012: 30). Türkiye ekonomisi açısından önemi yadsınamaz konumda olan ulaştırma sektörünün gerekli yatırımlar yapılarak Avrupa taşımacılığına da açılması, ekonomi açısından ülkeye önemli yabancı para girişi sağlayacak ve ulaştırma sektörünün ülke kalkınmasında üst basamaklarda yer almasını sağlayacaktır. Bu amaca yönelik olarak 2010 yılında bütçeden ayrılan 1 milyar 793 milyon TL tutarındaki ödenek, 2011 yılında 6 milyar 524,8 milyon TL'ye çıkarılmıştır. Bu da 2011 yılı için konu ödeneğin %264 oranında arttırıldığı anlamına gelmektedir (Saatçioğlu, 2011: 189).

Türkiye'nin ulaştırmada gerekli yatırımları yapmasında kendi kaynakları yeterli olamamaktadır. Bu nedenle konu sıkıntıların aşılabilmesi amacıyla yurtdışı menşeyli yatırımlar önem arz etmektedir. Uzun vadeli kredi alımları sonrasında tamamlanacak eksikliklerle daha verimli kullanılabilen taşıma modları oluşturulması ülke kalkınması açısından son derece önemlidir. "Doğrudan Uluslararası Yatırım Girişlerinin Dağılımı"na bakıldığında, ulaştırma, depolama ve haberleşme

sektörlerinin 2010 yılında 204 milyon dolar ile hizmet sektörü içerisinde 3. sırada yer aldığı görülmektedir (MÜSİAD, 2012: 109).

2009 yılında dünyada 6 trilyon dolarlık bir pazar oluşturan lojistik sektörünün 2015 yılında 10 – 12 trilyon dolarlık bir hacme ulaşabileceği tahmin edilmektedir. Türkiye'de ise 2008 yılında 60 milyar dolarlık pazarı olan sektörün, 2015 yılında 120 – 150 milyar dolara ulaşacağı tahmin edilmektedir (TMMOB, 2008: 3).

AB genelinde yaklaşık 10 milyon insanın çalışmakta olduğu taşımacılık sektöründe modlar arası dengeli paylaşım AB'nin öncelikleri arasındadır. Bu çerçevede, AB tarafından 2007 ile 2013 yılları arasında desteklenmesi planlanan taşımacılık projelerinin modlara göre dağılımı; havayolu %1, denizyolu %2, şehir içi ulaşım %10, demiryolu %30, karayolu %53 olarak verilmiştir. Belirtilen oranlara göre karayolu ve demiryolu taşımacılığı, fonların %85'lik kısmına sahiptir ve gelecekte çok modlu taşımacılığa daha fazla fon ayrılması öngörülmektedir (MÜSİAD, 2010: 36).

2001 yılında yayınlanan Beyaz Kitap (White Paper) birliğin ulaştırma politikalarının temelini oluşturmakta ve lojistik operasyonlarında ne gibi öncellikleri olduğu hakkında bilgi vermektedir. Rapora göre, AB için öncelikli olarak yapılması gerekenler 4 ana başlıkta incelenmiştir (TÜSİAD, 2007: 55-56). Bunlar; 1. Taşıma Modları Arasında Dengeli Dağılım (Rekabetin Düzenlenmesi ve Taşıma Modlarının Birbirine Bağlanması alt başlıkları ile), 2. Taşımacılıkta Darboğazların Giderilmesi (Ana Güzergahların Yeniden Ele Alınması ve Taşımacılık Projelerinin Finansmanı alt başlıkları ile), 3. Kullanıcıların Ulaştırma Politikasının Merkezine Getirilmesi, 4. Küresel Taşıma Yönetimi'dir.

Konu başlıklarına baktığımızda, dünyanın ulaştırma açısından artık tek bir coğrafya olarak görüldüğünde, ülke bazlı sistemlerden ziyade, oluşturulacak ulaştırma koridorları ile tüm dünyayı kapsayan ulaşım ağları kurulmasının öngörüldüğü sonucuna varırız. Bu ulaşım ağlarının kurulmasında birinci öncelik karayollarının büyük bir paya sahip olduğu

ulaştırma sektöründe, demiryolu taşımacılığının teşvik edilmesidir. Bunun için de demiryolu şebekelerinin iyileştirilmesi ve denizyolu – demiryolu entegrasyonunun taşıma modları içerisindeki yerinin arttırılması önem arz etmektedir.

Dünya genelinde, ülkelerin lojistik performanslarına bakıldığında, ulaştırma modlarını en verimli ve kombine şekilde kullanabilen ülkelerin, lojistik sektöründe çok önemli paylara sahip olduğu görülmektedir. Devasa bir potansiyele sahip lojistik sektörü pastasından pay alabilmek için taşıma modlarını iyi kullanabilmenin öncelikli gerekliliği de şüphesiz ki uygun altyapı olanaklarına sahip olunmasından geçmektedir. Ayrıca ulaştırmada en önemli faktör olan Hız'ın maksimizasyonu için de taşıma modlarının değişim noktalarındaki (limanlar, demiryolu yük istasyonları, lojistik köyler vb.) zaman kayıplarının minimize edilmesi de elzemdir. Burada da önümüze çıkan en önemli sorun, gümrük ve sınır kapısı işlemlerinin hızlandırılmasıdır. Tüm bu gerekliliklerin ışığında Dünya bankası tarafından, dünyadaki tüm ülkelerde yapılan değerlendirmeler ile en verimli limanlar LPI yöntemi ile değerlendirme yapılarak bulunmuştur

Logistics Performans Index (LPI), Dünya Bankası tarafından geliştirilen ve ülkelerin lojistik sistemleri ve altyapı etkinliklerinin değerlendirildiği bir endekstir. Bu endeksle temel olarak; gümrük ve sınır kapısı geçiş işlemlerinin verimliliği, lojistik altyapısı ve buna bağlı olarak operasyonların kalitesi, teslimatta çeşitlilik ve zamanlama gibi performans kriterleri dikkate alınır (The World Bank Publishing, 2010: 3). 5 tam puan üzerinden yapılan bu değerlendirme sistemine göre, 2010 yılında dünyada lojistik performansı en iyi üç ülke Almanya, Singapur ve İsveç; en kötü üç ülke ise Somali, Eritre ve Siera Lone görünmektedir. Türkiye tabloda toplam 3,22 LPI puanı ile 39. sırada yer almaktadır.

Ekonomide başlı başına bir maliyet sorunu olan taşıma, doğru planlama, yeterli altyapı, hızlı, güvenli ve ekonomik taşımacılıkla diğer sektörlere ekonomik avantaj sağlayarak olumlu yönde etkileyen bir hizmet

sektörüdür. Ulaşımda arzın ve karşılığı olan talebin doğru tanımlanma zorunluluğu vardır ve bu arz ve talep hayata geçirilirken bir ulaşım planlaması ve politikası mutlaka gereklidir (TMMOB, 2008: 1). 2011 – 2013 yılları "Orta Vadeli Program"da belirtilen "Ulaştırma Politikalarında "*Ulaştırma sektöründe temel amaç; taşıma türleri arasında dengenin sağlandığı, çağdaş teknoloji ve uluslararası kurallarla uyumlu, çevreye duyarlı, ekonomik, güvenli ve hızlı taşımacılığın yapıldığı bir ulaştırma altyapısının oluşturulmasıdır. Ulaştırma alt sektörlerinin birbirlerini tamamlayıcı nitelikte çalışması ve kombine taşımacılığın yaygınlaştırılması esastır*" denilmektedir (DPT, 2010: 1). Fakat ne raporda, ne de sonrasında çıkarılan kanun ya da yayınlanan yönetmeliklerde bu amaçlara nasıl ulaşılacağı, amaçlara ulaşmak için hangi kaynakların kullanılacağı, bu kaynak kullanımında dağıtımın ne şekilde yapılacağı belirtilmemektedir. Belirlenen politikalar gerçekçi bir tabana oturmaktan ziyade "mutlu bir hayal" olarak görülmektedir. Bu nedenledir ki, oluşturulan planların hangi vadede, hangi yatırım araçları ve finans kaynaklarının ne şekilde paylaştırılarak kullanılacağının da belirlenmesi ve hedeflerin gerçekçi tabanlara oturtturularak uygulamaya alınması, Türkiye'nin lojistik hizmetlerini üst seviyelerde verebilen ülkelerle rekabet etmesi yolunda bir adım atılabilmesi için önem arz etmektedir.

## 3. TÜRKİYE'DE DENİZYOLU ULAŞTIRMASI

Türkiye'nin Batı Avrupa – Asya transit taşımacılığında köprü ülke konumu, Bölgesel Kalkınma Projeleri ve ekonomik merkezlerin ortaya çıkması, lojistik ve ulaştırma altyapısının durumu, dış ticaret gelişimi, Avrupa Birliği ile yaşanan gelişmeler, eğitim ve insan kaynaklarının durumu gibi unsurlar Türkiye'nin lojistik stratejilerini başta deniz taşımacılığı olmak üzere etkilemektedir (Tuna, 2001: 10).

Türkiye'nin ithalat ve ihracat aktivitelerinde kullanılan en önemli taşımacılık şekli deniz taşımacılığı olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu nedenledir ki, deniz taşımacılığında sağlanacak hız ve verimlilik,

ulaştırma maliyetlerinin minimize edilerek sağlanan karın arttırılmasında önem taşımaktadır.

Aşağıdaki tabloda 2006 -2011 yılları arasında limanlarımızda elleçlenen toplam yük miktarları yükleme, boşaltma ve transit bazında sınıflandırılmıştır.

**Tablo 1: Limanlarımızda Elleçlenen Toplam Yükün 2006 – 2011 Yılları Arasındaki Gelişimi**

| Yıl | Yükleme * | Boşaltma * | Transit | Toplam Elleçleme |
|---|---|---|---|---|
| **2006** | 77.987.641 | 154.762.530 | 11.251.754 | 244.001.925 |
| **2007** | 85.354.516 | 171.567.360 | 34.561.755 | 291.573.631 |
| **2008** | 92.168.601 | 171.668.299 | 50.752.817 | 314.609.716 |
| **2009** | 92.076.130 | 159.347.990 | 58.012.586 | 309.436.706 |
| **2010** | 102.494.306 | 182.018.851 | 64.122.710 | 348.635.867 |
| **2011** | 103.033.885 | 195.933.688 | 64.379.150 | 363.346.723 |

* Kabotaj, İthalat ve İhracat

**Kaynak:** T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz Ticaret İstatistikleri, Deniz taşıtları, Denizyolu Taşıma ve Teşvik İstatistikleri, Ankara, 2012, s. 26.

Tablo 1'de görüleceği üzere, 2008 krizinin denizcilik sektörünü vurduğu 2009 yılı dışında tüm segment rakamlarında artışlar gözlenmektedir. Özellikle transit yüklerdeki artış, Türkiye üzerinden yapılan aktarmaların önem kazandığını göstermektedir. İç taşımacılık ve transit taşımalarda, demiryolunun denizyolu ile entegresyonu, hem maliyet hem çevre açısından Türkiye'nin ulaştırma politikaları içerisinde ilk sıralara yerleşmelidir.

Tablo 2'de, 2011 yılı itibariyle en fazla yük elleçlemesi yapılan 5 ilimiz verilmiştir. Limanların bulunduğu iller için gerekli demiryolu altyapılarının tamamlanarak, limanlarda elleçlenen yüklerin iç pazara dağıtımı, transit yüklerin uluslararası pazara ulaştırılması işlemlerinde demir yolu taşımacılığına öncelik verilmesi büyük önem arz etmektedir.

**Tablo 2: 2011 Yılında Türkiye'de En Fazla Yük Elleçlenen 10 İlimiz**

| Sıra | İl | Toplam Elleçleme (Ton) | Toplam Elleçleme İçindeki (%) Oran | Önceki Yıla Göre (%) Değişim |
|---|---|---|---|---|
| 1 | **Adana** | 59.147.509 | 16,28% | -8,05% |
| 2 | **Kocaeli** | 54.912.383 | 15,11% | 1,68% |
| 3 | **İzmir** | 49.741.769 | 13,69% | 0,54% |
| 4 | **İstanbul** | 45.102.220 | 12,41% | 11,01% |
| 5 | **Hatay** | 31.211.488 | 8,59% | 22,31% |

**Kaynak:** T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz Ticaret İstatistikleri, Deniz Taşıtları, Denizyolu Taşıma ve Teşvik İstatistikleri, Ankara, 2012, s. 33.

Türkiye'deki limanların genel durumuna bakıldığında, öncelikli sorun altyapı sıkıntısı olarak karşımıza çıkmaktadır. Altyapısı ve hinterlandı tamamlanmış büyük limanlar yerine, şahıslara ait küçük liman ve iskelelerin fazla olması, denizyolu taşımacılığında çözüm üretilemeyen altyapı sorunlarını da beraberinde getirmektedir. 1987 yılından itibaren özel iskelelere de üçüncü şahıs yüklerine hizmet verme izni verildiğinden beri Türkiye'nin birçok bölgesinde iskeleleşme faaliyetleri hız kazanmıştır ve bugün Kocaeli başta olmak üzere, ülkemizin kıyı bölgelerinin hemen hepsinde üçüncü şahıslara ait iskele ve küçük limanlar bulunmaktadır. Bunların uluslararası platformda temsil edilmesi için de 1996 yılında "Marmara Liman İşletmecileri Derneği (MARLİM)" kurulmuş, dernek 2006 yılında "Türk Liman İşletmecileri Derneği (TÜRKLİM)" adını almıştır. FEPORT – Avrupa Özel Liman İşletmecileri Federasyonu üyesi olan dernek, 2012 yılı itibariyle 50 özel liman işletmesi ve yönetimini temsil etmektedir.[1] Türkiye genelinde 2011 yılı itibariyle özel limanların ve TCDD limanlarının yük elleçleme miktarlarına bakacak olursak; Türklim üye limanlarında yük elleçleme oranları %84 iken, TCDD limanlarında bu oranın %7 olduğu görülmektedir. Bu verilerden de anlaşılacağı üzere; özel limanların yük elleçlemede ciddi bir çoğunluğa sahip olduğu anlaşılmaktadır. Fakat bu

[1] www.turklim.org Erişim Tarihi: 11/04/2012

özel limanların altyapı olanakları son derece kısıtlı olduğundan, limanlara yükleme için getirilen ya da limanlarda tahliye edilen yüklerin ulaşımı için büyük oranlarda karayolu taşımacılığı kullanılmaktadır. Demiryolu altyapılarının küçük liman ve iskelelere ulaştırılmasının ileriki zamanlarda da sorun teşkil edecek olması beklenen bir durumdur. Bu nedenle, aynı bölgede bulunan küçük liman işletmelerinin birleşerek, büyük limanlara dönüştürülmesi, demiryolu ile entegrasyon sağlanması açısından çok büyük önem teşkil etmektedir.

Şüphesiz ki bir limanın en önemli özelliği, nakliyenin devamını sağlayan diğer taşıma sistemlerini birleştirici nitelikte olmasıdır. Bu nedenle limanların sadece gemilerin yükleme & boşaltma yaptıkları istasyonlar olarak değil, demiryolu ve karayolu ile konu yüklerin taşınmaya devam etmesini sağlayan ara istasyonlar olarak görülmesi, gelişimlerinde gerekli önemin verilmesi açısından son derece önemlidir.

DPT'nin 9. Kalkınma Planı (2007 – 2013) kapsamında hazırladığı Denizyolu Ulaşımı özel İhtisas Komisyonu Raporu'nda "denizyolu ulaştırması için belirlenen politikalar kapsamında mevcut limanlarımızın alt ve üstyapı yatırım ihtiyaçlarını, deniz ulaştırma faaliyetlerinin gereklerini yerine getirecek seviyede ve uluslararası standartlara uygun olarak tamamlamak, yeni liman ihtiyaçları için yer seçim ve projelendirme faaliyetlerini hinterland, demiryolu ve karayolu bağlantılarını dikkate alarak sürdürmek" denilmektedir (TCDD, 2011: 69). Aynı raporun "Altyapı İçin Strateji ve Öneriler" kısmında yer alan "demiryolu, karayolu bağlantılı kombine taşımacılığın geliştirilmesi ile yeni liman ihtiyaçları için yer seçim ve projelendirme faaliyetlerinin hinterland, demiryolu ve karayolu bağlantıları dikkate alınarak sürdürülmesi" denilmekte (TCDD, 2011: 63-70), fakat bu politika ve stratejinin ne şekilde ve hangi bütçelerle uygulanacağı bilgisi verilmemektedir. Raporun öneriler kısmında da, iskeleleşme faaliyetlerine yönelik "kıyılarımızda parça parça küçük yatırımlara izin verilmemesi ve ana planda belirtilen yatırımların bir kompleks halinde yapımının sağlanması yanında bu tesislerin demiryolu ve karayolu

bağlantılarının planlanarak gerçekleştirilmesi önem arz etmektedir" denilmektedir (TCDD, 2011: 71). Fakat raporun yayınlandığı 2006 yılından bu yana, Türkiye'de kaç iskele ve küçük liman tesisinin açıldığı ve bu tesislerin hemen hepsinin demiryoluna entegre olması için herhangi bir planlamanın yapılmadığı da bilinen gerçekler arasındadır.

Politika üretmek tabii ki atılacak adımların başında gelmekte ve planlamanın belki de en önemli kısmını teşkil etmektedir. Fakat geliştirilen stratejilerin ve uygulanması planlanan politikaların, aradan geçen bunca yıla rağmen görünür hale gelememiş olması, ulaşım sektöründeki entegrasyon sorununun kalıcı çözümü için gerekli adımların atılmaması, ulaştırma açısından böylesine önemli bir konuma sahip ülkemiz için son derece sıkıntılı bir durumdur ve ivedilikle konu adımların atılmasını gerektirmektedir.

## 4. TÜRKİYE'DE DEMİRYOLU ULAŞTIRMASI

Ülkenin Ulaştırma sektörü bakımından temel ilke ve stratejisi, dünyanın ve AB'nin kabul ettiği, Ulaştırma Bakanlığı belgelerinde ve kentlerin ulaştırma planlarında resmiyet kazanmış olan karayolu – demiryolu dengesizliğinin giderilerek gerekli demiryolu yatırımlarının yapılmasıdır (TMMOB, 2009: 1).

1950'li yıllardan sonra, Marshall planı çerçevesinde Türkiye'ye dayatılan ulaştırma politikası uyarınca demir yolları bir kenara atılarak, kara yollarına yatırım yapılması öngörülmüştür. Bu politika değişikliği ile birlikte, idari alandaki politikalar da değişmeye başlamıştır. 1934 yılında çıkarılan yasayla "Şimendifer İstasyonlarını ve Limanlarını Birbirine Bağlamak, Şimendifer Hatlarını Besleyecek Yollar Tertip Etmek" göreviyle kurulan "Şose ve Köprüler Reisliği" Ulaştırma Bakanlığı'ndan ayrılarak, 1950 yılında Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'na bağlı Karayolları Genel Müdürlüğü kurulmuştur (TMMOB, 2009: 3).

1923 yılından 1950'li yıllara kadar, yılda ortalama 134 km'ye tekabül edecek şekilde toplam 3.764 km uzunluğunda inşa edilen demiryolu hattı, 1951 – 2002 yılları arasında toplamda sadece 945 km'de kalmıştır. Bu da yıllık 18 km'lik demiryolu hattı döşenmesi anlamına gelmektedir (Çelik, 2009 :45).

Demiryollarının atıl duruma düşmesinin en önemli nedeni dışa bağlı ulaşım politikalarıdır. Kaynaklarını karayolları ve dolayısıyla uluslararası petrol ve otomotiv tekellerine akıtarak demiryolu ve denizyolu taşımacılığını gerileten ulaşım politikaları aşılmadığı sürece doğru bir ulaşım sistemine geçiş mümkün olmayacaktır (TMMOB, 2009: 5).

Bugün AB dış ticaretinin %90'ını denizyolu ile iç ticaretinin %90'ını demir yolu ile yapmaktadır. Diğer yandan kara yolu taşımacılığı enerji tüketim toplamının %82'isini tüketmesine karşın, demir yollarının enerji tüketimindeki payı %2'dir. Yalnızca bu veri bile enerji verimliliği ve çevre sağlığı açısından demiryolu taşımacılığının önemini gözler önüne sermektedir (TMMOB, 2009: 7).

TCDD, 1953 yılına kadar katma bütçeli bir devlet idaresi iken, 29 Temmuz 1953 tarihinden itibaren 6186 sayılı kanunla "Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi" adı altında kamu iktisadi devlet teşekkülü haline getirilmiştir. 233 sayılı kanun hükmünde kararname ile de Kamu İktisadi Kuruluşu (KİK) olmuştur (T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı, 2011: 79). KİK, iktisadi alanda tekel niteliğine haiz mal ve hizmetleri kamu yararı gözeterek üreten ve pazarlayan teşebbüs anlamına gelir. Bu nedenle TCDD, hazineden alacağı ödeneği KİK adı altında almaktadır.

TCDD'nin ayrıca 3 adet Yurtiçi bağlı ortaklığı bulunmaktadır. Bu kurumlar ve kurumlara ait 2009 – 2010 yılı kıyaslamalı mali durumları aşağıda verilmiştir.

- **Türkiye Demiryolu Makineleri Sanayii A.Ş. (TÜDEMSAŞ) :** 2009 yılında 16,9 milyon TL olan dönem karı, 2010 yılında 700,000 TL olarak gerçekleşmiştir. Buna bağlı olarak öz sermaye getiri oranı %39,88'den %0,40'a düşmüştür (T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı, 2011: 109).

- **Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi A.Ş. (TÜLOMSAŞ) :** Kuruluş 2010 yılında 8,3 milyon TL ile son 5 yılın en yüksek dönem karını elde etmiştir. Dönem karının 2009 yılına göre artış oranı %294,44'tür. Öz sermaye getiri oranı 2009 yılında %1,54 iken 2010 yılında %6,11 düzeyine yükselmiştir (T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı, 2011: 114).

- **Türkiye Vagon Sanayi A.Ş. (TÜVASAŞ) :** 2009 yılında 133 milyon TL olan brüt satış gelirleri 2010 yılında %12,78 oranında azalarak 116 milyon TL olmuştur. Dönem karı, 2009 yılına göre %50,71 artışla 1 milyon TL olarak gerçekleşmiştir. Öz sermaye getiri oranı 2009 yılına göre %48,72 oranında artışla %1,59 düzeyine ulaşmıştır (T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı, 2011: 115).

Tablo 3'den de görüleceği üzere, TCDD yük taşımacılığında her yıl daha fazla zarar eden bir kuruluş görünümündedir. Demiryollarında serbestleştirilme sağlanmadığı sürece de kurumun kar eden bir kuruluş haline dönüşmesi mümkün görünmemektedir. Kar edemeyen bir kurumun altyapı ihtiyaçlarını karşılayamaması da son derece normaldir. Gerekli altyapı yatırımları için gerekli finansman ancak tekelleşmenin kaldırılarak, özel sektörün demiryollarını kullanabilmesi sonucu kurumun kara geçmesi ve konu karın altyapı yatırımlarında kullanılması ile mümkün olacaktır.

TCDD'nin genel yapısına bakılacak olunduğunda, 20 İhtisas Dairesi ile Hukuk Müşavirliği, Teftiş Kurulu Başkanlığı, Yönetim Kurulu Müdürlüğü, Koruma Güvenlik Müdürlüğü ve Basın Yayın, Halkla

İlişkiler Müşavirliği birimlerinden oluşmakta, demiryolu taşımacılığı ile ilgili hizmetler 7 Bölge Müdürlüğünün yanı sıra yeni kurulan Yüksek Hızlı Tren Bölge Müdürlüğünce yürütülmekte olduğu görülmektedir. 2012 yılı itibariyle T.C demiryolu hattı uzunluğu 9.642 km ana hat, 2.358 km tali hat olmak üzere toplam 12.000 km hat uzunluğu ve 888 km yüksek hızlı tren hattına sahiptir.[2]

**Tablo 3: 2006 – 2010 Yılları Arasında TCDD Yük Taşımalarında Gelir – Gider Dengesi**

| Yük Taşımacılığı | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Gelirler** | 316.484.456 | 354.156.209 | 408.928.648 | 410.153.637 | 459.557.179 |
| **Giderler** | 1.018.733.344 | 1.109.353.369 | 1.316.587.207 | 1.351.563.733 | 1.580.401.320 |
| **Kar / Zarar** | -702.248.888 | -755.197.160 | -907.658.559 | -941.410.096 | -1.120.844.141 |
| **Gelirin Gideri Karşılama Oranı (%)** | 31% | 32% | 31% | 30% | 29% |

**Kaynak:** T.C. Devlet Demiryolları, 2006 - 2010 İstatistik Yıllığı, Ankara, 2011, s.93.

Demiryoluyla aşağıda belirtilen sınır geçişleri ile doğrudan uluslararası yük taşımacılığı yapılması mümkündür.

**Kapıkule** sınır bağlantılı, Bulgaristan'a ve Bulgaristan üzerinden diğer Avrupa ülkelerine, **Uzunköprü** üzerinden, Yunanistan'a ve Yunanistan ilerisindeki ülkelere, **Kapıköy** sınır bağlantılı, İran'a ve İran ilerisindeki Orta Asya ülkelerine, **İslahiye** sınır bağlantısı ile Suriye'ye ve Suriye üzerinden Irak'a, **Nusaybin** sınır bağlantısı ile yine Suriye'ye ve Suriye üzerinden Irak'a. Avrupa Ülkeleri İle Demiryolu Taşımacılığına baktığımızda ise; ülkemiz ile Sırp Cumhuriyeti, Polonya, Bulgaristan, Romanya, Çek Cumhuriyeti, Macaristan, Slovakya, Makedonya, İngiltere, İspanya, Yugoslavya, Yunanistan, İsveç, Norveç, Hırvatistan, Slovenya, Almanya, Avusturya, Lüksemburg, İtalya, Hollanda, İsviçre,

[2] www.tcdd.gov.tr Erişim Tarihi: 14/04/2012.

Danimarka, Fransa, Belçika, Bosna Hersek Cumhuriyeti arasında demiryolu ile yük taşımacılığı yapılması mümkündür. [3]

**Tablo 4: 2006 – 2010 Yılları Arasında Yük Vagonlarının Faaliyet Durumları ve Kapasitelerindeki Değişiklikler**

| KAPASİTE | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|---|---|---|---|---|
| KAPALI VAGONLAR | 157.313 | 154.728 | 166.833 | 178.891 | 177.969 |
| AÇIK VAGONLAR | 316.331 | 307.082 | 284.792 | 281.966 | 265.662 |
| PLATFORM VAGONLAR | 165.495 | 193.048 | 194.481 | 199.439 | 218.511 |
| SARNIÇLI VAGONLAR | 25.189 | 36.776 | 36.694 | 36.694 | 36.694 |
| GENEL TOPLAM | 664.328 | 691.634 | 682.800 | 696.990 | 698.836 |
| 3. ŞAHIS VAGONLARI | 105.351 | 119.496 | 137.193 | 136.350 | 139.758 |
| İDARİ VAGONLAR | 2.037 | 1.985 | 1.990 | 1.908 | 1.772 |

**Kaynak:** T.C. Devlet Demiryolları, 2006 - 2010 İstatistik Yıllığı, Ankara, 2011, s.36.

**Tablo 5: 2010 Yılı İtibariyle Yük Vagonlarının Yaşlarına Göre Dağılımı**

| YAŞ GRUPLARI | VAGON TİPLERİNE GÖRE DAĞILIM | | | | TOPLAM VAGON ADEDİ | TOPLAM KAPASITE |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | KAPALI | AÇIK | PLATFORM | SARNIÇLI | | |
| 0-9 | 1.865 | 293 | 2.269 | 206 | 4.633 | 182.170 |
| 10. - 19 | 29 | 2.546 | 307 | 1 | 2.883 | 113.359 |
| 20 - 29 | 3.023 | 1.321 | 1.583 | 105 | 6.032 | 237.181 |
| 30 - 39 | 370 | 1.531 | 1.281 | 221 | 3.403 | 133.806 |
| 40 - 49 | 147 | 224 | 205 | 12 | 588 | 23.120 |
| 50 - + | 17 | 12 | 78 | 127 | 234 | 9.200 |
| TOPLAM VAGON | 5.451 | 5.927 | 5.723 | 672 | 17.773 | |
| TOPLAM KAPASITE (TON) | 177.969 | 265.662 | 218.511 | 36.694 | | 698.836 |

**Kaynak:** T.C. Devlet Demiryolları, 2006 - 2010 İstatistik Yıllığı, Ankara, 2011, s.37.

[3] www.tcdd.gov.tr Erişim Tarihi: 14/04/2012.

**Tablo 6: 2010 Yılı İtibariyle Yük Vagonlarının Tonajlarına Göre Kapasiteleri**

| VAGON KAPASİTELERİ | VAGON ADEDİ | TOPLAM İÇİNDEKİ % | TOPLAM TAŞIMA TONAJI | TOPLAM İÇİNDEKİ % |
|---|---|---|---|---|
| 16 - 30 | 9.679 | 55 | 251.284 | 36 |
| 31 - 50 | 183 | 1 | 9.576 | 1 |
| 50'den Büyük | 7.821 | 44 | 437.976 | 63 |
| TOPLAM | 17.773 | 100 | 698.836 | 100 |

**Kaynak:** T.C. Devlet Demiryolları, 2006 - 2010 İstatistik Yıllığı, Ankara, 2011, s.37.

Tablo 5 ve 6'da da görüldüğü gibi, demiryollarında hem vagon miktarları az, hem yaşları yüksek hem de tonaj kapasiteleri kısıtlıdır. Demiryolu taşımacılığının, diğer ulaştırma sistemlerinin taşıma paylarına ortak olabilmesi için, özel sektör kullanımına açılması elzemdir. Aynı şekilde, aşağıdaki Tablo 7'de de aynı ihtiyaç görülmektedir. Taşınan yük miktarlarının azlığı, yük taşımacılığında demiryollarının adeta hiçe sayıldığının göstergesi olarak karşımızda durmaktadır. Her ne kadar yıllara göre miktarlarda ufak artışlar gözlense de, karayolu ya da denizyoluyla kıyaslandığında miktarlar maalesef yok denecek kadar azdır.

**Tablo 7: 2006 – 2010 Yılları Arasındaki Demiryolu ile Yük Taşımacılığı Miktarları (1.000 Net Ton)**

| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Yurtiçi** | 16.745 | 17.751 | 19.656 | 18.911 | 21.124 |
| **Uluslararası** | 3.003 | 3.100 | 3.245 | 2.359 | 2692 |
| **Toplam** | 19.748 | 20.851 | 22.871 | 21.270 | 23.816 |
| **İdari** | 437 | 553 | 620 | 543 | 539 |
| **GENEL TOPLAM** | 20.185 | 21.404 | 23.491 | 21.813 | 24.355 |
| **Sahibine Ait Vagonlar** | 2.779 | 3.928 | 4.337 | 4.234 | 4.250 |

**Kaynak:** T.C. Devlet Demiryolları, 2006 - 2010 İstatistik Yıllığı, Ankara, 2011, s.68.

Ülkemiz ulaşım sistemi içerisinde karayolu – demiryolu yük taşıma paylarına bakıldığında; karayolu %94, demiryolu %4 olarak

görülmektedir.[4] Bu tablonun demiryolları lehine normalleştirilmesinin sağlanması için, öncelikli olarak yapılması gereken şey şüphesiz ki TCDD üzerindeki ölü toprağını silkerek işe başlamaktır. Bunun için de ilk olarak gerekli hukuki adımların atılması gereklidir. Bu nedenle TCDD Genel Müdürlüğü yeniden yapılanma çalışmalarını 2003 – 2008 yılları Demiryolu Taşımacılığı Eylem Planı'nı hazırlayarak başlatmıştır. Bu eylem planı doğrultusunda "Türk Demiryolu Sektörünün Yeniden Yapılandırılması ve Güçlendirilmesi" projesi hazırlanmıştır. Bu projenin hazırlanma amacı; "*AB mevzuatına uygun olarak demiryolu sektörünün yasal ve yapısal çerçevesinin oluşturulması*" olarak tanımlanmıştır. Proje kapsamında yer alan "Eşleştirme Projesi" ile demiryolu sektörü için AB müktesebatına uyumlu yasal düzenlemelerin yapılması öngörülmektedir. Proje ile demiryolu sektörünü düzenleyen bir "Demiryolu Çerçeve Kanunu", "TCDD Kanunu" ve bu kanunları tamamlayıcı nitelikte "Trafik Emniyeti, Karşılıklı İşletilebilirlik ve Lisansların Verilmesi" ile "Altyapı Tahsisi ve Altyapı Ücretlendirilmesi" yönetmelik taslakları hazırlanmıştır (T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı, 2011: 12).

14/07/2008 tarihli "Genel Demiryolu Kanun Tasarısı" "Amaç" bölümünde, tasarının amacı; "*demiryolu hizmetlerinin rekabete dayalı esaslar çerçevesinde kaliteli, sürekli, emniyetli ve uygun ücretle kullanıcılara sunulmasını, sektörün serbestleştirilerek güçlü, istikrarlı ve şeffaf bir yapının oluşturulmasını ve bağımsız düzenleme ve denetim yapılmasını sağlamaktır*" olarak belirtilmektedir. Tasarının sonunda yer alan "genel gerekçe" kısmında, neden böyle bir kanuna gerek duyulduğu gayet gerçekçi bir şekilde açıklanmıştır. Bu gerekçede "*demiryollarının özellikle karayolu ile rekabet edebilir konuma gelebilmesi için alınması gerekli önlemlerin başında demiryolu sektöründeki tekelin kaldırılması, serbest, şeffaf ve adil rekabetin sağlanması gelmektedir. Bununla birlikte; demiryollarının geliştirilmesini sağlayacak şekilde, demiryolu taşımacılık fiyatları ile karayolu taşımacılık fiyatları arasındaki dengenin yeniden oluşturulması büyük önem arz etmektedir*" denilmektedir (Genel

[4] www.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=267 Erişim Tarihi: 16/05/2012.

Demiryolu Kanun Tasarısı, 2008: 22). Fakat maalesef 2008 yılında hazırlanan bu kanun tasarısı aradan geçen 4 yıla rağmen kanunlaşamamıştır. Bunun sebebinin "taslakların tamamlanamamış olması" olduğu öne sürülmektedir lakin 4 yıldır tamamlanamayan bu taslakların tamamlanamama sebebinin ne olduğu üzerinde durulmamaktadır. Birçok kanun tasarısı mecliste jet hızıyla yasalaşırken, devlet tekeline geçtiğinden beri neredeyse her yıl zarar eden TCDD gibi bir kurumda gerekli revizyonların yapılmasını içeren böylesi önemli bir kanunun nasıl olup da meclisten geçemediği anlaşılır gibi değildir.

Demiryolu konusunda atılan en önemli adımlardan biri, demiryolu sektörünün serbestleştirilmesi hedefinin 2007 – 2013 Döneminin kapsayan 9. Kalkınma Planı kapsamında yapılması gereken eylemlerin açıklandığı 2012 yıllık programına girmiş olmasıdır. Bu kapsamda, "demiryolu sektörünün serbestleştirilmesi ve yeniden yapılandırılması" ile ilgili yasal düzenlemelerin yapılacağı açıklanmıştır. Programda; "*yük taşımalarının demiryolu ağırlıklı yapılması ulaştırma sektöründe stratejik bir amaçtır. Bu doğrultuda, demiryolunda özel sektör tren işletmeciliği geliştirilecektir. Yük taşımacılığı, özel sektörün işletmecilik avantajlarından yararlanmak üzere serbestleştirilecek ve TCDD yeniden yapılandırılarak kamu üzerindeki mali yükü sürdürülebilir bir seviyeye getirilecektir. Özel sektörle ortaklıklara gidilerek, başta sanayi bölgelerine olmak üzere demiryolu bağlantı hatları yapılacak ve araç yatırımları özel sektöre bırakılacaktır*" denilmektedir (Gençer, 2012). Hedeflerin ne kadarının gerçekleştirilebileceğini zaman gösterecek fakat amaçlananın doğru belirlenmiş olması, sonuca giden yolda önemli bir yapı taşıdır.

Söz konusu serbestleştirilmeler için hukuksal zemin hazırlansa bile, özel sektörün demiryolu taşımacılığına yönelmesi için hem mevcut demiryolu durumunun revize edilmesi, hem de ihtiyaçlar göz önüne alınarak yeni altyapı olanaklarının yaratılması gerekmektedir. Buna göre hükümetin yaptığı planlamalara ve bu planlamaların maliyetlerine bakacak olursak 11 bin km'lik demiryolu hattı yenilemesi, 10 km yüksek hızlı tren ve 4

bin km de konvansiyonel yük taşımacılığı için yeni demiryolu hattı yapma planı olduğu görülmektedir. İstimlak, altyapı ve ekipmanlardan oluşan yatırımların toplam tutarı 45 milyar dolar olarak açıklanmıştır. Sadece tüm hatların yenilenmesi için 1 milyar 200 milyon dolar harcanması gerekmektedir fakat kurumun taşıma karı 117 milyon dolar iken yıllık net geliri sadece 193 milyon dolardır. TCDD'nin yaptığı ve devam eden 35 projenin yatırım maliyeti 2012 yılı itibariyle 25 milyar dolara ulaşmış durumda. Bu projeler için Dünya Bankası, Avrupa Birliği ve Çin ile anlaşmalar yapılmış durumdadır. Bu planlamaların hayata geçmesi durumunda Türkiye, Avrupa – Asya arasındaki 75 milyar dolardıl taşıma hacminden yararlanmanın yanı sıra, Ortadoğu ve Kafkaslarda önümüzdeki 10 yılda oluşması düşünülen 2 – 3 trilyon dolarlık yatırım fırsatlarından da pay alabilecektir (Erdoğan, 2012a).

Yeniden yapılandırma çalışmaları ile TCDD'nin demiryolu taşımacılığındaki tekelinin sona ermesi ve demiryolu yük ve yolcu taşımacılığı pazarının rekabete açılması hedeflenmektedir. Öngörülen yapıda, hem kamu hem de özel sektör demiryolu tren işletmecilerinden, demiryolu altyapısını kullanmalarına karşılık makul bir ücret alınması, TCDD'nin altyapı yönetimi ve taşımacılık hizmeti veren demiryolu işletmesi olarak yeniden organize edilmesi söz konusu olacaktır. TCDD yıllar itibariyle zarar etmekte olduğundan, cari giderlerinin finansmanı amacıyla düzenli olarak Hazine Müsteşarlığı bütçesinden kuruluşa kaynak transferi yapılmaktadır. Bu anlamda TCDD toplam KİT sistemi içerisinde en çok transfer yapılan kuruluştur. 2010 yılı bütçe kanunu çerçevesinde, personel maaşlarının ve sosyal sigorta primlerinin ödenebilmesi ve yatırım harcamalarının gerçekleştirilebilmesi için 2,48 milyar TL sermaye transferi ve 324 milyon TL görev zararı olmak üzere Hazine Müsteşarlığınca toplam 2,81 milyar TL tutarında aktarım yapılmıştır. 2010 yılında bütçeden yapılmış olan ödemeler, 2009 yılına göre yaklaşık 961 milyon TL daha yüksektir. Diğer taraftan, yapılan sermaye transferleri, kuruluşun yatırım harcamalarını karşılamaya yetmemektedir. Yatırım harcamalarının finansmanı amacıyla uzun vadeli

dış finansman kullanımı yoluna da başvurulmakta, ancak vadesi geldiğinde bu kredilerin geri ödenmesi hususunda kuruluş sıkıntı çekmektedir. Alacaklarının tahsil süresi artan ve nakit çevirme süresi azalan kuruluşun öz sermaye getiri oranı negatiftir (T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı, 2011: 81).

Her yıl bütçe kanunlarında KİT'lere yapılacak olan sermaye transferi ödeneği belirlenmekte ve ödemeler Hazine Müsteşarlığı bütçesinden karşılanmaktadır. Yapılan sermaye transferlerinin büyük bir bölümü özellikle personel ve yatırım masraflarını karşılayabilmeleri amacıyla TCDD ve TTK'ya (Tarım Kredi Kooperatifi) yapılmaktadır (T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı, 2011: 12).

Türkiye'de 2003 – 2007 yılları arasında demiryollarına yaklaşık olarak 15 milyar Euro'luk yatırım yapılmıştır. TCDD'nin 2020 yılı hedefleri arasında; Devlet Planlama Teşkilatı ve Hazine gibi kuruluşlar tarafından planlarına dahil edilmiş 20.746 milyon Euro'luk bir yatırım hedefi bulunmaktadır. Bu yatırımlar ve TCDD ile birlikte Demiryolu Özel İşletmeleri araç ihtiyaçları (19.280 adet) dikkate alındığında; potansiyel ekonomik değer 46.670 milyon dolarlık bir bedele ulaşmaktadır (Kantarcı, 2009: 25-26).

## 5. TÜRKİYE'DE DENİZYOLU-DEMİRYOLU ENTEGRASYON SÜRECİ

Avrupa Birliği'nin önemli bir gündem maddesi olan "sürdürülebilir kalkınma kavramı", yeşil lojistik uygulamalarını gündeme getirmekte ve bunun sonucunda denizyolu ve demiryolu gibi ulaştırma modlarını ön plana çıkarmaktadır (Tuna, 2011: 13).

Avrupa Birliği'ne yapılan yüksek değerli ihracatın, lojistik açısından yapılış şekli önem kazanmaktadır. AB yolunda ilerleyen Türkiye, AB ile geliştireceği ulaştırma ağları sayesinde taşıma şeklinin optimizasyonunu sağlayabilecektir. AB'nin ardından, dikkat çekici boyutlarda gelişen

Rusya ve Ortadoğu'ya ihracat, lojistik açıdan gerçekleştirilen projeler ile (Rusya'da lojistik köy, denizyolu alternatifleri, Irak demiryolu projesi vb) etkin bir hale getirilmek istenmektedir (MÜSİAD, 2010: 44).

AB ülkelerinin, AB ülkesi olmayan ülkeler ile yaptığı dış ticarette kullandığı taşıma sistemlerine bakıldığında, hem ihracat hem de ithalatta denizyolu taşımacılığının ciddi bir ağırlığı olduğu göze çarpmaktadır. Bunun en önemli sebebi şüphesiz ki denizyolu ile taşınan yük miktarının, diğer ulaştırma tipleri ile kıyaslandığında, bir defada çok daha yüksek tonajlarda yükün elleçlenebilmesine olanak sağlıyor olmasıdır. Denizyolunu karayolu taşımacılığı takip etmekte, demiryolu taşımacılığı ise en geride kalmaktadır. Bu nedenle Avrupa Birliği, demiryolu – karayolu taşıma oranlarındaki adaletsizliği dengelemeye yönelik uluslararası projeler üretmekte ve bu alanda dünya çapında gerçekleştirilen alt yapı yatırımlarına da finansal destek sağlamaktadır. Karayolunun yerini alacak demiryolu ulaştırma sistemi, sadece maliyet açısından fayda sağlamakla kalmayacak, aynı zamanda enerji kullanımı açısından da daha verimli bir ulaştırma sistemi olacak ve çevre korumaya yönelik atılmış önemli adımların başında yer alacaktır.

Türkiye'deki taşıma modlarına göre ihracat ve ithalat miktarlarına bakıldığında da (Tablo 8 ve Tablo 9) tablo değişmemektedir. Demiryolu yine son sıralarda yer almakla birlikte, karayolu taşımacılığı ile arasındaki uçurum da derinleşmektedir.

**Tablo 8: Türkiye'de 2001 - 2011 Yılı Taşıma Modlarına Göre İhracat Miktarları (000 ABD Doları)**

| Yıl | Toplam | Deniz Yolu | Demir Yolu | Karayolu | Hava Yolu | Diğer |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **2006** | 85 534 676 | 42 655 303 | 911 754 | 35 156 474 | 4 863 452 | 1 947 692 |
| **2007** | 107 271 750 | 52 174 049 | 1 081 911 | 44 482 360 | 7 018 292 | 2 515 138 |
| **2008** | 132 027 196 | 66 443 247 | 1 260 202 | 50 902 371 | 10 435 259 | 2 986 117 |
| **2009** | 102 142 613 | 47 145 609 | 906 923 | 42 392 616 | 9 764 289 | 1 933 175 |
| **2010** | 113 883 219 | 57 784 065 | 990 802 | 45 948 708 | 7 684 769 | 1 474 875 |
| **2011** | 134 915 252 | 73 580 634 | 1 242 610 | 50 262 585 | 8 577 151 | 1 252 272 |

**Kaynak:** TÜİK ( Türkiye İstatistik Kurumu), Yollara Göre Dış Ticaret – İhracat www.tuik.gov.tr Erişim Tarihi: 18/05/2012.

**Tablo 9: Türkiye'de 2001 - 2011 Yılı Taşıma Modlarına Göre İthalat Miktarları (000 ABD Doları)**

| Yıl | Toplam | Deniz Yolu | Demir Yolu | Karayolu | Hava Yolu | Diğer |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **2006** | 139 576 174 | 78 614 687 | 2 196 112 | 32 694 202 | 13 710 656 | 12 360 518 |
| **2007** | 170 062 715 | 86 670 737 | 2 540 385 | 38 631 821 | 16 912 422 | 25 307 350 |
| **2008** | 201 963 574 | 105 743 822 | 2 573 376 | 41 296 201 | 16 898 462 | 35 451 714 |
| **2009** | 140 928 421 | 73 962 307 | 1 723 345 | 33 514 253 | 11 562 648 | 20 165 868 |
| **2010** | 185 544 332 | 98 629 933 | 2 454 604 | 42 442 194 | 15 131 613 | 26 885 987 |
| **2011** | 240 838 853 | 133 439 187 | 3 185 490 | 44 515 324 | 21 514 304 | 38 184 548 |

**Kaynak:** TÜİK ( Türkiye İstatistik Kurumu), Yollara Göre Dış Ticaret – İthalat www.tuik.gov.tr Erişim Tarihi: 18/05/2012.

Aşağıda tablo 10 ve Tablo 11'de 5 yıllık dönemde Türkiye'nin ihracat ve ithalat yaptığı ülke gurupları ve ihracat / ithalat miktarları görülmektedir. Belirlenecek lojistik ve ulaştırma politikalarında, ihracat ve ithalat rakamlarının iyi okunarak değerlendirilmesi, yapılacak yatırımlarda hangi bölgelere öncelik verilmesi gerektiğinin kararlaştırılması açısından önem arz etmektedir.

**Tablo 10: 2006 - 2011 Yılı Ülke Gruplarına Göre İhracat Miktarları (000 ABD Doları)**

| ÜLKE GRUBU / YIL | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| A-AVRUPA BİRLİGİ ÜLKELERİ | 47 934 746 | 60 398 502 | 63 390 419 | 47 013 415 | 52 685 304 | 62 350 285 |
| B-TÜRKİYE SERBEST BÖLGELERİ | 2 967 219 | 2 942 876 | 3 008 061 | 1 957 066 | 2 083 788 | 2 544 780 |
| C-DİĞER ÜLKELER | 34 632 711 | 43 930 087 | 65 622 092 | 53 172 132 | 59 114 127 | 70 020 186 |

**Kaynak**: TÜİK ( Türkiye İstatistik Kurumu), Ülke Gruplarına Göre Dış Ticaret – İhracat, www.tuik.gov.tr Erişim Tarihi: 18/05/2012,

**Tablo 11: 2006 - 2011 Yılı Ülke Gruplarına Göre İthalat Miktarları (000 ABD Doları)**

| ÜLKE GRUBU / YIL | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| A-AVRUPA BİRLİGİ ÜLKELERİ | 59 387 030 | 68 394 869 | 74 407 779 | 56 508 918 | 72 179 705 | 91 126 791 |
| B-TÜRKİYE SERBEST BÖLGELERİ | 944 142 | 1 223 729 | 1 334 250 | 965 287 | 878 447 | 1 038 049 |
| C-DİĞER ÜLKELER | 79 245 002 | 100 444 116 | 126 221 545 | 83 454 216 | 112 486 180 | 148 674 013 |

**Kaynak**: TÜİK ( Türkiye İstatistik Kurumu), Ülke Gruplarına Göre Dış Ticaret – İthalat, www.tuik.gov.tr Erişim Tarihi: 18/05/2012.

Bölgesel açıdan bakıldığında, Türkiye'nin en fazla dirsek temasının olduğu ülke toplulukları, AB ülkeleridir. AB ülkelerini, Yakın ve Ortadoğu ülkeleri ile Asya Ülkeleri izlemektedir. Bu durumda, oluşturulacak ulaştırma politikalarında, bu bölgelere yönelik koridorların hayata geçirilmesi ve mevcut altyapıların yenilenmesine öncelik verilmesi gerekmektedir.

Aynı şekilde, en yoğun ithalat ve ihracatın yapıldığı limanlar ve limanlarda elleçlenen yüklerin cinsleri göz önüne alınarak entegrasyon süreci tamamlanmalıdır. İhracat için, ülkenin çeşitli bölgelerinden limanlara taşınan yüklerin uygun demiryolu rotaları ve yük ekipmanları ile taşınması ve ithal edilerek limanlara tahliyesi yapılan yüklerin de ilgili ana merkezlere demiryollarıyla ulaşımının sağlanması ülkenin hem enerji tasarrufu hem de çevre koruma politikaları açısından atılmış en önemli adımlardan olacaktır.

Aşağıdaki tabloda net ton bazında görülen rakamlar, demiryollarının karayolu ve denizyolu taşımacılığının ne kadar gerisinde kaldığını göstermesi açısından önemlidir. Özellikle transit taşımacılıktaki rakamların düşüklüğü ülkemizde demiryolu taşımacılığının ne kadar atıl durumda olduğunu göstermektedir.

**Tablo 12: 2006 – 2010 Yılları Arasındaki Demiryolu ile Uluslararası Yük Taşımacılığı Miktarları (1.000 Net Ton )**

| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|---|---|---|---|---|
| **İhracat** | 1.397 | 1.548 | 1.762 | 1.231 | 1.266 |
| **İthalat** | 1.577 | 1.512 | 1.405 | 1.096 | 1.407 |
| **Transit** | 29 | 40 | 48 | 32 | 19 |
| **Genel Toplam** | 3.003 | 3.100 | 3.215 | 2.359 | 2.692 |

**Kaynak:** T.C. Devlet Demiryolları, 2006 - 2010 İstatistik Yıllığı, Ankara, 2011, s.70.

Ulaştırma, Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığı verilerine göre 2010 yılında Türkiye'de ihracatın %75'i denizyolu ile %24'ü karayolu ile yapılmış ve demiryolunun da içinde bulunduğu "diğer" taşıma türleri sadece %1'lik pay alabilmiştir. İthalat rakamlarında ise denizyolu %93, karayolu %5, "diğer" taşıma türleri ise %2'lik paya sahiptir (T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2012: 77). Yurt içi taşımalarda da efektif olarak kullanılamayan demiryolu taşımacılığı, yurtdışı taşımacılıkta adeta unutulmuş durumdadır.

2007 – 2013 yıllarını kapsayan 9. Kalkınma Planı'nda Demiryolu yoğunluğu açısından Türkiye'nin AB üyesi ülkelerle karşılaştırıldığında en az yoğunluğa sahip ülke olduğu belirtilmekte ve "km başına toplam trafik birimi itibariyle Türkiye AB ortalaması olan 3,2'nin oldukça altındadır" denilmektedir.[5] Demiryollarının kullanım açısından bu derece atıl kalmasının en önemli sebebi tekelleşme olarak karşımıza çıkmaktadır. 3. Bölümde anlatılan serbestleştirme faaliyetleri demiryollarındaki işlerliği arttıracak ve devletin gerekli altyapı hizmetlerini sağlayabilmesi için finansman olanağı yaratacaktır.

Entegrasyon sürecinde, demiryolu taşımacılığının yurtiçi dağıtımı sağlama yanında, limanlara gelen transit yüklerin dağıtımındaki payının da arttırılması gerekmektedir. Transit yüklerin, Transit Yükleme, Transit Boşaltma ve Transit İşlemsiz olarak 3 kategoriye ayrıldığı 2008 yılı itibariyle ülkemizdeki transit yüklerin yıllık gelişimi aşağıdaki tabloda verilmiştir.

**Tablo 13: 2008 – 2011 Yılları Arasında Transit Yüklerin Yıllık Değişimi (Ton)**

| Yıl | Transit Yükleme | Transit Boşaltma | Toplam Transit | Toplam Elleçleme | Toplam Elleçleme İçindeki % si |
|---|---|---|---|---|---|
| **2008** | 50.044.510 | 708.307 | 50.752.817 | 314.603.062 | 16,13% |
| **2009** | 57.735.381 | 277.205 | 58.012.586 | 309.436.706 | 18,75% |
| **2010** | 58.767.061 | 5.355.649 | 64.122.710 | 348.635.867 | 18,39% |
| **2011** | 58.603.055 | 5.776.095 | 64.379.150 | 636.346.723 | 17,72% |

**Kaynak:** T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz Ticaret İstatistikleri, Ankara, 2012, s. 88.

Tonajları hayli yüksek olan transit yüklerin dağıtımında demiryolunun aktif şekilde kullanıma sokulması çok önemli bir unsurdur. Kurulacak uygun demiryolu ağları sayesinde, denizyolu ya da karayolu ile devam

[5] TBMM Kararı, Dokuzuncu Kalkınma Planı 2007 – 2013, Resmi Gazete, Sayı: 26215, 1 Temmuz 2006.

eden transit taşıma yüklerinden demiryolunun da pay alması, ülke gelişimi açısından da önem arz etmektedir.

AB ulaştırma politikaları kapsamında ülkemizin de içinde bulunduğu ulaştırma koridorları ve projeleri, demiryollarının geliştirilmesi ve denizyoluyla entegrasyonunun sağlanması için önemli fırsatlardır. Bunların başında TRACECA projesi gelmektedir. TRACECA, Bağımsız Devletler Topluluğu ülkelerini Kafkasya ve/veya Karadeniz üzerinden Avrupa'ya bağlanmasını sağlamak amacıyla Avrupa Birliği tarafından oluşturulan bir Doğu-Batı koridorudur. Eylül 1998 tarihinde, Bakü'de "Tarihi İpek Yolunun Restorasyonu" konulu

Uluslararası Konferansta Türkiye ile birlikte 12 ülke TRACECA Çok Taraflı Temel Anlaşması'nı imzalamıştır. Türkiye, Romanya ve Bulgaristan'ın programa tam üyeliği deklare edildikten sonra, TRACECA haritası/şebekesi Türkiye de içinde yer alacak şekilde yeniden düzenlenmiştir (Tozar, 2012). TRACECA'nın en önemli hedeflerinden biri, demiryolu taşımacılığının güçlendirilmesi ve çoklu taşımacılık içinde etkin bir taşıma şekli olarak yerini alabilmesidir.

Bu hedefe ulaşmak için de 3 ana amaç benimsenmektedir. Bunlar;[6] birinci olarak Demiryolu sistemlerinin verimliliğini ve finansal durumunu güçlendirmek için yapısal reformlar geliştirmek; ikinci olarak Altyapıda çok modlu ağın içindeki demiryolu sisteminin potansiyellerini geliştirmek için özenli planlanmış yatırımlar yapmak; üçüncü olarakta TRACECA ülkeleri ve AB arasındaki uluslararası demiryolu servislerinin verimliliğinin geliştirilmesi için demiryolu sistemindeki birlikte işlerliliğin teşvik edilmesi, olarak sıralanabilir.

TRACECA kapsamında, şu anda inşaatı devam eden Kars – Tiflis - Bakü demiryolu projesi de Türkiye için büyük bir öneme sahiptir. Proje, Türkiye ile Azerbaycan arasında Gürcistan üzerinden mevcut hatla demiryolu bağlantısı kurmayı amaçlamaktadır. Projeyle, Orta Asya'nın

[6] TRACECA Ulusal Sekreterliği, http://www.traceca.org.tr Erişim tarihi: 24/04/2012.

Hazar üzerinden Türkiye'ye bağlanması, Türkiye – Gürcistan – Azerbaycan – Türkmenistan üzerinden geçen demiryolu – denizyolu kombine taşımacılığı ile Orta Asya'nın Akdeniz'e bağlanması ve Orta Asya ile yapılan transit taşımacılığın geliştirilmesi öngörülmektedir (Erdoğan, 2012b). Şu anda %55'i bitmiş durumda olan projenin tamamlanmasının lojistik sektörüne yıllık 10,4 milyar dolarlık bir katkı sağlaması beklenmektedir (Kantarcı, 2009: 25-26). Ayrıca, DPT 9. Kalkınma Planında projeyle ilgili olarak, zaten proje kapsamında olan Haydarpaşa ve Samsun limanlarına ilave olarak, Derince, Erdemir, Trabzon, Hopa ve Samsun limanlarını, Mersin ve İskenderun'a bağlayan demiryolu hattı nedeniyle bu limanların da TRACECA koridoruna alınması için girişimlerin sürdürülmesi hedefler arasında gösterilmiştir. Bir sonraki aşama da, tüm Karadeniz limanlarının koridora dahil edilmesidir (TCDD, 2011: 93). Türkiye'deki limanların koridora dahil edilmesi, ülkemizdeki denizyolu – demiryolu entegrasyonunun sağlanması için atılmış en büyük adımlardan biri olacaktır. Keza, proje kapsamında altyapı yatırımlarının tamamlanması için gerekli olan finansman da proje sağlayıcıları tarafından sağlanabilecektir.

Bunun dışında, CREAM projesi de demiryolu ile yük taşımacılığının geliştirilmesinde önemli rol oynayacak projeler arasında gösterilebilir. Proje ile Almanya, Avusturya, Macaristan, Romanya, Sırbistan, İtalya, Yunanistan, Bulgaristan ve Türkiye'nin yer aldığı Avrupa mega koridoru üzerinde, gelişmiş iş ve işletme modellerine dayalı müşteri odaklı demiryolu yük taşımacılığı hizmetlerinin geliştirilmesi hedeflenmektedir.[7] CREAM Projesi kapsamında; uluslararası blok yük tren taşımacılığının geliştirilmesi, yük vagonlarına GPS takılarak daha donanımlı hale getirilmesi, müşteriye verilen hizmet kalitesi artırılarak,

[7] TCDD, CREAM Projesi ile Avrupa'ya Açılıyor, http://www.cream-project.eu/download/press/20080301_raillife_CREAM-TCDD.pdf Erişim Tarihi: 22/05/2012.

demiryolu yük taşımacılığının karayolu taşımacılığı ile rekabet edebilir hale getirilmesi amaçlanmaktadır.[8]

Denizyolu – demiryolu taşımacılığı açısından diğer bir önemli proje de **"Viking Treni"** projesidir. Bu proje, Baltık Denizi ile Karadeniz arasında Klaipeda, Odessa ve İliçevski deniz limanlarını demiryolu ile birleştiren bir kombine taşımacılık projesidir. "Viking Treni" ile 20 ve 40 ayaklık konteynırların, soğutmalı konteynırların, demiryolu vagonlarının, römorkların, kamyonların ve yarı römorkların taşıması gerçekleştirilebilmektedir. Litvanya-Belarus-Ukrayna güzergahında işletilen Viking Treni'nin, Ukrayna-İliçevski / Derince hattında çalışan feribotlarla bağlantısı sağlanarak Derince/Samsun limanlarına gelen yüklerin Türk vagonlarına aktarılmak suretiyle Türkiye üzerinden Akdeniz, Avrupa, Ortadoğu ve Orta Asya bağlantısının oluşturulması amaçlanmaktadır.[9]

Bu kapsamda bir diğer önemli proje de Karadeniz'in trenle bağlanması projesidir. "Samsun ve Kavkaz Limanları Üzerinden, Demiryolu Feribotuyla Uluslararası Karma Taşımacılık Yöntemiyle Yüklerin, Vagonların ve Konteynerlerin Taşınmasına İlişkin Kurallar" 2012/2871 Karar Sayısı ile onaylanmış ve yürürlüğe girmiştir.[10] Bu proje ile Rusya taşımalarının demiryolu feribotlarıyla gerçekleştirilmesi öngörülmektedir.

Ayrıca, Romanya demiryolları ile TCDD arasında yürürlüğe giren anlaşmalar doğrultusunda, Samsun limanıyla, Romanya'nın Köstence limanı arasında oluşturulan feribot hattı ile taşımacılık yapılmaktadır (Yıldırım, 2007: 43).

Buna ek olarak Tekirdağ'a 38 yıl sonra ilk defa demiryolu hattı yapılmaktadır. Derince ve Bandırma'dan feribotlarla bu hat ile taşıma

[8] www.tcdd.gov.tr Erişim Tarihi: 14/04/2012.
[9] www.tcdd.gov.tr Erişim Tarihi: 14/04/2012.
[10] http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2012/03/20120324-8-1.pdf Erişim Tarihi: 24/04/2012.

yapılması planlanmaktadır (Kantarcı, 2009: 25-26). Proje hayata geçirilirse, denizyolu-demiryolu entegrasyonu açısından atılmış önemli adımlardan biri olacaktır.

## 6. SONUÇ

Ülkemiz denizyolu ve demiryolu yük taşıma oranlarına bakıldığında, özellikle demiryollarında, değişime ve gelişime muhtaç bir tabloyla karşılaşılmaktadır. İki taşıma modu arasındaki entegrasyonun sağlanması için öncelikle her taşıma sisteminin kendi içerisindeki alt ve üst yapı sorunlarını halletmeye yönelik somut adımlar atılmalı, daha sonra ihtiyaçlara yönelik rotasyonlar çıkarılarak planlamalar yapılmalı ve hayata geçirilmelidir.

Denizyolu taşımacılığının mevcut sorunlarına bakılacak olunduğunda, en önemli sorunların başında, denizyolunun "hız" konusunda diğer ulaştırma sistemleri ile karşılaştırıldığında yavaş kalması olduğu söylenebilir. Bu konuda yapılabilecek en önemli gelişme, liman verimliliğinin artırılması olacaktır. Bu amaçla, öncelikle mevcut limanlardaki elleçleme ekipmanlarının, gelişen ve değişen gemi tiplerine göre revizyonlarının yapılması ve yine gemi tiplerine göre spesifik iskelelerin düzenlenerek kullanıma açılması gerekmektedir. Böylelikle, geminin yükleme & boşaltma aktiviteleri sırasında limanda geçireceği süre minimize edilerek, zamandan tasarruf sağlanabilecektir.

Aynı şekilde, demiryolu altyapılarındaki sorunların da, mevcut ray sistemlerine gerekli bakım ve onarımların yapılarak yolda geçirilen zaman kayıplarının minimizasyonu ile maksimum verimliliğin sağlanması yönünde gerekli adımların atılması gerekmektedir. Ayrıca, demiryolu taşıma ekipmanlarının, taşınacak yüklere göre spesifikasyonunun sağlanması, yaşları 20'nin üzerinde olan vagonların ulaşım dışına çıkarılarak, vagon yenilenmesi ve rehabilitasyonlarının tamamlanması demiryollarının ulaşım sistemleri içerisindeki yerini alabilmesi için öncelikli olarak atılması gereken adımlardandır. Bunun

yanında, liman özelliklerine uygun demiryolu taşıma araçları ayarlanarak gerekli spesifikasyon sağlanmalıdır.

Demiryolu yük taşımacılığı hacminin arttırılması için atılması gereken adımların bir diğeri, liman ve iskele gibi yüksek hacimli yük elleçlenen merkezlerle bağlantılarının kurulmasıdır. Bu amaçla, iskele ve limanların iltisak hatları ile ana hatlara bağlanması gerekmektedir. Ayrıca Küçük limanlar ve iskeleler yerine, büyük ana limanların kurulumu, demiryolu ile entegrasyon açısından son derece önemlidir. İki taşıma sistemi arasındaki entegrasyonun tamamlanmasında son adım ise, atılacak gerekli hukuki adımlar sayesinde gümrük ve sınır kapısı geçiş işlemlerinin, özellikle transit yükler için kolaylaştırılıp hızlandırılmasıdır.

Ülkemizin de içeresinde bulunduğu AB ulaşım koridorları projeleri, Türkiye'de demiryolu sektörünün tekrar canlandırılması ve etkin ulaşım ağları içerisine dahil edilmesi açısından son derece önemlidir. Bu durumda devletin gerekli altyapı yatırımlarını başlatarak özel sektör girişimcilerini sürece dahil ederek demiryolu kullanımını teşvik edici yasa ve düzenlemelerle demiryollarındaki serbestleştirme politikalarına bir an önce işlerlik kazandırması gerekmektedir. Bu noktada düzgün kurulacak denizyolu – demiryolu entegrasyon ağı sayesinde ülkemiz, jeopolitik konumunun getirdiği avantajlardan faydalanabilen, ekonomisini ulaştırma sektörü üzerinden de büyütme imkanına sahip güçlü bir ülke konumuna gelebilecektir.

## KAYNAKÇA

ÇELİK, İ. (2009). "Demiryolu Operasyonları ve Demiryolu Taşımacılığında Gelişmeler". Demiryolu Taşımacılığı ve Lojistik Kongresi, Kadir Has Üniversitesi, İstanbul.

DPT. (2010). 2011 – 2013 Orta Vadeli Program. Ankara.

ERDOĞAN, M. "Anayurt Yeniden Demir Ağlarla Örülüyor", http://www.persemberotasi.com/2012/03/anayurt-yeniden-demir-aglarla-oruluyor/ (16/05/2012a).

ERDOĞAN, M. "Demir İpekyolu 2012'ye de Yetişmeyebilir", www.persemberotasi.com/2011/08/demir-ipekyolu-2012ye-de-yetiseyebilir/ (16/05/2012b).

GENÇER, A. "Serbest Demiryolu Yeniliklerle Geliyor", http://www.persemberotasi.com/2011/12/serbest-demiryolu-yeniliklerle-geliyor/ (16/05/2012).

GENEL DEMİRYOLU KANUN TASARISI. http://www.tcdd.gov.tr/Upload/Files/ContentFiles/2010/demiryolu-kanunu/kanuntasarisi.pdf (25/04/2012).

KANTARCI, M. (2009). "Demiryolu Çeken ve Çekilen Araçların Pazarı". Demiryolu Taşımacılığı ve Lojistik Kongresi, Kadir Has Üniversitesi, Beta Basım A.Ş., İstanbul.

MÜSİAD. (2012). 2011 Türkiye Ekonomisi Raporu, Sürdürülebilir Büyüme İçin Stratejik Dönüşüm. İstanbul.

MÜSİAD. (2010). Lojistik Sektör Raporu 2010. İstanbul.

SAATÇİOĞLU, C. (2011). Ulaştırma Ekonomisi, Teori ve Politika, Ankara, Gazi Kitabevi.

TBMM Kararı, Dokuzuncu Kalkınma Planı 2007 – 2013, Resmi Gazete, Sayı: 26215, 1 Temmuz 2006 http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/plan9.pdf (25/04/2012).

T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı. (2011). 2010 Kamu İşletmeleri Raporu, Kamu Sermayeli Kuruluş ve İşletmeler Genel Müdürlüğü, Ankara.

TCDD. (2011). 2006 – 2010 İstatistik Yıllığı, Ankara.

TCDD. “CREAM Projesi ile Avrupa’ya Açılıyor”, http://www.cream-project.eu/download/press/20080301_raillife_CREAM-TCDD.pdf (22/05/2012).

TCMB. (2012). Yıllık Rapor 2011, İstanbul.

T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. (2012). Deniz Ticaret İstatistikleri, Deniz Taşıtları, Denizyolu Taşıma ve Teşvik İstatistikleri, Ankara.

THE WORLD BANK PUBLISHING. (2010). Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy 2010, The Logistics Performance and It’s Indicators.

TMMOB. (2009). 8. Ulaştırma Kongresi Sonuç Bildirgesi, İstanbul.

TMMOB. (2008). Oda Raporu, Ulaşım ve Trafik Politikalarında Planlama Gerekliliği, Ankara.

TOZAR, B. “TRACECA – Türkiye İlişkileri, 2003 – 2005 Arası Faaliyetler”, http://www.kugm.gov.tr/BLSM_WIYS/TRACECA/tr/Belgelik/Guncel_Haber_Arsiv/20100511_100805_10426_1_64.html (24/04/2012).

TRACECA. http://www.traceca.org.tr (24/04/2012).

TUNA, O. (2011). “Türkiye İçin Lojistik ve Denizcilik Stratejileri: Uluslararası ve Bölgesel Belirleyiciler”. Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 3 (2).

TÜSİAD. (2007). Kurumsal Yapısı, Yasal Çerçevesi ve Göstergeleriyle Ulaştırma Sektörü, İstanbul.

YILDIRIM, M. H. (2007). Multimodal Taşımacılıkta Denizyolu ile Vagon Taşımacılığının Önemi. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

**İNTERNET KAYNAKLARI**

http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2012/03/20120324-8-1.pdf, (24.04.2012).

www.tcdd.gov.tr, (14.04.2012).

www.turklim.org, (18.04.2012).

www.tuik.gov.tr, (18.05.2012).