



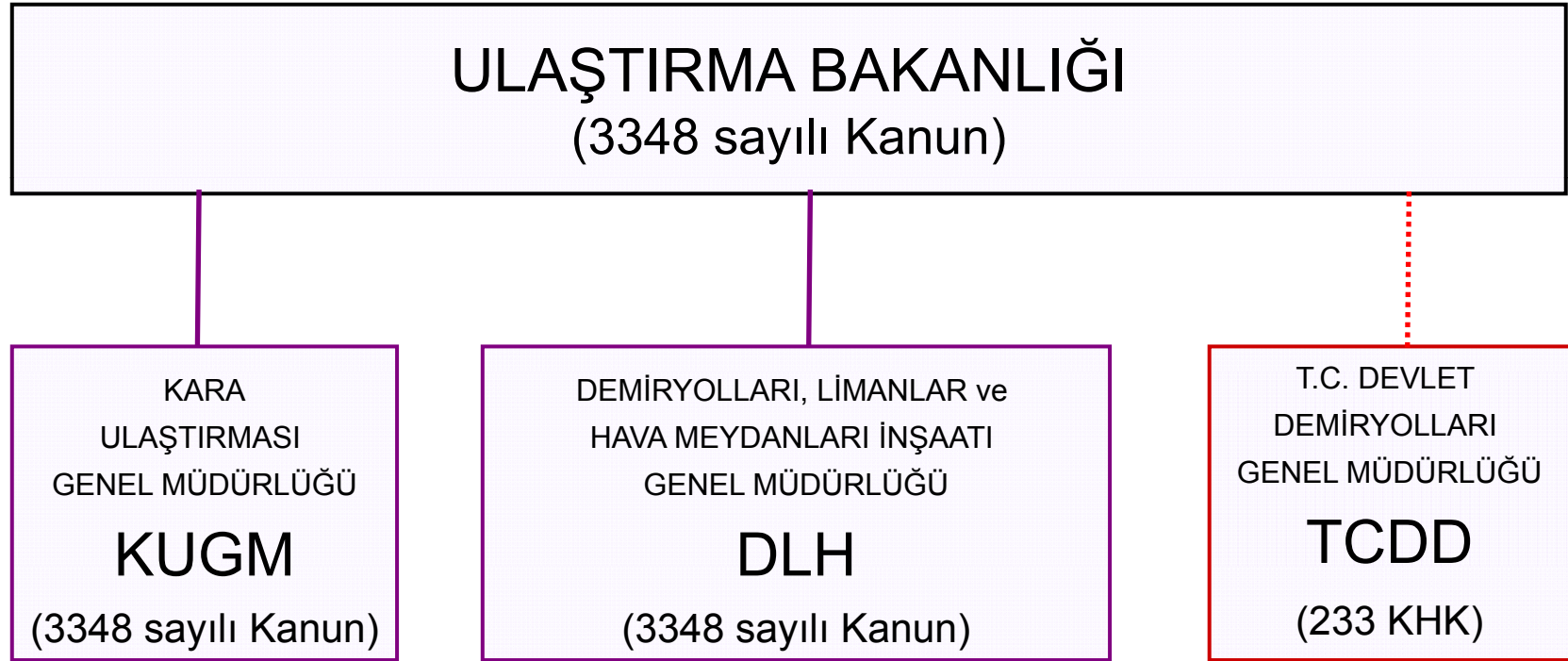
T.C.
ULAŖTIRMA BAKANLIĞI

TÜRKİYE'DE DEMİRYOLU TAŖIMACILIK SEKTÖRÜNÜN
GELİŖTİRİLMESİNE YÖNELİK POLİTİKALAR

Talat AYDIN

UlaŖtırma Bakanlığı MüsteŖar Yardımcısı

MEVCUT TÜRK DEMİRYOLU SEKTÖRÜ



- 2003 – 2008 ARASINDA ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNE

YÖNELİK GELİŐTİRİLEN POLİTİKALAR

- ULAŞTIRMA MODLARI ARASINDAKİ DENGENİN SAĞLANMASI

- Avrupa Birliği (AB) -Türkiye Katılım Ortaklığı Belgesi imzalandı. 2001
- Bakanlığımızca Eylem Planı 2003-2008 onaylandı. 1 Ağustos 2003
- Twinning (Eşleştirme) Projesi gerçekleştirildi. Şubat 2005 - Ekim 2006
(Ulaştırma Bakanlığımız, TCDD ve Alman Demiryolları ile birlikte)
- Hazine ve DPT Müsteşarlıklarının öngörüşünü aldı. Ocak 2008
- Genel Demiryolu ve TCDD Kanunu taslakları revize edildi. 15 Temmuz 2008
- Yeniden yapılanma kanun taslaklarına ilişkin değerlendirme çalışmaları devam ediyor.

Eşleştirme Projesi (Almanya ile Birlikte)

DEMİRYOLU SEKTÖRÜNÜN ORGANİZASYONU

AMAÇ: AB müktesebatı ile uyumlu yasal düzenlemelerin yapılması.

Proje Başlangıç Tarihi : 01 Şubat 2005

Proje Bitiş Tarihi : 31 Ekim 2006

Proje kapsamında aşağıdaki mevzuat taslakları hazırlanmıştır:

“Genel Demiryolu Çerçeve Kanunu”

“TCDD Kanunu”

“Demiryolu Emniyeti Yönetmeliği”

“Demiryolu İşletme Lisansı Yönetmeliği”

“Demiryollarında Karşılıklı İşletilebilirlik Yönetmeliği”

“Demiryolu Altyapısına Erişim Yönetmeliği”

YAPILAN REVİZE ÇALIŞMALARI

- Eşleştirme Projesi kapsamında hazırlanan “Genel Demiryolu Çerçeve Kanunu” ve “TCDD Kanunu” taslakları gözden geçirilmiştir.
- AB müktesebatının demiryolu ile ilgili bölümleri incelenmiş, Türk mevzuatı ile karşılaştırmalar yapılmıştır.
- Türkiye’de yeniden yapılanma sürecini yaşamış olan kamu kurum ve kuruluşlarındaki yöneticilerinin görüş ve önerileri alınmıştır.
- Avrupa ölçeğinde, yeniden yapılanma süreci geçiren ülkelerin tercih ettikleri modeller üzerinde incelemeler yapılmıştır.

AB'DE DEMİRYOLU SEKTÖR MODELLERİ - 1

AYRIŞIK MODEL

Altyapı işletmeciliği ile tren işletmeciliğinin,
idari ve mali açıdan birbirinden bağımsız olması.

Örgütlenme şekli, kurumsal olarak tamamen ayrı iki tüzel kişilik şeklindedir.

ÖZELLİKLERİ:

Rekabetin sağlanması, müşteri taleplerine duyarlılık ve işlemlerde şeffaflık,

UYGULANDIĞI ÜLKELER:

İngiltere, İsveç, Hollanda ve İspanya *(Başarılı)*

Romanya ve Bulgaristan *(Sorunlu)*

BÜTÜNLEŞİK MODEL

Altyapı İşletmeciliği ile Tren İşletmeciliği, idari ve mali açıdan özerktir.

Örgütlenmesi, tek çatı altında iki ayrı tüzel kişilik şeklindedir.

ÖZELLİKLERİ:

İşletme emniyetinin ve koordinasyonun sağlanması, kapasitenin optimum kullanımı, kaliteli ve sürekli hizmet verilmesi ve kamu yükü açısından daha iyi sonuçlar verdiği görülmüştür.

Demiryollarının yeni rekabete açıldığı dönemde, özellikle emniyetli, kaliteli ve sürekli hizmet verilmesi daha önemli olduğundan bütünleşik model tercih edilmektedir

UYGULANDIĞI ÜLKELER:

Almanya, İtalya ve Avusturya (*Demiryolu çok gelişmiş*)

Polonya, Macaristan, Çek Cumhuriyeti ve Yunanistan (*Az gelişmiş*)

ALTYAPI İŞLETMECİLİĞİ

- Yeni demiryolu hatlarının inşaaası,
- Bakım ve onarımının yapılması,
- Demiryolu trafiğinin düzenlenmesi,
- Hat tahsisinin yapabilmesi,
- Ücret tarifesinin belirlenmesi ve tahsil edilmesi,
yetkisine sahip özel veya kamu işletmesi...
- Kamu işletmeleri için yeni hat ve iyileştirme bedellerinin tamamı devlet tarafından karşılanır.
- Kamu işletmeleri için altyapı bakım ve onarım bedellerinin büyük bir kısmını devlet sübvanseder.

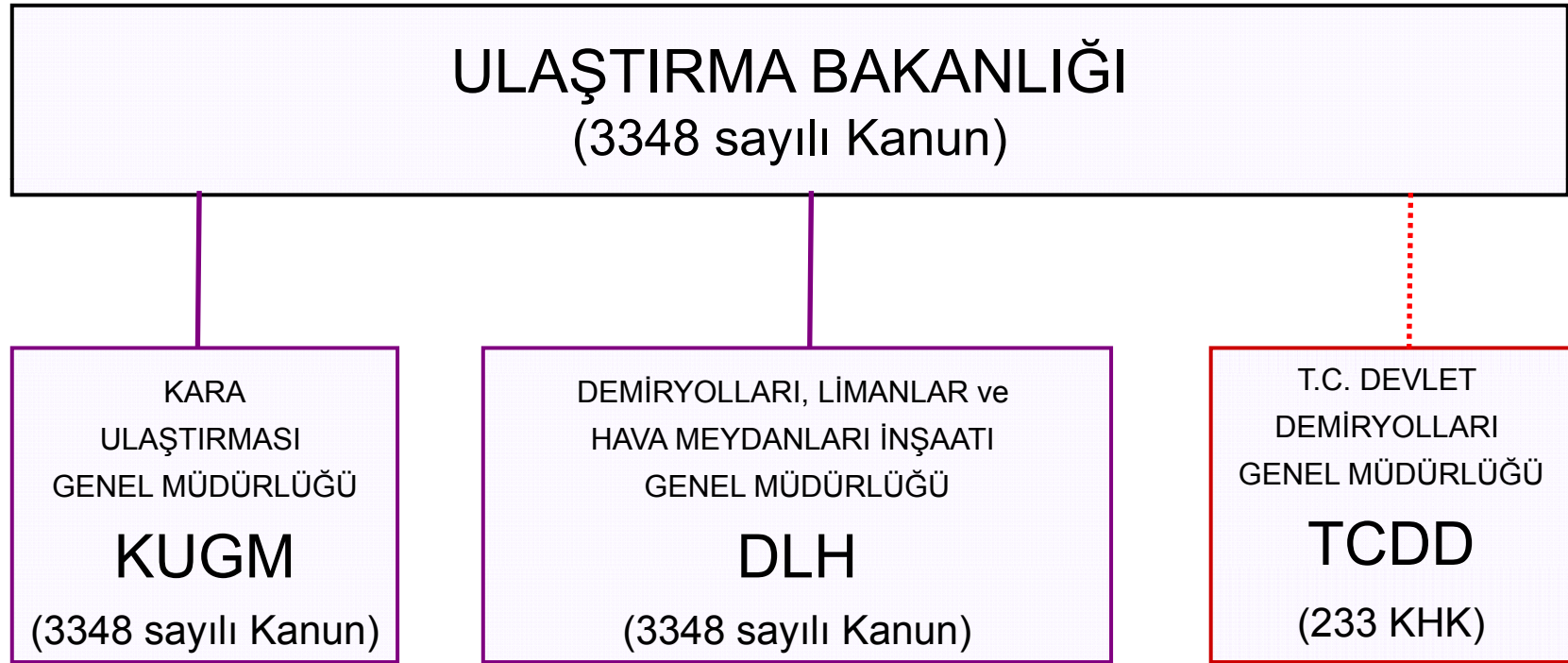
TREN İŞLETMECİLİĞİ

- Kendine ait araç ve personeli ile yük ve yolcu taşımacılığı yapan özel veya kamu işletmeleri...
- Altyapı kullanım ücretlerini, hat sahibi işletmeye öderler...
- Kamu hizmeti niteliğindeki yolcu taşımacılığı için devlet tarafından sübvansiyon edilebilirler.
- Yük taşımacılığında devlet sübvansiyonu yoktur.
- Ticari yolcu taşımacılığı, sübvansiyon edilen yolcu taşımacılığı ile yük taşımacılığı muhasebelerinin ayrı tutulması zorunluluğu.

MEVCUT TASLAKLAR İÇİN BENİMSENEN YÖNTEM

- AB müktesebatının tam ve eksiksiz uygulanabilmesi için yeniden yapılanma süreci yaşayan ülkelerin izlediği yol olan, bir geçiş dönemi göz önünde tutulmuş ve ara model belirlenmiştir.
- Tüm yeniden yapılanma operasyonlarında meydana gelen uyumsal zorlukların mümkün olduğu kadar asgari seviyeye indirilmesi hedeflenmiştir.

MEVCUT TÜRK DEMİRYOLU SEKTÖRÜ



TERCİHİMİZ VE NEDENLERİ

- Ulaştırma Bakanlığı'nın Ana Hizmet Birimi olan Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü'ne benzer biçimde, Demiryolu Ulaştırması Genel Müdürlüğü kurulmasının daha uygun olacağı düşünülmüştür.
- TCDD'nin, Altyapı İşletmesi ve Tren İşletmeciliği olarak ayrışması konusunda, alternatif modellerin avantajları ve dezavantajları incelenmiştir.
- Bu çerçevede;
 - Mevcut TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün yeniden yapılandırılarak, altyapı işletmeciliğinden sorumlu TCDD Genel Müdürlüğüne dönüştürülmesi,
 - Tren işletmeciliği faaliyetlerini yürütmek üzere bağlı ortaklık şeklinde tren işletmesi kurulması,uygun görülmüştür.

AB MEVZUATININ GEREKLİLİKLERİ

- **DEMİRYOLU EMNİYET MAKAMI;**

İşlevsel olarak Demiryolu Rekabetini Düzenleme Makamından bağımsız olmalıdır ve altyapı işletmeleri ile tren işletmelerinden ayrı tüzel kişiliğe sahip olmalıdır.

- **DEMİRYOLU REKABETİNİ DÜZENLEME MAKAMI;**

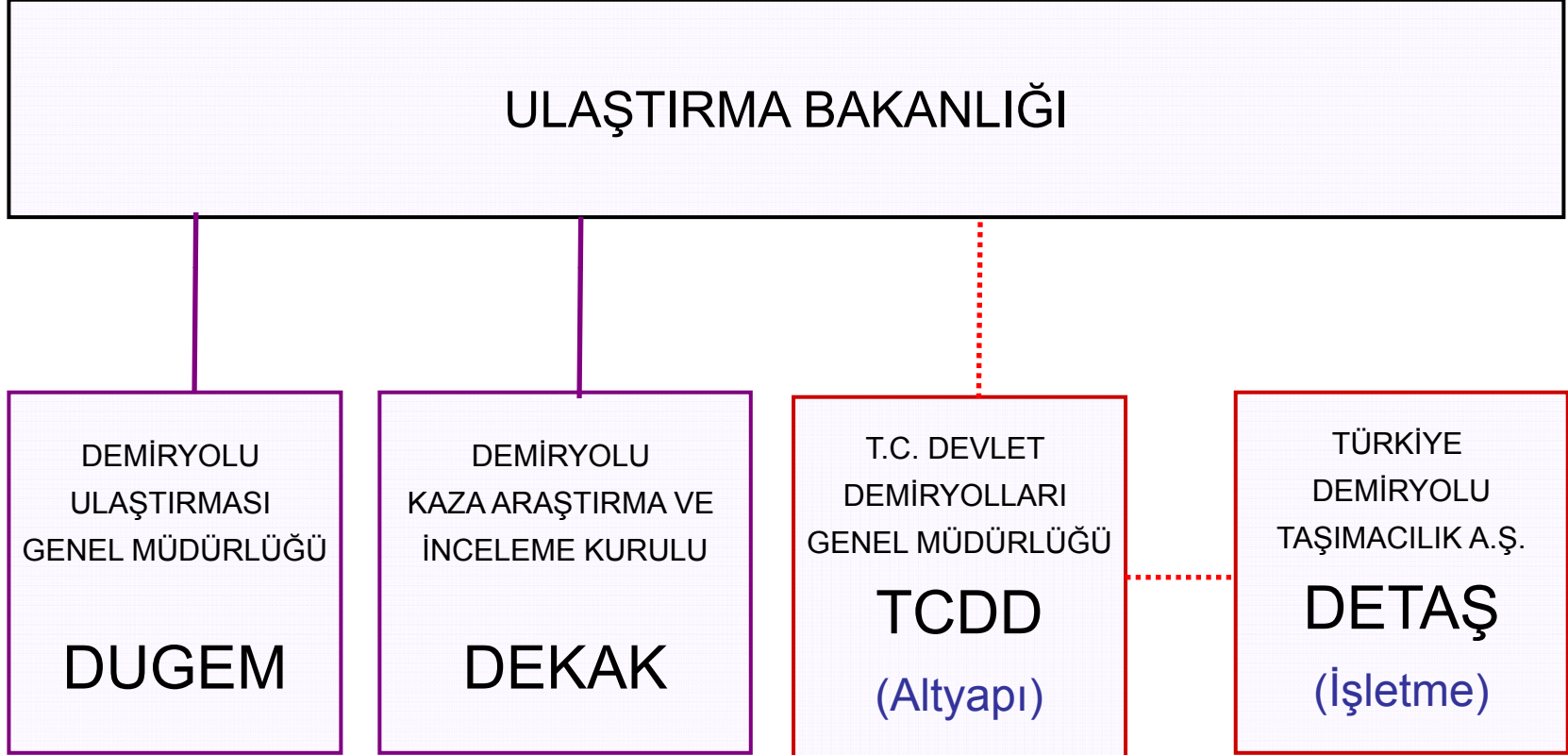
Altyapı işletmeleri ile tren işletmelerinden ayrı tüzel kişiliğe sahip olmalıdır.

- **DEMİRYOLU KAZALARINI ARAŞTIRMA KURULU;**

İşlevsel olarak Demiryolu Emniyet Makamından bağımsız olmalıdır ve altyapı işletmeleri ile tren işletmelerinden ayrı tüzel kişiliğe sahip olmalıdır.

DEMİRYOLLARININ YENİDEN YAPILANMASI

YENİ TÜRK DEMİRYOLU SEKTÖRÜ



DEMİRYOLLARININ YENİDEN YAPILANMASI

YENİ TÜRK DEMİRYOLU SEKTÖRÜ

