



# STRATEJİK PLAN 2015 - 2019





## AHMET ARSLAN

ULAŞTIRMA DENİZCİLİK VE  
HABERLEŞME BAKANI

2003 yılından itibaren hak ettiği değeri yeniden kazanması için atılıma geçirdiğimiz demiryolu taşımacılığında 2010-2014 Stratejik Plan dönemi tamamlanmış ve yeni amaç ve hedeflerle 2015-2019 Stratejik Planı hazırlanmıştır.

2015-2019 Stratejik Plan döneminde TCDD Genel Müdürlüğü altyapı ve trafikten sorumlu olacak, demiryolu taşımacılığı hizmeti ise TCDD Taşımacılık AŞ ve Özel Sektör Kuruluşlarınca verilecektir.

TCDD'nin 2015-2019 Stratejik Planı doğrultusunda; Ankara-Sivas ve Ankara-İzmir YHT hatları tamamlanarak işletmeye açılacak, Yerköy-Kayseri YHT Projesinin yapımına başlanacak, ülkemiz demiryolu şebekesinin toplamda 25.000 km.ye ulaşması yönündeki 2023 hedefleri doğrultusunda, yeni yüksek hızlı tren, hızlı tren ve konvansiyonel tren hatları inşa edilecek, mevcut tek hatlı bazı bölgeler çok hatlı hale getirilecek, demiryolu bağlantısı olmayan önemli liman, OSB ve fabrikalara bağlantı sağlanacak, sinyalizasyon, telekomünikasyon ve elektrifikasyon tesisi yapımları ile demiryolu sektör payının artırılması sağlanacaktır.

Diğer taraftan mevcut demiryolu altyapısının geometrik ve fiziki koşullarının standart seviyeye çekilmesi yönünde başlatılan çalışmalara da devam edilecektir.

Ülkemizin doğu-batı aksında yürütülen projelerinin yanı sıra kuzey-güney aksı için de alternatif güzergâhların projelendirme işleri tamamlanarak yapım süreçlerine geçilecektir. Mevcut araç parkı modernize edilecek, yeni alım ve imalatlarla araç filosu genişletilecek, eş zamanlı olarak yerli üretim oranı yükseltilecektir. Bu bağlamda; milli elektrikli tren seti üretimleri yapılacak, milli yüksek hızlı tren imalatı yolunda kayda değer mesafe alınacaktır.

Önümüzdeki süreç demiryolu sektörünün yapısal dönüşümünün sağlanacağı bir dönem olacaktır.

Yeniden yapılandırma ve demiryolunun serbestleştirilmesi çerçevesinde özel sektörün dinamizminin katkısıyla sektörde oluşacak rekabetçi ortam sayesinde ulaşım kalite ve konforu ile erişilebilirlik düzeyi daha üst çizgiye taşınacaktır.

"Yol Medeniyettir" şiarıyla sahiplenilen demiryollarının; üst yönetimi ve tüm çalışanlarının sinerjisiyle, her şeyin en iyisini aziz milletimizin hizmetine sunma azim ve kararlılıklarının farkındalığıyla tüm fedakâr demiryolculara işlerinde başarılar dilerim.





**İSA APAYDIN**

GENEL MÜDÜR

Teşekkülümüzün 2010-2014 Dönemi Stratejik Planı uygulaması tamamlanmıştır. Tamamlanan ilk planın ardından 2015-2019 dönemi Stratejik Planı hazırlanmıştır.

Teşekkülümüz 2010-2014 Stratejik Plan döneminde yolcu taşımacılığında 2009 yılında başlattığı Ankara-Eskişehir YHT hizmetine Ankara-Konya ve Eskişehir-İstanbul güzergahlarını da ekleyerek YHT ağını artırmıştır. 2015-2019 plan döneminde Ankara-Sivas ve Ankara-İzmir YHT projelerinin tamamlanması planlanmıştır.

Konvansiyonel yolcu taşımacılığında ve yük taşımacılığında taşımacılık sektörü içindeki payımızı artırabilmek amacıyla yeni hızlı tren hatları, elektrifikasyon ve sinyalizasyon projeleri hazırlanarak uygulamaya başlanmış, lojistik merkezler, iltisak hattı yapımları, çeken ve çekilen araç parkının modernize edilmesi, yol bakımları vs. faaliyetler aksatılmadan yürütölmeye gayret edilmiştir. 2015-2019 plan döneminde YHT hatları haricinde 1.250 km hızlı ve konvansiyonel yeni demiryolu hattının yapımı, 3.069 km sinyalizasyon tesisi ile 3.100 km elektrifikasyon tesisi yapımının tamamlanması planlanmıştır

01 Mayıs 2013 tarihinde Resmi Gazete’de yayımlanan 6461 sayılı “Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkındaki Kanun” gereği demiryolu altyapı işletmecisi olarak TCDD’nin yeniden yapılandırılması ile yük ve yolcu taşımacılığı yapmak amacıyla demiryolu tren işletmecisi görevini yerine getirmek üzere TCDD’nin bağlı ortaklığı olarak “TCDD Taşımacılık A.Ş.”nin kurulması çalışmalarına 2013 yılı Mayıs ayında başlanmıştır. 2016 yılının ilk yarısında yeniden yapılandırma çalışmaları tamamlanacaktır.

2015-2019 döneminde Teşekkülümüzü hak ettiği noktaya taşıyacak en önemli araçlardan biri olan Stratejik Planın oluşturulması aşamasında emeği geçen tüm demiryolculara, değerli görüşlerini bizden esirgemeyen tüm paydaşlarımıza teşekkür ederim.





Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün 2015-2019 dönemine ilişkin hazırlamış olduğu Stratejik Plan; Onuncu Kalkınma Planı, Orta Vadeli Program, Yatırım Programı ile Kamu İdareleri için Stratejik Planlama Kılavuzuna uygunluk kapsamında değerlendirilmiş ve uygulamaya konulması uygun bulunmuştur.

**M. Cüneyd DÜZYOL**

Kalkınma Bakanlığı Müsteşarı

## LİSTELER VE KISALTMALAR

### Şekil Listesi

|   |   |
|---|---|
| Şekil 1 TCDD Genel Müdürlüğü Organizasyon Şeması..... | 4 |
|---|---|

### Grafikler Listesi

|   |    |
|---|----|
| Grafik 1 Yük Taşımaları.....                              | 9  |
| Grafik 2 Uluslararası Yük Taşımaları.....                 | 10 |
| Grafik 3 Banliyö Yolcu Sayısı.....                        | 12 |
| Grafik 4 Anahat Yolcu Sayısı.....                         | 15 |
| Grafik 5 Anahat Yolcu Kilometreler.....                   | 15 |
| Grafik 6 Liman Elleçlemeleri.....                         | 19 |
| Grafik 7 Liman Geliri.....                                | 19 |
| Grafik 8 Ulaştırma Sektöründe Enerji Tüketim Payları..... | 46 |

### Tablolar Listesi

|  |    |
|--|----|
| Tablo 1 Ulaştırma Sistemlerine Göre Yük Taşımaları Dağılımı.....         | 7  |
| Tablo 2 Ulaştırma Sistemlerine Göre Yolcu Taşımaları Dağılımı.....       | 8  |
| Tablo 3 Yük Taşımaları.....  | 9  |
| Tablo 4 Uluslararası Yük Taşımaları.....                                 | 10 |
| Tablo 5 Lojistik Merkez Yük Taşımaları.....                              | 11 |
| Tablo 6 Banliyö Yolcu Sayısı.....  | 12 |
| Tablo 7 Yolcu Sayısı.....  | 14 |
| Tablo 8 Anahat Yolcu Sayısı.....   | 14 |
| Tablo 9 Anahat Yolcu Kilometreler.....                                   | 15 |
| Tablo 10 Limanlarımızın Kapasitesi.....                                  | 17 |
| Tablo 11 Özelleştirilen Limanlar Dahil Toplam TCDD Liman Hizmetleri..... | 18 |
| Tablo 12 Limanlar Yükleme-Boşaltma Tonajları.....                        | 18 |
| Tablo 13 Limanlarımızda Gelirin Gideri Karşılama Oranı.....              | 20 |
| Tablo 14 Yol Bakım Onarım Faaliyetleri.....                              | 21 |
| Tablo 15 Çeken Araçlar Bakım Onarımları.....                             | 22 |
| Tablo 16 Çekilen Araçlar Onarım Cinsleri.....                            | 22 |
| Tablo 17 Çankırı Makas Fabrikası Üretimi.....                            | 23 |
| Tablo 18 Yıllara Göre Makas Üretim Cinsleri.....                         | 23 |
| Tablo 19 Travers Fabrikalarının Üretimleri.....                          | 24 |
| Tablo 20 Yıllara Göre Travers Fabrikalarının Üretimleri.....             | 24 |
| Tablo 21 Yıllara Göre Vangölü Feribot İşletmeciliği.....                 | 25 |
| Tablo 22 Yıllara Göre Haydarpaşa-Sirkeci Feribot İşletmeciliği.....      | 25 |
| Tablo 23 Yıllara Göre Derince-Tekirdağ Feribot İşletmeciliği.....        | 25 |
| Tablo 24 TÜLOMSAŞ Genel Bilgileri.....                                   | 26 |
| Tablo 25 TÜDEMSAŞ Genel Bilgileri.....                                   | 27 |
| Tablo 26 TÜVASAŞ Genel Bilgileri.....                                    | 27 |
| Tablo 27 Paydaş Listesi Tablosu.....                                     | 29 |
| Tablo 28 Kurp Yarıçapları Bilgileri.....                                 | 30 |
| Tablo 29 Eğitim Bilgileri.....   | 30 |
| Tablo 30 Dingil Basıncına Göre Dağılım Bilgileri.....                    | 30 |
| Tablo 31 Çeken Araç Bilgileri.....                                       | 31 |
| Tablo 32 Yolcu Vagonu Bilgileri.....                                     | 31 |
| Tablo 33 Yük Vagonu Bilgileri.....                                       | 31 |
| Tablo 34 Personel Durumu Bilgileri.....                                  | 32 |
| Tablo 35 Personel Eğitim Durumu Bilgileri.....                           | 32 |
| Tablo 36 Personel Dağılım Bilgileri.....                                 | 33 |
| Tablo 37 TCDD Varlık Tablosu.....  | 36 |
| Tablo 38 TCDD Kaynak Tablosu.....  | 37 |
| Tablo 39 TCDD Gelir Tablosu.....   | 38 |
| Tablo 40 TCDD Gider Tablosu.....   | 38 |
| Tablo 41 TCDD Gelir-Gider Tablosu.....                                   | 39 |
| Tablo 42 TCDD'nin GSMH'ye Katkı Tablosu.....                             | 43 |
| Tablo 43 Kaynak Tablosu.....   | 72 |
| Tablo 44 Maliyet Tablosu.....  | 72 |
| Tablo 45 Gelir Tablosu.....  | 73 |
| Tablo 46 Stratejik Hedef Birim İlişkisi Tablosu.....                     | 80 |
| Tablo 47 Lojistik ve Ulaşırmada Hedefler Demiryolu Bölümü Tablosu.....   | 82 |

## KISALTMALAR

|               |   |
|---------------|---|
| TCDD.....     | Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi         |
| TEŞEKKÜL..... | İktisadi Devlet Teşekkülü                                 |
| KHK.....      | Kanun Hükmünde Kararname                                  |
| TÜLOMSAŞ..... | Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii A.Ş. Genel Müdürlüğü   |
| TÜDEMSAŞ..... | Türkiye Demiryolu Makineleri Sanayii A.Ş. Genel Müdürlüğü |
| TÜVASAŞ.....  | Türkiye Vagon Sanayii A.Ş. Genel Müdürlüğü                |
| İZBAN.....    | İzmir Banliyö Taşımacılığı Anonim Şirketi                 |
| YHT.....      | Yüksek Hızlı Tren   |
| DMU.....      | Dizelli Dizi  |
| TEU.....      | 20 Feet'lik Konteynere Eşdeğer Birim                      |
| ÖYK.....      | Özelleştirme Yüksek Kurulu                                |
| UIC.....      | Uluslararası Demiryolu Birliği                            |
| SİTAŞ.....    | Sivas Travers İmalat Sanayi ve Ticaret A.Ş.               |
| TBMM.....     | Türkiye Büyük Millet Meclisi                              |
| KKY.....      | Kurumsal Kaynak Yönetimi                                  |
| YPK.....      | Yüksek Planlama Kurulu                                    |
| TÜBİTAK.....  | Türkiye Bilimsel ve Teknik Araştırma Kurumu               |
| GSYH.....     | Gayri Safi Yurtiçi Hasıla                                 |
| AB.....       | Avrupa Birliği  |
| GAP.....      | Güneydoğu Anadolu Projesi                                 |
| EMU.....      | Elektrikli Dizi   |



## 2015-2019 TCDD STRATEJİK PLAN HAZIRLIK ÇALIŞMALARI

TCDD 2015-2019 Stratejik Plan çalışmaları:

- 17.02.2014 tarihli 12697 sayılı Genel Müdürlük emri ile başlatılmıştır.
- 17.02.2014 tarihli 12704 sayılı Genel Müdürlük emri ile Genel Müdür Yardımcısı başkanlığında Yol, Cer, Yolcu, Mali İşler, Yük, İnsan Kaynakları, Dış İlişkiler, Hukuk Müşavirliği, Limanlar, Demiryolu Yapım, APK, Eğitim ve Öğretim, Tesisler, Emlak ve İnşaat, Trafik ve Etüt Proje ve Yatırım Daireleri Başkanlarından Stratejik Planlama Kurulu oluşturulmuştur.
- 07.03.2014 tarihinde 17872 sayılı yazı ile APK Dairesi başkanlığında Stratejik Planlama Kurulunda yer alan Dairelerin uzman personelinden Stratejik Plan Ekibi oluşturulmuştur.
- Stratejik Planlama Kurulu ve Stratejik Plan Ekibinin sekretaryasını APK Dairesi yapmıştır.
- Stratejik Planlama Kurulu ve Stratejik Planlama Ekibi 28 Mart 2014 tarihi itibarıyla çalışmalarına başlamıştır.

Stratejik Planın katılımcı bir anlayışla hazırlanması ve tüm paydaşlar için referans bir belge oluşturması amacıyla, 10. Kalkınma Planı, Hükümet Programları, Türkiye'nin Avrupa Birliği Müktesebatı'nın üstlenilmesine ilişkin 3. Türkiye Ulusal Programı, 10. ve 11. Ulaştırma Şurası, Ulaştırma Ana Plan Stratejisi ile paydaşlarımıza yapılan anket çalışmaları da dikkate alınarak Teşekkülün amaç ve hedefleri belirlenmiştir.

Stratejik Planlama Ekibi çalışmalarında "Kamu İdarelerinde Stratejik Plan Hazırlama Kılavuzu"nu dikkate almıştır.



**TCDD 2015-2019 STRATEJİK PLANLAMA KURULU**

|                               |  |
|-------------------------------|--|
| İsmail Hakkı MURTAZAOĞLU..... | Genel Müdür Yardımcısı ve Kurul Başkanı            |
| Murat ŞENEKEN .....           | APK Dairesi Başkanı, Kurul Bşk.Yrd. ve Koordinatör |
| Selahattin SIVRIKAYA.....     | Yol Dairesi Başkanı                                |
| Mehmet BAYRAKTUTAR.....       | Cer Dairesi Başkanı                                |
| Abdulkadir GÜL.....           | Yolcu Dairesi Başkanı                              |
| Bekir BAŞ.....                | Mali İşler Dairesi Başkanı                         |
| İbrahim ÇELİK.....            | Yük Dairesi Başkanı                                |
| Turhan DORUK .....            | İnsan Kaynakları Dairesi Başkan V.                 |
| İbrahim H.ÇEVİK.....          | Dış İlişkiler Dairesi Başkanı                      |
| Mithat TEKİN .....            | I. Hukuk Müşaviri                                  |
| Yusuf TUNABOYLU .....         | Limanlar Dairesi Başkanı                           |
| Nagehan TANYILDIZ .....       | Demiryolu Yapım Dairesi Başkan V.                  |
| Kasım ÖZDEMİR .....           | Eğitim ve Öğretim Dairesi Başkanı                  |
| Muzaffer ERGİŞİ.....          | Tesisler Dairesi Başkanı                           |
| Bünyamin SARIKAYA .....       | Emlak ve İnşaat Dairesi Başkanı                    |
| Mehmet URAS .....             | Trafik Dairesi Başkanı                             |
| Burak AĞLAÇ .....             | Etüt Proje ve Yatırım Dairesi Başkanı              |

**TCDD 2015-2019 STRATEJİK PLANLAMA EKİBİ**

|                        |  |
|------------------------|--|
| Murat ŞENEKEN .....    | APK Dairesi Başkanı ve Planlama Ekip Başkanı |
| Nazım BÜKÜLMEZ.....    | APK Dairesi                                  |
| Ömer ÇELİK .....       | APK Dairesi                                  |
| Yeşim BUDAK .....      | APK Dairesi                                  |
| Taner BULUT.....       | APK Dairesi                                  |
| Özge METLİ .....       | Yol Dairesi                                  |
| Bülent ALP .....       | Cer Dairesi                                  |
| Nermin KANDEMİR.....   | Cer Dairesi                                  |
| Faruk ERCAN .....      | Yolcu Dairesi                                |
| Aysun ÖZ .....         | Yolcu Dairesi                                |
| Müstecap Şeker .....   | Mali İşler Dairesi                           |
| Heyecan GERÇEKER ..... | Yük Dairesi                                  |
| Ali Erman AYHAN .....  | Yük Dairesi                                  |
| Kenan ÇALIŞKAN .....   | İnsan Kaynakları Dairesi                     |
| Necati ÖZTÜRK .....    | İnsan Kaynakları Dairesi                     |
| Şahin BALABAN .....    | Dış İlişkiler Dairesi                        |
| Ali ZAR .....          | Hukuk Müşavirliği                            |
| Goncafer ÖZDEMİR.....  | Hukuk Müşavirliği                            |
| Servet TEKİN.....      | Limanlar Dairesi                             |
| Cemal ELEBAĞ .....     | Limanlar Dairesi                             |
| Alpaslan GÜRSOY.....   | Demiryolu Yapım Dairesi                      |
| Kürşad BAŞATAÇ .....   | Demiryolu Yapım Dairesi                      |
| Mustafa GÖKGÜL.....    | Eğitim ve Öğretim Dairesi                    |
| Turgut KURT.....       | Tesisler Dairesi                             |
| Kadir ÖKESLİ .....     | Tesisler Dairesi                             |
| Orhan SERTKAYA.....    | Emlak ve İnşaat Dairesi                      |
| Özcan YILDIZ .....     | Emlak ve İnşaat Dairesi                      |
| Yasemin KONMAZ .....   | Trafik Dairesi                               |
| Burkay YILMAZ .....    | Etüt Proje ve Yatırım Dairesi                |



|  |    |
|--|----|
| <b>1. BÖLÜM: DURUM ANALİZİ</b> .....                                   | 1  |
| A-TARİHİ GELİŞİM.....  | 2  |
| B-YASAL YÜKÜMLÜLÜKLER VE MEVZUAT ANALİZİ.....                          | 6  |
| C-FAALİYET ALANLARI İLE HİZMET VE ÜRÜNLER .....                        | 7  |
| FAALİYET ALANI 1-Demiryolu Taşımacılığı .....                          | 7  |
| HİZMET 1. Yük Taşımacılığı .....                                       | 9  |
| HİZMET 2. Yolcu Taşımacılığı.....                                      | 12 |
| 2.1. Banliyö Yolcu Taşımacılığı .....                                  | 12 |
| 2.2. Anahat Yolcu Taşımacılığı.....                                    | 14 |
| 2.2.1.Yurtiçi.....   | 16 |
| 2.2.2.Uluslararası.....  | 17 |
| 2.2.3.Kombine .....  | 17 |
| FAALİYET ALANI 2-Liman İşletmeciliği.....                              | 17 |
| HİZMET 1. Elleçleme Hizmetleri.....                                    | 18 |
| HİZMET 2. Gemiye İlişkin Hizmetler .....                               | 20 |
| FAALİYET ALANI 3-Bakım Onarım Faaliyetleri .....                       | 21 |
| ÜRETİM 1. Yol Bakım Onarımları .....                                   | 21 |
| ÜRETİM 2. Çeken ve Çekilen Araçların Bakım ve Onarımları .....         | 21 |
| FAALİYET ALANI 4-Demiryolu Altyapı Malzemesi Üretimi.....              | 23 |
| ÜRÜN 1. Makas Üretimi.....   | 23 |
| ÜRÜN 2. Travers Üretimi.....   | 24 |
| FAALİYET ALANI 5-Feribot İşletmeciliği .....                           | 24 |
| HİZMET 1. Vangölü Feribot İşletmeciliği .....                          | 25 |
| HİZMET 2. Haydarpaşa-Sirkeci Feribot İşletmeciliği.....                | 25 |
| HİZMET 3. Derince-Tekirdağ Feribot İşletmeciliği .....                 | 25 |
| FAALİYET ALANI 6-Demiryolu Araçlarının İmalatı ve Büyük Bakımlar ..... | 26 |
| D-PAYDAŞ ANALİZİ .....   | 28 |
| E-KURULUŞ İÇİ ANALİZ VE ÇEVRE ANALİZİ .....                            | 30 |
| 1.Kurum İçi Analiz .....   | 30 |
| 1.1. Yol Durumu .....  | 30 |

|   |           |
|---|-----------|
| 1.2. Çeken-Çekilen Araçların Durumu .....   | 31        |
| 1.3. Personel Durumu .....  | 32        |
| 1.4. Teknolojik Altyapı .....   | 33        |
| 1.5. Mali Durum .....   | 34        |
| 1.6. Merkezi Yönetim Bütçesiyle İlişkiler .....   | 36        |
| 1.7. Kurum Kültürü.....   | 36        |
| 2. Çevre Analizi .....  | 40        |
| 2.1. Yatırım Projeleri .....  | 40        |
| 2.2. Dünyada Demiryollarının Durumu ve AB Ulaştırma Politikası ve Demiryolu Politikaları..... | 43        |
| 2.3. Seyahat Sıklığı.....   | 45        |
| 2.4. Artan Ulaşım Talebi ve Trafik Sıkışıklığı.....   | 45        |
| 2.5. Enerji Tüketimi .....  | 45        |
| 2.6. Arazi Kullanımı ve Yol Yapım Maliyetleri .....   | 46        |
| 2.7. Çevre Kirliliği .....  | 46        |
| 2.8. Gürültü.....   | 47        |
| 3. 2010-2014 Strateji Planının Değerlendirilmesi .....  | 48        |
| 4. GZTF Analizi .....   | 55        |
| <b>2.BÖLÜM: GELECEĞE BAKIŞ.....</b>   | <b>58</b> |
| A-MİSYON BİLDİRİMİ .....  | 60        |
| B-VİZYON BİLDİRİMİ .....  | 60        |
| C-TEMEL DEĞERLER .....  | 60        |
| D- STRATEJİK AMAÇ VE HEDEFLER.....  | 60        |
| <b>3.BÖLÜM: MALİYETLENDİRME.....</b>  | <b>70</b> |
| A. Kaynak Tablosu .....   | 72        |
| B. Maliyet Tablosu .....  | 72        |
| C. Gelir Tablosu .....  | 73        |
| <b>4.BÖLÜM: İZLEME VE DEĞERLENDİRME.....</b>  | <b>74</b> |
| A. İzleme-Değerlendirme .....   | 76        |
| <b>5.BÖLÜM: STRATEJİK HEDEF-BİRİM İLİŞKİSİ .....</b>  | <b>78</b> |
| <b>EKLER</b>  |           |
| EK 1-TEMEL POLİTİKA DÖKÜMANLARI.....  | 82        |





DURUM ANALİZİ **01**



## A- TARİHİ GELİŞİM

Osmanlı topraklarında demiryolunun tarihi, 1851 yılında 211 km'lik Kahire-İskenderiye Demiryolu hattının imtiyazının verilmesiyle, bugünkü milli sınırlar içindeki demiryollarının tarihi ise 23 Eylül 1856 yılında 130 km'lik İzmir-Aydın Demiryolu hattının imtiyazının verilmesiyle başlar.

Osmanlı Demiryolları, bir süre Nafia Nezareti (Bayındırlık Bakanlığı)'nin Turuk ve Meabir (Yol ve İnşaat) Dairesi tarafından yönetildi. 24 Eylül 1872 tarihinde de demiryolu yapım ve işletmesini gerçekleştirmek üzere Demiryolları İdaresi kuruldu.

Osmanlı Döneminde inşa edilen demiryollarının 4.136 km'lik bölümü Cumhuriyet'in ilanından sonra bugünkü milli sınırlarımız içerisinde kaldı.

Cumhuriyetin kurulması ve demiryollarının devletleştirilmesine karar verilmesinden sonra Demiryolu işletmeciliği için 24 Mayıs 1924 tarih ve 506 sayılı Kanun ile Nafia Vekâletine (Bayındırlık Bakanlığı) bağlı "Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi" kuruldu. Demiryolu alanında ilk bağımsız yönetim birimi olarak demiryollarının

yapımı ve işletilmesinin bir arada yürütülmesini sağlamak amacıyla da 31 Mayıs 1927 tarih ve 1042 sayılı Kanun ile "Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi" kuruldu. Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi, 27 Mayıs 1939'da kurulan Mûnakaalât Vekâleti (Ulaştırma Bakanlığı)'ne bağlandı. Cumhuriyet öncesinde yapılan ve yabancı şirketler tarafından işletilen hatlar, 1928-1948 yılları arasında satın alınarak millileştirildi.

22 Temmuz 1953 tarihine kadar katma bütçeli bir devlet idaresi şeklinde yönetilen Teşekkülümüz, bu tarihte çıkarılan 6186 sayılı Kanunla Ulaştırma Bakanlığına bağlı olarak "Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi (TCDD)" adı altında Kamu İktisadi Devlet Teşekkülü haline getirildi.

8 Haziran 1984 tarih ve 233 sayılı KHK ile de "Kamu İktisadi Kuruluşu" hüviyetini alan ve TÜLOMSAŞ, TÜDEMSAŞ ve TÜVASAŞ olmak üzere üç adet bağlı ortaklığı bulunan TCDD, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının ilgili kuruluşu olarak faaliyetini sürdürmüştür.

1 Mayıs 2013 tarihinde Resmi Gazete’de yayımlanan 6461 sayılı “Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkındaki Kanun” gereği;

- Demiryolu altyapı işletmecisi olarak TCDD’nin yeniden yapılandırılması ile
- Yük ve yolcu taşımacılığı yapmak amacıyla demiryolu tren işletmecisi görevini yerine getirmek üzere TCDD’nin bağlı ortaklığı olarak “TCDD Taşımacılık A.Ş.” nin kurulması çalışmalarına 2013 yılı Mayıs ayında başlanmıştır. Yeniden yapılandırma çalışmalarına devam edilmektedir.
- Teşekkülümüz “İktisadi Devlet Teşekkülü” hüviyetini almıştır.

Özelleştirme Yüksek Kurulu’nun 30 Aralık 2004 tarih ve 2004/128 sayılı kararı ile Teşekkülümüz tarafından işletilen limanlardan Haydarpaşa Limanı hariç Mersin, İzmir, İskenderun, Samsun, Bandırma ve Derince Limanları İşletme Hakkının Devri yöntemi ile özelleştirme kapsamına alınmıştır. Bu kapsamda; Mersin, İskenderun, Samsun ve Bandırma Limanlarının işletme hakları 36 yıllığına, Derince Limanının işletme hakkı ise 39 yıllığına özel sektöre devredilmiştir.

Demiryoluna verilen önem, belirlenen hedeflere ulaşmak için yatırım planlamasında kendisini göstermiştir. 2003-2014 yıllarında demiryolları için 2015 fiyatlarıyla 41.9 Milyar TL yatırım yapılmıştır. 2003 yılında 251 Milyon TL olan Demiryolu sektörü ödeneği yıldan yıla katlanarak artmış ve 2015 yılında 5 Milyar TL’ye ulaşmıştır. Demiryolu, sektörler içerisinde 2023 hedefleriyle Cumhuriyetimizin 100. Yılında ulaşım sistemine damgasını vurmaya hazırlanmaktadır. Bu kapsamda;

- Yüksek hızlı ve hızlı tren ağının oluşturulması,
- Milli demiryolu sanayisiyle ar-gecinin desteklenmesi ve her türlü demiryolu teknolojisinin geliştirilmesi,
- Mevcut yolların, araç filosunun, gar ve istasyonların modernizasyonu,
- Konvansiyonel hatların tamamının elektrikli ve sinyalli hale getirilmesi,
- Demiryolu ağının üretim merkezleri ve limanlara bağlanması,
- Lojistik merkezler kurularak ülkemizin bölgesinde önemli bir lojistik üs haline getirilmesi,
- Uzak Asya’dan Batı Avrupa’ya uzanacak olan

Modern Demir İpek Yolunun hayata geçirilerek iki kıta arasında kesintisiz demiryolu koridoru oluşturulması,

- Daha etkin ve verimli bir sektör haline getirilmesi ile özel sektörün demiryolu işletmeciliği yapabilmesinin sağlanması için sektörün yeniden yapılandırılması ana hedefleri ortaya konmuştur.



## YÖNETİM KURULU

## GENEL MÜDÜR

Müşavirler

Özel Kalem

## Genel Müdür Yrd.(5)

## BÖLGE MÜDÜRLÜKLERİ

1. Bölge Müdürlüğü  
HAYDARPAŞA2. Bölge Müdürlüğü  
ANKARA3. Bölge Müdürlüğü  
İZMİR4. Bölge Müdürlüğü  
SIVAS5. Bölge Müdürlüğü  
MALATYA6. Bölge Müdürlüğü  
ADANA7. Bölge Müdürlüğü  
AFYONYHT Bölge Müdürlüğü  
ANKARA

## Yol Dairesi Başkanlığı

Ray Kaynak ve  
Yol Mak. On. Fb. Md.Afyon Beton Travers  
Fb. Md.Sivas Beton  
Travers Fb. Md.

Çankırı Makas Fb. Md.

Konya Yol İnşaat  
Grup Md.

## Cer Dairesi Baş.

Ankara Demiryol  
Fabrikası Md.Ankara, Adapazarı,  
Eskişehir, Sivas Tes. Al.Md.

## Fabrikalar Dairesi Başk.

## Yolcu Dairesi Başkanlığı

## Mali İşler Dairesi Baş.

Merkez Mali İşl. Md.

## Yük Dairesi Başkanlığı

## Dış İlişkiler Dairesi Başk.

İnsan Kaynakları  
Dairesi Başk.Destek Hizmetleri  
Dairesi Başk.

Teftiş Kurulu Bşk.

Hukuk Müşavirliği

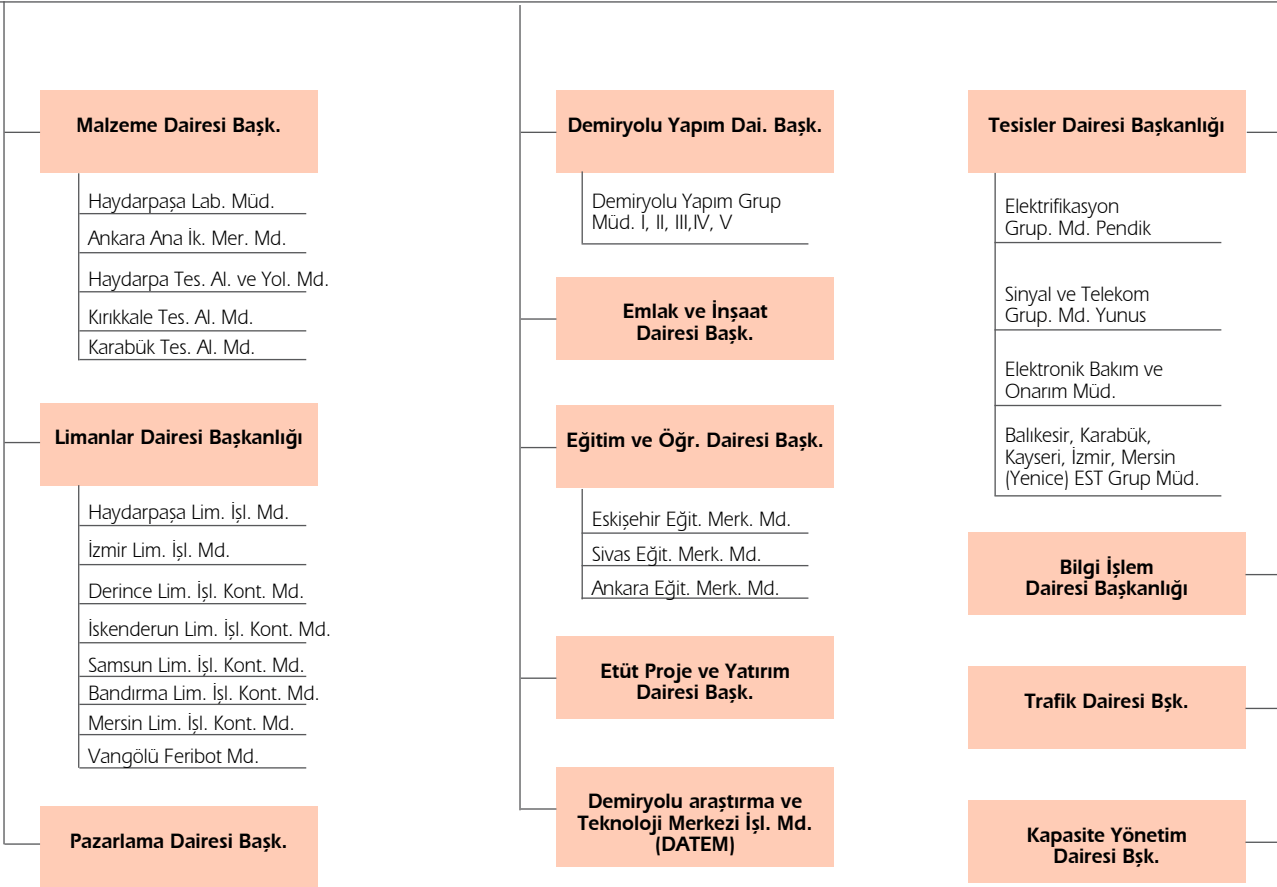
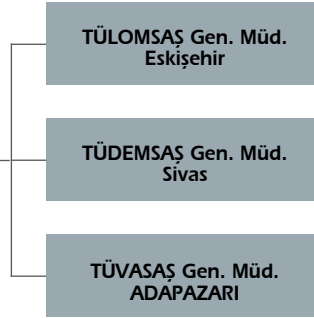
İç Denetim Dairesi Bşk.

APK Dairesi Bşk.

Basın Yayın ve Halkla İliş.  
MüşavirliğiEmniyet Yönetim Sistemi  
MüdürlüğüYönetim Kurulu  
Müdürlüğü



## BAĞLI ORTAKLIKLAR





## B- YASAL YÜKÜMLÜLÜKLER VE MEVZUAT ANALİZİ



6

TCDD; tüzel kişiliğe sahip, faaliyetlerinde özerk ve sorumluluğu sermayesiyle sınırlı bir İktisadi Devlet Teşekkülüdür. Teşekkül; Kamu İktisadi Teşebbüsleri Hakkında 233 sayılı KHK, 6461 Sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanuna ve Ana Statü hükümleri saklı kalmak üzere özel hukuk hükümlerine tabidir.

Teşekkül'ün Merkezi Ankara'dadır. Teşekkül'ün nominal sermayesi 42,5 Milyar TL olup, tamamı Devlete aittir. Teşekkül'ün sermayesi ilgili Bakanlığın teklifi üzerine Yüksek Planlama Kurulu Kararı ile değiştirilebilir. İlgili olduğu Bakanlık, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı olup Başbakanlığın teklifi ve Cumhurbaşkanlığının onayı ile ilgili Bakanlık değiştirilebilir.

01 Mayıs 2013 tarihli Resmi Gazetede yer alan 6461 Sayılı "Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun" ile Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün demiryolu altyapı işletmecisi olarak yapılandırılması, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık Anonim Şirketi adıyla demiryolu tren işletmecisi olarak bir şirket kurulması sağlanmıştır. Ayrışmaya yönelik süreç devam etmektedir.

Teşekkül mevcut demiryolu ağı üzerinde anahat yolcu ve yük taşımacılığı, Ankara, İstanbul ve İzmir'de banliyö hizmeti vermekte ve işletme hakkı devredilen

5 limanın dışında halihazırda 2 limanın işletmeciliğini yürütmektedir. Diğer taraftan İstanbul Boğazi (Haydarpaşa-Sirkeci), Marmara Denizi (Tekirdağ-Derince) ve Van Gölü'ndeki tren-feri işletmeciliği de TCDD tarafından gerçekleştirilmekte, Çankırı'da makas, Afyon ve Sivas'ta ise demiryolu traverslerinin üretimini yapmaktadır. Teşekkül çeşitli işyerlerindeki atölye ve depolarda araç-bakım onarımlarını da kendi bünyesinde gerçekleştirmektedir.

Teşekkül ayrıca, yabancı ülke demiryolları ile anlaşmalar yapmak ve demiryolu taşımacılığı ile ilgili olan uluslararası birliklere katılmak, yurtiçinde veya yurtdışında yapılmakta veya yapılacak olan demiryolu ve tesislerinin inşaatı işini yalnız başına veya ortaklık halinde birinci veya ikinci yüklenici olarak üstlenmek, görev alanına giren konularla ilgili olarak bağlı ortaklıklar veya diğer iştiraklere katılmak, yükleme, boşaltma, aktarma ve hamaliye işlerini yapmak ve bu işler için gerekli tesisleri kurup işletmek, her cins yakıt ve akaryakıt depolama, yükleme işlerini yapmak ve bu işler için gerekli tesisleri kurup işletmek gibi görevlerden de sorumludur.

Teşekkül; Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının ulaşım politikalarına uygun olacak şekilde Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının yönlendirmesi, Hazine Müsteşarlığının finansal desteği ve garantörlüğünde, Kalkınma Bakanlığının yatırım planlamasındaki desteği ile faaliyetlerini sürdürmektedir.

6461 Sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkındaki Kanun gereği TCDD'nin Yüksek Hızlı ve Hızlı Tren taşımacılığı için yaptığı demiryolu altyapı yatırımları, mevcut hatların çoklu hale getirilmesi, iltisak hatları ve bunların sinyalli ve elektrikli hale getirilmesi, mevcut hatların yenilenmesi ve iyileştirilmesine yönelik yatırımlarının finansmanı UDHB bütçesinden; yukarıda belirtilen yatırımlar dışındaki yatırımların finansmanı ile bakım onarım bütçesindeki finansman açıkları sermayesine mahsuben Hazine Müsteşarlığı tarafından karşılanır.

Teşekkülün, 26.04.2011 tarih ve 2011/1795 sayılı Bakanlar Kurulu Kararına istinaden muhtelif 40 hatta işletilen anahat yolcu trenlerine ait giderleri ve Van Gölü Feribot İşletmesi giderleri görev zararı kapsamında Hazine Müsteşarlığına karşılanmaktadır.

Teşekkül, 02.04.1987 tarihli ve 3346 sayılı Kamu İktisadi Teşebbüsleri ile Fonların Türkiye Büyük Millet Meclisince Denetlenmesinin Düzenlenmesi Hakkında Kanun ile 03.12.2010 tarihli 6085 sayılı

Sayıştay Kanunu çerçevesinde Sayıştay denetimine tabidir.

Teşekkülümüz, mevcut yasal çerçeve içerisinde hazırladığı kendi iç mevzuatına ve Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü'nün çıkardığı mevzuata göre faaliyetlerini sürdürmektedir. TCDD'nin iç mevzuatı diğer ülke demiryolu kuruluşlarında olduğu gibi verdiği hizmetlerin her aşamasını kapsamaktadır. Teşekkülün her eylemi ile ilgili bir mevzuatı bulunmaktadır. Söz konusu mevzuatlar, sistemin güvenli olmasını sağlamaktadır.

Teşekkülümüzün organizasyon yapısı, 233 sayılı Kanun Hükmündeki Kararıyla belirtilen KİT'lerin örgüt yapısına uygun bir örgüt yapısına sahiptir. Teşekkül; Yönetim Kurulu, merkezde Genel Müdürlük birimi, taşrada ise 8 Bölge Müdürlüğü ile 2 Liman İşletme Müdürlüğü ve 5 Liman İşletmesi Kontrol Müdürlüğü (Özel işleticiye devri yapılan limanlar) bazında teşkilatlanmıştır. Yönetim Kurulu ile Genel Müdürün görev ve yetkileri 233 Sayılı KHK ile belirlenmiştir.

## C- FAALİYET ALANLARI İLE HİZMET VE ÜRÜNLER

### FAALİYET ALANI 1- DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI

Ülkemizde hem yolcu hem de yük taşımacılığında aşağıdaki tablodan da görüleceği üzere karayolu ağırlıklı bir taşımacılık yapılmaktadır.

| Tablo 1 Ulaştırma Sistemlerine Göre Yük Taşımacılığı Dağılımı |          |           |           |          |
|---|----------|-----------|-----------|----------|
|   | KARAYOLU | DEMİRYOLU | DENİZYOLU | HAVAYOLU |
| 2000  | 86,7     | 5,3       | 7,8       | 0,2      |
| 2001  | 86,9     | 4,3       | 8,6       | 0,2      |
| 2002  | 89,3     | 4,3       | 6,3       | 0,2      |
| 2003  | 88,9     | 5,1       | 5,8       | 0,2      |
| 2004  | 90,2     | 5,4       | 4,2       | 0,2      |
| 2005  | 91,3     | 5         | 3,5       | 0,2      |
| 2006  | 91,4     | 5         | 3,6       | -        |
| 2007  | 90,3     | 4,9       | 4,8       | -        |
| 2008  | 89,3     | 5,3       | 5,5       | -        |
| 2009  | 89       | 5,2       | 5,8       | -        |
| 2010  | 88,8     | 5,3       | 5,9       | -        |
| 2011  | 88       | 5,1       | 6,9       | -        |
| 2012  | 88,6     | 4,8       | 6,6       | -        |
| 2013  | 88,7     | 4,4       | 6,9       | -        |
| 2014  | 89,5     | 4,6       | 5,9       | -        |

Tablo 2 Ulaştırma Sistemlerine Göre Yolcu Taşımaları Dağılımı

|      | KARAYOLU | DEMİRYOLU | DENİZYOLU | HAVAYOLU |
|------|----------|-----------|-----------|----------|
| 2000 | 95,9     | 2,2       | 0,03      | 1,84     |
| 2001 | 95,9     | 2,4       | 0,03      | 1,63     |
| 2002 | 96,1     | 2,3       | 0,02      | 1,59     |
| 2003 | 95,7     | 2,7       | 0,02      | 1,6      |
| 2004 | 95,5     | 2,1       | 0,63      | 1,77     |
| 2005 | 95,3     | 1,9       | 0,65      | 2,09     |
| 2006 | 97,3     | 2         | 0,72      | -        |
| 2007 | 97,4     | 1,9       | 0,73      | -        |
| 2008 | 97,5     | 1,7       | 0,74      | -        |
| 2009 | 97,6     | 1,6       | 75        | -        |
| 2010 | 97,8     | 1,6       | 0,68      | -        |
| 2011 | 97,8     | 1,6       | 0,63      | -        |
| 2012 | 91,5     | 1,1       | 0,52      | 6,97     |
| 2013 | 90,5     | 1         | 0,56      | 7,88     |
| 2014 | 89,8     | 1,1       | 0,59      | 8,52     |

1950 yılından itibaren dengeli bir ulaştırma politikası yürütülmediğinden demiryollarının ulaştırma sistemi içerisindeki yük taşıma payı %68,2'den 2014 yılında %4,6 seviyesine ve yolcu taşıma payı %42,2 iken 2014 yılında %1,1 seviyesine düşmüştür. Günümüzde gelinen noktada ise sürdürülebilir, sağlıklı ekonomik yapıya kavuşulması ve çevresel etkilerin en aza indirilmesi için tüm ulaşım alt sistemleri bir bütünün parçası olarak düşünülmektedir.

1950 yılından 2003 yılına kadar ulaştırma sektöründe yapılan yatırımların karayolu ağırlıklı olması sonucunda TCDD'de aşağıda belirtilen yapısal sorunlar meydana gelmiştir.

- Demiryolu ağının yetersizliği,
- Altyapı standartlarının düşüklüğü,
- Demiryolu araçlarının sayı ve nitelik olarak yetersizliği,
- Sinyalli ve elektrikli hatların azlığı,
- Uzman personel eksikliği,
- Diğer ulaştırma türleri ile bütünleşme ve rekabette yaşanan sıkıntılar.

TCDD yukarıda sözü edilen bu yapısal sorunlar ile 2003 yılına kadar işletme ve yatırım faaliyetlerini kısıtlı finansman kaynakları ile sürdürürken, 2003 yılından itibaren ulaştırma politikaları içerisinde demiryolları, yeniden devlet politikası haline gelmiştir.



## Hizmet 1. Yük Taşımacılığı

Teşekkülümüzde son yıllarda yapılan atılımlar neticesinde taşıma miktarları hızla artmıştır. 2010

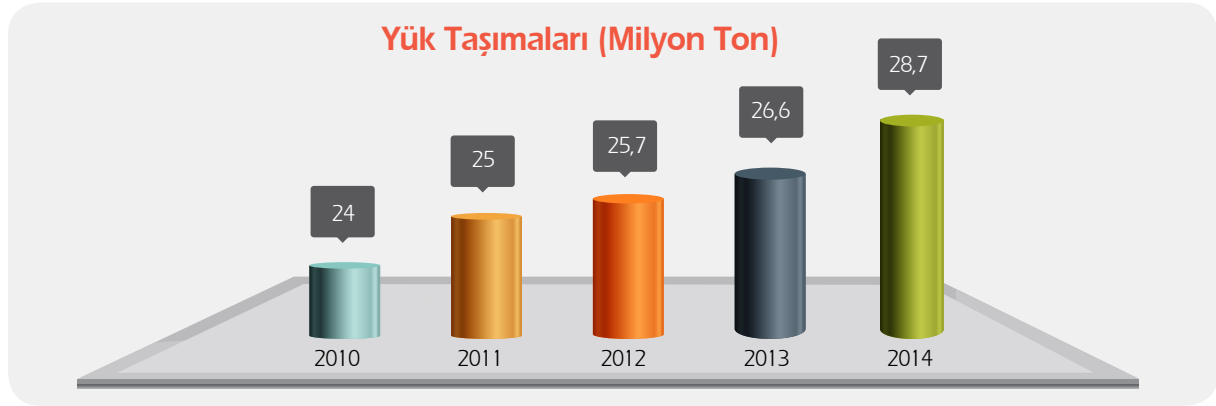
yılına göre 2014 yılında taşıma miktarında %18, ton-km'de %5 oranlarında artış yaşanmıştır.

**Tablo 3** Yük Taşımaları

| Yük Taşımaları*(Milyon)       | 2010   | 2011   | 2012   | 2013   | 2014   |
|-------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Ton (Milyon)                  | 24     | 25     | 25,7   | 26,6   | 28,7   |
| Ton-Km (Milyon-Km)            | 11.462 | 11.677 | 11.670 | 11.177 | 11.992 |
| Ortalama Taşıma Mesafesi (Km) | 474    | 457    | 455    | 420    | 418    |
| Rotasyon (Gün)                | 11     | 10     | 10,07  | 10,04  | 9,81   |

\*:İdari Taşımalar Dahil

### Grafik 1



Teşekkülümüzde 2004 yılı başından itibaren blok tren taşımacılığına geçilmiştir. Bu bağlamda Türkiye-Avrupa, Türkiye-Ortadoğu, Türkiye-Orta Asya ülkeleri arasında karşılıklı blok yük trenleri çalıştırılmaktadır.

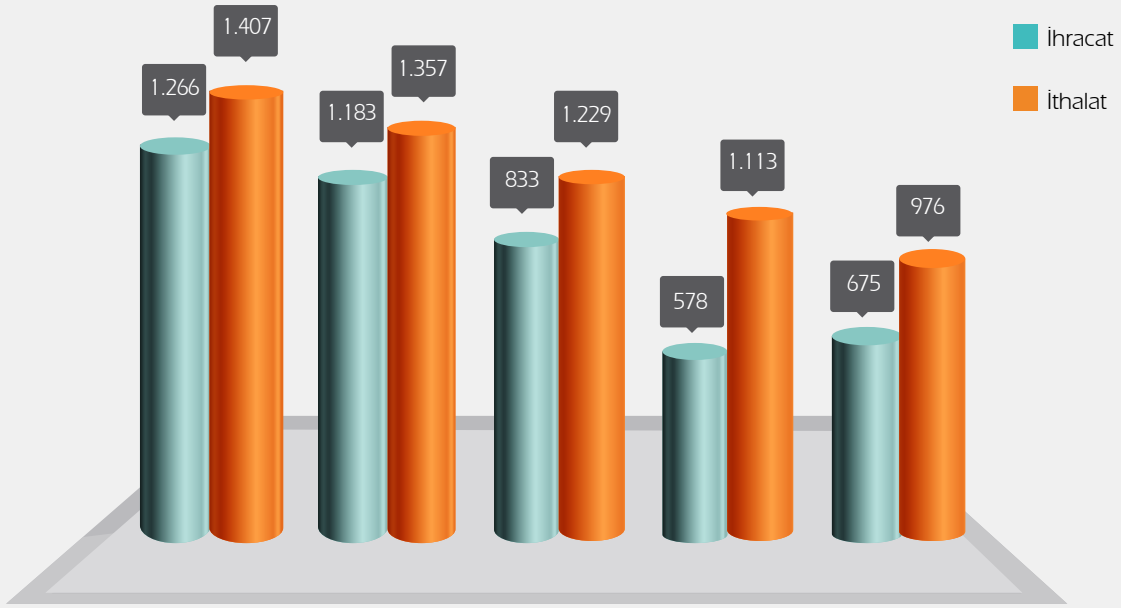
281 adetyükmerkezinin (Fabrika-Organize sanayi gibi) ana demiryolu ağına bağlantısını sağlayan 432 km iltisak hattı mevcuttur. Yük taşımalarımızın %55'i iltisak hatlarımızdan yapılmaktadır.

Rotasyonun düşüşünde ortalama taşıma mesafesindeki azalmalar da etkili olmuştur. Yük taşımalarında ortalama taşıma mesafesi giderek azalmıştır.

Teşekkülümüzün uluslararası taşımalarında 2014 yılında 2010 yılına göre ihracat taşımaları %47 oranında, ithalat taşımaları %31 oranında azalırken; transit taşımaları %47 oranında artmıştır. Toplam uluslararası taşımalar %38 oranında azalmıştır.

**Tablo 4 Uluslararası Yük Taşımaları (Bin-Ton)**

| Taşıma Türü (Bin) | 2010         | 2011         | 2012         | 2013         | 2014         |
|-------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| İhracat           | 1.266        | 1.183        | 883          | 578          | 675          |
| İthalat           | 1.407        | 1.357        | 1.229        | 1.113        | 976          |
| Transit           | 19           | 15           | 11           | 21           | 28           |
| <b>Toplam</b>     | <b>2.692</b> | <b>2.555</b> | <b>2.123</b> | <b>1.712</b> | <b>1.679</b> |

**Grafik 2****Uluslararası Yük Taşımaları (Bin Ton)**

2014 yılında yaptığımız uluslararası taşımalar içinde en yüksek paya sahip olan ülkelerin başında Macaristan (%39), Bulgaristan (%25), İran (%16) Almanya (%6) ve Avusturya (%4) gelmektedir.

Uluslararası yük trenlerinde dönemsel olarak müşteri talebine göre uluslararası tren güzergâhları değişikliği yapılabilmektedir.

**ORTADOĞU'ya**

Adana-İran  
Karabük-İran  
Ankara-İran  
Van-İran  
İskenderun-İran  
Köseköy-İran  
Manisa-İrak  
Mersin-İran  
Samsun-İran  
Balıkesir-İran  
Eskişehir-İran  
İzmir-İran  
Kayseri-İran  
Karabük-İran

**ORTA ASYA'ya**

Köseköy-Almata  
Köseköy-Türkmenistan  
Köseköy-Pakistan

**AVRUPA'ya**

Çerkezköy-Avusturya  
Çerkezköy-Almanya  
Halkalı-Macaristan  
Çerkezköy-Macaristan  
Çerkezköy-Çek Cumhuriyeti  
Halkalı-Slovenya  
Çerkezköy-Slovenya  
Halkalı-Slovakya  
Halkalı-Polonya  
Çerkezköy-Slovakya  
Halkalı-Sırbistan

Teşekkülümüzce Organize Sanayi Bölgesine yakın ve yük potansiyeli yüksek olan 19 merkezde Halkalı (İstanbul), Yeşilbayır (İstanbul), Köseköy (İzmit), Gelemen (Samsun), Eskişehir (Hasanbey), Boğazköprü (Kayseri), Gökköy (Balıkesir), Palandöken (Erzurum), Sivas, Uşak, Konya (Kayalık), Kaklık (Denizli), Yenice (Mersin), Mardin, Kahramanmaraş (Türkoğlu), Tatvan (Bitlis), Habur (Şırnak), Kars,

Bilecik (Bozüyük) lojistik merkez kurulması ve yaygınlaştırılması çalışmaları sürdürülmektedir. 2014 yılı sonuna kadar Samsun Gelemen, Uşak, İstanbul-Halkalı, Denizli-Kaklık, Eskişehir-Hasanbey, İzmit-Köseköy lojistik merkezleri işletmeye açılmıştır. Lojistik merkez projeleri hayata geçirildikçe buldukları bölgenin ticari potansiyeline ve ekonomik gelişimi ile kombine taşımacılığın gelişmesine katkı sağlayacaktır.

Tablo 5

## Lojistik Merkez Yük Taşımaları

| Lojistik Merkezler   | 2010             | 2011             | 2012             | 2013             | 2014             |
|----------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Samsun (Gelemen)     | 880.201          | 899.581          | 1.336.242        | 1.327.485        | 1.288.107        |
| İstanbul-Halkalı     | 1.084.587        | 991.112          | 791.810          | 493.933          | 12.964           |
| İzmit (Köseköy)      | 648.541          | 500.826          | 460.118          | 13.388           | 121.949          |
| Uşak                 | -                | -                | -                | 210.915          | 277.904          |
| Denizli (Kaklık)     | -                | -                | -                | -                | 23.530           |
| Eskişehir (Hasanbey) | -                | -                | -                | -                | 184.648          |
| <b>Toplam</b>        | <b>2.613.329</b> | <b>2.391.519</b> | <b>2.588.170</b> | <b>2.045.721</b> | <b>1.909.102</b> |

Açılan lojistik merkezlerinde tren teşkili, manevra, tartı, vb. tren işletmesiyle ilgili olan hizmetler TCDD tarafından, yükleme-boşaltma, elleçleme hizmetleri ise özel sektör tarafından verilmektedir.

TCDD hedefleri doğrultusunda yapılan yol yenileme ve bakım-onarım çalışmaları, elektrifikasyon

ve sinyalizasyon çalışmaları nedeniyle demiryolu şebekesinde 2014 yılında 28 adet hat kesiminde yollar belirli ve aralıklı sürelerle veya tamamen işletime kapatılmıştır. Bu durum yük trafiğini olumsuz olarak etkilemekte olup lojistik merkezlerden yapılan taşımaların da istenilen seviyelere çıkmasına engel olmaktadır.



## Hizmet 2.Yolcu Taşımacılığı

### 2.1.Banliyö Taşımacılığı

Teşekkülümüz kent içi ulaşım hizmetleri İstanbul, Ankara ve İzmir olmak üzere en büyük üç kentimizde sağlanmaktadır. Ayrılıkçeşme-Kazlıçeşme arasında 29 Ekim 2013 tarihinde hizmete alınan ve 13 Kasım 2013 tarihinde ticari seferleri başlatılan Marmaray

hattında (333 sefer/gün), Ankara'da Sincan-Kayaş parkurunda (157 sefer/gün) ve İzmir'de ise %50 oranında pay sahibi olduğu iştiraki olan İZBAN A.Ş. ile Alağa-Cumaovası parkurunda (193 sefer/gün) banliyö hizmeti vermektedir.

**Tablo 6 Banliyö Yolcu Sayısı**

| Banliyö Yolcu Sayısı (Bin) | 2010          | 2011          | 2012          | 2013          | 2014          |
|----------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Sirkeci                    | 22.268        | 23.736        | 24.341        | 4.868         | -             |
| Haydarpaşa                 | 26.409        | 28.987        | 26.021        | 12.547        | -             |
| Ankara                     | 11.224        | 6.703         | -             | 4.343         | 11.749        |
| MARMARAY                   | -             | -             | -             | 3.693         | 43.651        |
| <b>Toplam</b>              | <b>59.901</b> | <b>59.426</b> | <b>50.362</b> | <b>25.451</b> | <b>55.400</b> |
| İZBAN                      | 2.647         | 35.438        | 50.361        | 61.205        | 75.196        |



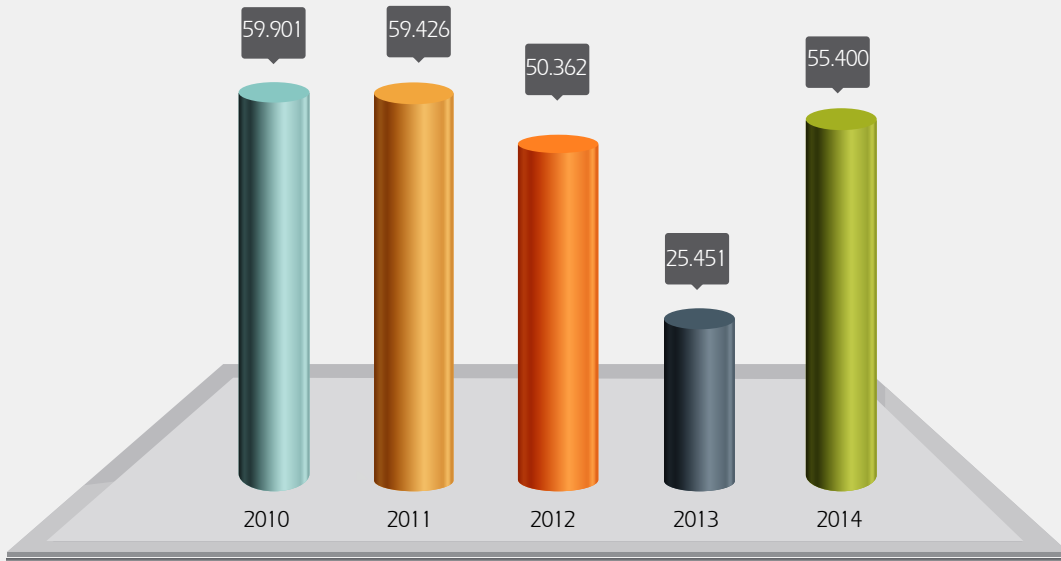
Banliyö taşımacılığında 2014 yılında 55,4 milyon yolcu taşınmış olup, 2010 yılına göre banliyö yolcu sayısı %8 oranında azalmıştır.

Marmaray projesi "Haydarpaşa-Gebze, Sirkeci-

Halkalı Banliyö Hatlarının iyileştirilmesi, İnşaat İş'i kapsamında; Haydarpaşa-Gebze banliyö hattının Gebze-Pendik kesimi, 29.04.2012 tarihinden itibaren, Sirkeci-Halkalı banliyö hattının Kazlıçeşme-

**Grafik 3**

**Banliyö Yolcu Sayısı (Bin)**





Halkalı kesimi, 01.03.2013 tarihinden itibaren tren trafiğine kapatılmıştır. Banliyö trenleri, Haydarpaşa-Pendik parkurunda 19.06.2013 tarihine, Sirkeci-Yedikule arasında ise 12.08.2013 tarihine kadar işletilmiştir. Marmaray seferleri Ayrılık Çeşmesi-Kazlıçeşme arasında 29.10.2013 tarihinde başlamış olup, 13.11.2013 tarihinden itibaren ticari tarifeli seferlere geçilmiştir.

Teşekkürümüz, banliyö hizmeti verdiği illerin kentiçi ulaşımına önemli ölçüde katkı sağlamaktadır. Banliyö güzergâhları, şehirlerin gelişimini belirleyen etkenler arasında yer alması sebebiyle kentin ve kentiçi ulaşımın planlamasında belirleyici olmaktadır.

Banliyö yolcu taşımaları 2014 yılında 2013 yılına göre %118 oranında artış göstermiştir. Banliyö yolcu sayısındaki artışta; Ayrılık Çeşmesi-Kazlıçeşme arasında 29.10.2013 tarihinde günde 216 seferle Marmaray işletmeciliğine başlanması, tren sefer sayısının Yenikapı istasyonunun Yenikapı-Taksim-Haciosman Metrosuna aktarma bağlantısının 15.02.2014 tarihinde açılması ile 17.02.2014 tarihinden itibaren yolcu yoğun saatlerde sefer aralıklarının 7 dakikaya düşürülerek 254 sefere çıkarılması, Atatürk Havalimanı'na ulaşımı kolaylaştıran Yenikapı- Atatürk Havalimanı metro bağlantısının açılışı ile 10.11.2014 tarihinden itibaren pik saat saatlerde (07:00- 10:00/16:00-20:00) sefer aralığının 6 dakikaya düşürülmesi etkili olmuştur. 2015 yılı Nisan ayında seferler günlük 333 adede çıkarılmıştır.

İzmir Banliyö Sistemini Geliştirme Projesi kapsamında, Aliağa-Alsancak-Cumaovası arasındaki mevcut demiryolu hattında İzmir Büyükşehir Belediyesi ile müşterek banliyö işletmeciliği yapmak amacıyla Mart 2005 tarihinde protokol imzalanmıştır. 2006 yılında TCDD ve İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin %50' şer hisseli ortaklığında İZBAN A.Ş kurulmuştur.

Teşekkürümüz tarafından banliyö bölgesi çift hatta çıkartılmış, 79 km çift hat Aliağa-Menemen-Basmane ve Alsancak-Cumaovası hattında elektrifikasyon, sinyalizasyon ve telekomünikasyon tesisleri kurulmuş, bu kesimlerdeki alt yapı eksiklikleri giderilmiş ve hat ihata altına alınmış, Egekent II ve Ulukent istasyonları metro standardında yeniden inşa edilmiştir. İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından Şubat 2006 tarihinden itibaren başlatılan istasyon, depo ve karayolu alt/üst geçidi inşaatları ile mevcut istasyonların düzenlemesi çalışmalarının tamamlanmasına müteakip 2010 yılı Ağustos ayında

Alsancak-Cumaovası, 2011 yılı Şubat ayında ise Aliağa - Cumaovası hat kesiminde İZBAN A.Ş tarafından yolculu ön işletme seferlerine başlanılmıştır. 79 km'lik çift hatlı Cumaovası-Alsancak-Aliağa parkurunda 31 istasyon ile 06.03.2011 tarihinden itibaren ticari işletmeciliğe başlanmıştır. 2010 yılı Ağustos ayından itibaren hatta taşımalar sürekli artış göstermiş, 79 km'lik parkurda sanayi ve konut alanlarını birbirine bağlaması açısından kent içi ulaşımında tercih edilir hale gelmiştir. Projenin güneyde Cumaovası'ndan Tepeköy'e uzatılması çalışmaları devam etmektedir. 2015 yılı sonunda Cumaovası-Tepeköy, 2016 yılı sonunda ise Tepeköy-Selçuk kesiminin yapımının tamamlanması planlanmaktadır. Projenin kuzeyde ilk etapta Çandarlı Limanı'na, ikinci etapta Bergama'ya kadar uzatılması için çalışmalar sürdürülmektedir

Sincan-Kayaş arası 37 km'lik mevcut banliyö hattının daha güvenli, konforlu bir ulaşım türü haline getirilmesi amacıyla Başkentray Projesi geliştirilmiştir. İlave hat yapımları ile Ankara-Behiçbey arasında 2 adet hızlı tren, 2 adet banliyö, 2 adet konvansiyonel trenler için olmak üzere toplam 6 yol; Behiçbey-Sincan arasında 2 adet hızlı tren, 2 adet banliyö, 1 adet konvansiyonel trenler için olmak üzere toplam 5 yol; Ankara-Kayaş arasında ise 2 adet banliyö, 1 adet hızlı tren, 1 adet konvansiyonel trenler için olmak üzere toplam 4 yol ayrılacaktır.

Parkurdaki tüm hemzemin geçitler kaldırılarak, karayolu alt ve üst geçitleri ile çözüm sağlanacaktır. Sincan-Kayaş arasındaki koridor ihata altına alınacaktır. İstasyonların tümünde otomatik ücret-veri toplama (turnike) anons ve kamera sistemleri kurulacaktır. Tüm duraklar, yeniden inşa edilerek metro standardında, yürüyen merdivenler ve asansörler vasıtası ile engelli vatandaşlarımızın kullanabileceği hale getirilecektir.

Projenin 1.Etabı (Sincan-Ankara arasında Kuzeyde Bulunan Mevcut Hattın Yanına Yeni Bir Hat İlave Edilmesi İşi) kapsamında Ankara-Behiçbey arasında yeni bir hat ilavesi, Behiçbey-Sincan arasında tek hat olmak üzere toplam 28 kilometre yeni yol ve Kayaş-Sincan arasındaki mevcut demiryolunda gerekli bazı düzenlemeler yapılmıştır. Projenin 2.etabını oluşturan ve 25.04.2012 tarihinde başlayan ihale süreci tamamlanamamıştır. Başkentray projesi kapsamında 32 adet yeni banliyö seti temini gerçekleştirilmiştir. Söz konusu projenin hayata geçirilmesi ile birlikte, 156 olan günlük banliyö sefer sayısının 264 sefere çıkarılması planlanmaktadır.



## 2.2. Anahat Yolcu Taşımacılığı

Teşekkülümüzde yolcu hizmeti; yurtiçi, uluslararası ve YHT+Otobüs, YHT+Tren kombine yolcu taşımacılığı şeklinde sunulmaktadır.

Türkiye genelinde 45 il merkezinden ve 13 il sınırı içerisinde demiryolu geçmektedir. Yeni yapılan yüksek hız hatları ve ikinci hatlar hariç olmak üzere tek hat üzerinde işletmeciliğin yapıldığı yolcu, yük ve banliyö vasfında değişik niteliklere sahip birden çok tren çalıştırılması zorunluluğu tren hızlarının düşmesine ve tehirlerin oluşmasına neden olmaktadır.

Yolcu taşımacılığında yüksek hızlı tren işletmeciliği seferleri Ankara-Eskişehir arasında 13 Mart 2009, Ankara-Konya arasında 24 Ağustos 2011, Ankara-İstanbul arasında 25 Temmuz 2014, Konya-İstanbul arasında ise 18 Aralık 2014 tarihlerinde başlamıştır.

2010 yılında toplam taşımalar içinde %8 paya sahip olan yüksek hızlı yolcu trenleri, hızlı tren ağının yaygınlaşmasıyla birlikte 2014 yılı sonunda %22 paya ulaşmıştır. Konvansiyonel trenlerle gerçekleştirilen anahat ve bölgesel yolcu taşımacılıklarının payları ise 2010 yılında %23 ve %69 iken 2014 yılında %17 ve %61'e inmiştir.

**Tablo 7 Yolcu Sayısı (Bin)**

|               | 2010          | 2011          | 2012          | 2013          | 2014          |
|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| YHT           | 1.890         | 2.557         | 3.350         | 4.207         | 5.086         |
| Anahat        | 5.725         | 5.440         | 3.148         | 3.719         | 3.970         |
| Bölgesel      | 16.657        | 18.329        | 13.425        | 13.064        | 13.947        |
| <b>Toplam</b> | <b>24.272</b> | <b>26.326</b> | <b>19.923</b> | <b>20.990</b> | <b>23.003</b> |

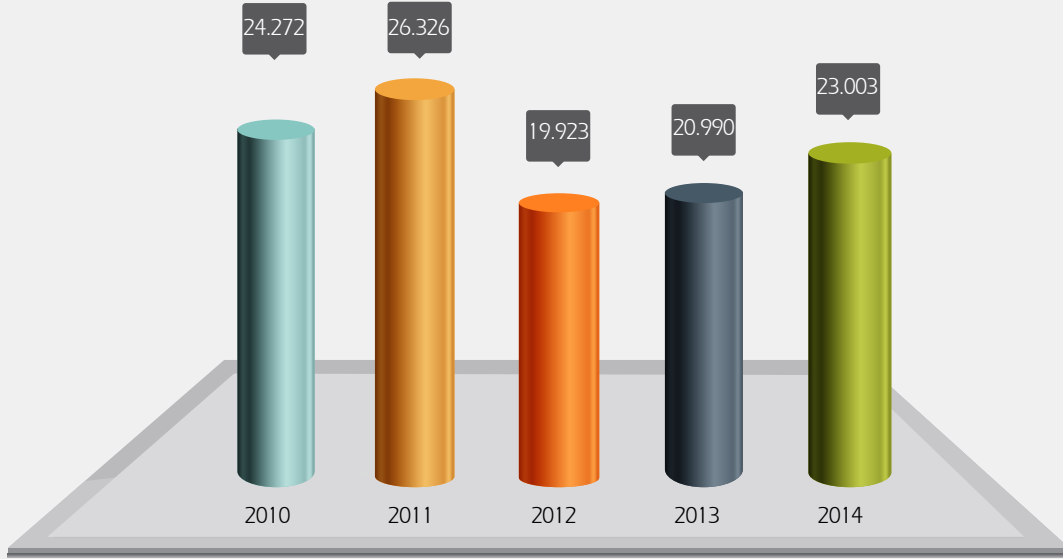
2014 yılında 2010 yılına göre toplam anahat yolcu taşımacılığında % 5, anahat yolcu-km de ise % 4 oranında azalma olmuştur.

**Tablo 8 Anahat Yolcu Sayısı (Bin)**

|               | 2010          | 2011          | 2012          | 2013          | 2014          |
|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Anahat        | 24.012        | 26.145        | 19.798        | 20.892        | 22.848        |
| Uluslararası  | 260           | 181           | 125           | 99            | 155           |
| <b>Toplam</b> | <b>24.272</b> | <b>26.326</b> | <b>19.923</b> | <b>20.991</b> | <b>23.003</b> |

Grafik 4

## Anahat Yolcu Sayısı (Bin)



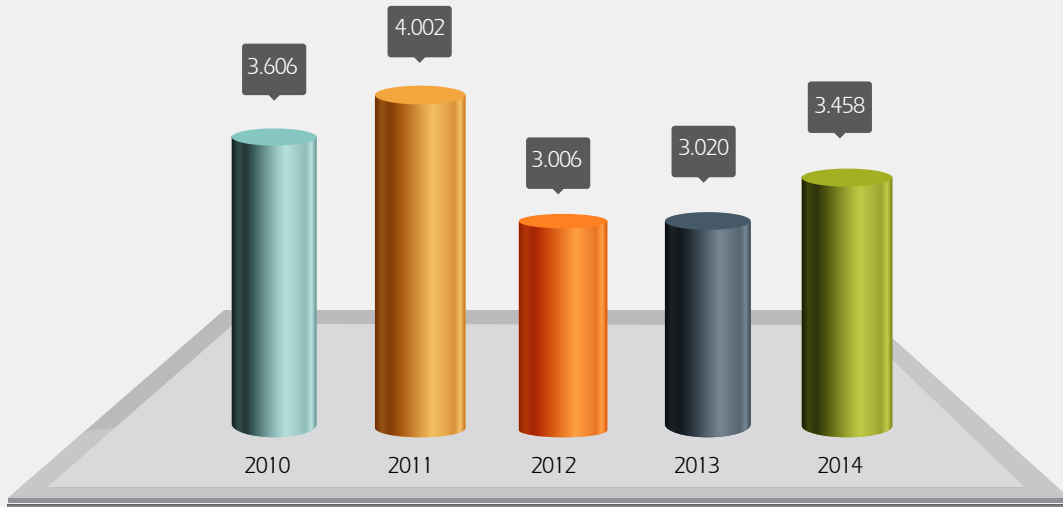
Tablo 9

## Anahat Yolcu Kilometreleri (Milyon)

|               | 2010         | 2011         | 2012         | 2013         | 2014         |
|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Anahat        | 3.493        | 3.922        | 2.949        | 2.976        | 3.388        |
| Uluslararası  | 113          | 80           | 57           | 44           | 70           |
| <b>Toplam</b> | <b>3.606</b> | <b>4.002</b> | <b>3.006</b> | <b>3.020</b> | <b>3.458</b> |

Grafik 5

## Anahat Yolcu Kilometreleri (Milyon)



### 2.2.1.Yurtiçi

Demiryolu hattı bulunan yurdun değişik merkezleri arasında yurtiçi yolcu taşıma hizmeti verilmektedir. Anahat yolcu taşımacılığı hizmet verilen çeşitli özelliklere göre tanımlanan YHT, süper ekspres, mavi tren, ekspres, uluslararası ekspres, bölgesel ekspres, DMU, rayotobüsü, normal yolcu ve karma yolcu treni olmak üzere 8 grup yolcu treni ile yapılmaktadır.

**Yüksek Hızlı Trenler:** Saatte 250 km hızı gerçekleştiren çok hızlı ve konforlu trenler olup, Ankara-İstanbul, Ankara-Eskişehir, Ankara-Konya ve Konya-İstanbul hatlarında YHT hizmeti verilmektedir. Eskişehir-Ankara YHT'lerine Eskişehir'den Kütahya'ya DMU Setleri, Bursa'ya otobüs ile kombine bağlantı verilmektedir. Ankara-Konya YHT'lerine Konya'dan Karaman, Manavgat, Alanya ve Antalya'ya otobüs seferi ile kombine bağlantı verilmektedir. İstanbul-Konya YHT'lerine otobüsle Eskişehir'den Bursa'ya, Konya'dan Karaman'a, Ankara-İstanbul YHT'lerine Eskişehir'den Denizli ve Kütahya'ya tren seferleri ile Bursa'ya otobüsle kombine bağlantı verilmektedir.

| Tren Adı          | Parkuru          |
|-------------------|------------------|
| Yüksek Hızlı Tren | Ankara-İstanbul  |
| Yüksek Hızlı Tren | Ankara-Eskişehir |
| Yüksek Hızlı Tren | Ankara-Konya     |
| Yüksek Hızlı Tren | Konya-İstanbul   |

**Süper Ekspresler:** Hızlı ve konforlu trenler olup, büyük kentler arasında direkt yolcu taşıması yapan, ara gar ve istasyonlarda durdurulmayan trenlerdir

| Tren Adı          | Parkuru        |
|-------------------|----------------|
| 6 Eylül Ekspresi  | İzmir-Bandırma |
| 17 Eylül Ekspresi | İzmir-Bandırma |

**Mavi Trenler:** İşledikleri bölgenin önemli merkezleri dışında durmayan trenlerdir.

| Tren adı        | Parkuru        |
|-----------------|----------------|
| İç Anadolu Mavi | Konya-Adana    |
| İzmir Mavi      | Ankara-İzmir   |
| Çukurova Mavi   | Ankara-Adana   |
| 4 Eylül Mavi    | Ankara-Malatya |
| Konya Mavi      | Konya-İzmir    |

**Ekspres Trenler:** Uzun mesafeli hızlı trenlerdir. Yolcu yoğun olan merkezlerde durmaktadır.

| Tren adı         | Parkuru          |
|------------------|------------------|
| Karesi Ekspresi  | Balıkesir-İzmir  |
| Doğu Ekspresi    | Ankara-Kars      |
| Güney Ekspresi   | Ankara -Kurtalan |
| Vangölü Ekspresi | Ankara -Tatvan   |
| Fırat Ekspresi   | Adana-Elazığ     |
| Toros Ekspresi   | Adana-Konya      |

**Bölgesel Ekspresler:** Bölgesel ekspresler; işledikleri bölgenin, yolcusu yoğun olan merkezlerinde duran trenlerdir. Önemli Bölgesel Ekspresler:

| Tren adı         | Güzergâh          |
|------------------|-------------------|
| Bölgesel Ekspres | İzmir-Uşak        |
| Bölgesel Ekspres | Ankara-Polatlı    |
| Bölgesel Ekspres | Amasya-Samsun     |
| Bölgesel Ekspres | İskenderun-Mersin |
| Bölgesel Ekspres | Mersin-İslahiye   |
| Bölgesel Ekspres | Adana-Mersin      |

**DMU/Ray Otobüsü/Mototrenler:** 5600/5700 serisi Ray otobüsü, 5500 serisi mototrenler ve 15000 serisi DMU dizel tren setleri vasıtasıyla kısa mesafeler arasında işleyen ve işledikleri bölgenin yolcusu yoğun olan merkezlerinde duran trenlerdir.

| Tren adı       | Güzergah            |
|----------------|---------------------|
| DMU/Rayotobüsü | Adana-Mersin        |
| DMU/Rayotobüsü | Karaman-Konya       |
| DMU/Rayotobüsü | Eskişehir-Kütahya   |
| DMU/Rayotobüsü | Basmane-Denizli     |
| DMU/Rayotobüsü | Basmane-Ödemiş-Tire |
| DMU/Rayotobüsü | Divriği-Sivas       |
| DMU/Rayotobüsü | Zonguldak-Filyos    |

**Yolcu Trenleri:** Kısa ve uzun mesafe trenleri olup, yerleşim merkezleri arasında çalışan ve aradaki bütün istasyonlar ile duraklarda duran trenlerdir.

| Tren adı | Güzergah          |
|----------|-------------------|
| Yolcu    | Kırıkkale-Ankara  |
| Yolcu    | Manisa-Alaşehir   |
| Yolcu    | Samsun-Sivas      |
| Yolcu    | Diyarbakır-Batman |

**Karma Yolcu Trenleri:** Kısa ve uzun mesafeli yerleşim merkezleri arasında çalışan, aradaki bütün istasyonlar ile duraklarda duran ve dizisinde yük vagonu bulunan yolcu trenleri karma tren olarak hizmet vermektedir.

| Tren adı | Güzergah         |
|----------|------------------|
| Karma    | Divriği-Sivas    |
| Karma    | Erzincan-Divriği |
| Karma    | Tatvan-Elazığ    |

### 2.2.2. Uluslararası

Uluslararası anlaşmalar çerçevesinde gerek Teşekkülümüzün gerekse diğer ülke demiryollarının vagonlarından teşkil edilerek uluslararası çalıştırılan trenlerdir.

### Avrupa Yönüne

İstanbul-Bükreş arasında (Sofya, Belgrad bağlantılı) Bosfor Ekspresi

Edirne-Villach-Viyana (Oto kuşet treni/OPTİMA)

### Ortadoğu Yönüne

Ankara-Tahran (Transasya Ekspresi)

Van-Tebriz parkurlarında uluslararası yolcu taşıma hizmeti verilmektedir.

### 2.2.3. Kombine Yolcu Taşımacılığı

Yüksek Hızlı Tren bağlantılı konvansiyonel tren ve otobüs taşımacılığı ile 2010–2014 yılları arasında toplam 1.422.594 yolcu taşınmıştır. Aynı dönemde sadece Yüksek Hızlı Trenlerle toplam 17.088.726 yolcu taşınmıştır. Yüksek Hızlı Trenlerle taşınan kombine biletli yolcu sayısının toplam yolcu sayısına oranı %8 civarındadır.

## FAALİYET ALANI 2: LİMAN İŞLETMECİLİĞİ

Teşekkülümüz tarafından işletilen limanlardan Mersin, İzmir, İskenderun, Samsun, Bandırma ve Derince Limanları belli süreli işletme hakkının devri yöntemiyle özelleştirme kapsamına alınmıştır.

Bu kapsamda;

- Mersin Limanı 11.05.2007 tarihinde ihaleyi kazanan firmaya 36 yıllığına devredilmiştir.
- Samsun Limanı 31.03.2010 tarihinde ihaleyi kazanan firmaya 36 yıllığına devredilmiştir.
- Bandırma Limanı 18.05.2010 tarihinde ihaleyi

kazanan firmaya 36 yıllığına devredilmiştir.

- İskenderun Limanı 30.12.2011 tarihinde ihaleyi kazanan firmaya 36 yıllığına devredilmiştir.
- Derince Limanı 02.03.2015 tarihinde ihaleyi kazanan firmaya 39 yıllığına devredilmiştir.
- İzmir Limanının belirli süreli özelleştirme çalışmaları devam etmektedir.

Özelleştirme kapsamında olmayan Haydarpaşa Limanı ise Teşekkülümüzce işletilmektedir.



Tablo 10

Limanlarımızın Kapasitesi

| Limanlar      | Yolcu Gemisi Kabul Kapasitesi/ Yıl | Yük Gemisi Kabul Kapasitesi/ Yıl | Konteyner Elleçleme Kapasitesi (1000) TEU/Yıl | Konteyner Elleçleme Kapasitesi (1000) Ton/Yıl | Dökme Kuru+Karışık Eşya Elleçleme Kapasitesi (1000) Ton/Yıl | Açık Depolama Alanı (m <sup>2</sup> ) | Kapalı Depolama Alanı (m <sup>2</sup> ) |
|---------------|------------------------------------|----------------------------------|---|---|---|---------------------------------------|---|
| Haydarpaşa    | 0                                  | 1.944                            | 654   | 4.934   | 1.913   | 181.750                               | 20.572                                  |
| İzmir         | 0                                  | 1.728                            | 810   | 258   | 6.853   | 122.990                               | 2.000                                   |
| Derince       | 1.245                              | 1.305                            | 26  | 7.669   | 1.317   | 219.345                               | 24.678                                  |
| <b>Toplam</b> | <b>1.245</b>                       | <b>4.977</b>                     | <b>1.490</b>                                  | <b>12.861</b>                                 | <b>10.083</b>   | <b>524.085</b>                        | <b>47.250</b>                           |

## Hizmet 1: Elleçleme Hizmetleri

Teşekkülümüz 2014 yılında Haydarpaşa, Derince ve İzmir Limanlarında liman işletmeciliği faaliyetlerinde bulunmuştur.

İzmir Limanı, İzmir ili, Konak ilçesi, İzmir Körfezi içinde yer almaktadır. Geniş bir hinterlanda sahip olan İzmir Limanı deniz ulaşımı açısından Ege Denizi'nin merkezinde ve Karadeniz-Akdeniz rotası üzerinde bulunmaktadır. İzmir Körfezinin coğrafi yapısı sayesinde doğal bir liman niteliğinde olan İzmir Limanı tüm yıl boyunca kesintisiz hizmet sunmaktadır.

TCDD İzmir Liman İşletmesi her tip gemi ve yük türüne hizmet vermektedir. Ancak liman günümüzde ağırlıklı olarak konteyner yüklerinde uzmanlaşmıştır.

İstanbul Boğazı'nın Anadolu yakasında bulunan Haydarpaşa Limanı, Karadeniz-Akdeniz gemi rotaları

üzerinde uygun bir konumda bulunmaktadır. Ülkemizin en yüksek dış ticaret hacmine sahip bölgesinde bulunan liman konteyner, Ro-Ro ve general kargo yüklerine hizmet vermektedir.

İzmit Körfezinin en eski yük limanlarından birisi olan Derince Limanı konumu itibarı ile ülkemizdeki yük trafiğinin en yoğun olduğu İzmit Körfezi'nin Kuzey kıyısında Kocaeli ili'ne bağlı Derince ilçesi'nde yer almaktadır. Ülkemizdeki otomotiv dış ticaretinin önemli limanlarından birisi olan Derince Limanı Ro-Ro yüklerin yanı sıra general kargo, kuru ve sıvı dökme yüklere hizmet vermektedir. Derince Limanını İzmit Körfezindeki diğer limanlardan ayıran en büyük özelliği, limanın demiryolu bağlantısının olmasıdır. Derince Limanı İşletmesi 02.03.2015 tarihinde 39 yıllığına özel sektöre devredilmiştir.

**Tablo 11 Özelleştirilen Limanlar Dahil Toplam TCDD Liman Hizmetleri**

| Liman Hizmetleri  | 2010  | 2011  | 2012  | 2013  | 2014  |
|-------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Ton (Milyon)      | 20,0  | 15,3  | 12,9  | 16    | 17,8  |
| Gelir (Milyon TL) | 238,1 | 255,2 | 241,5 | 260,2 | 315,9 |

\*2010 yılında özelleştirilen Samsun ve Bandırma Limanlarının yıl içerisindeki elleçlemesi dahil

\*\*2011 yılında özelleştirilen İskenderun Limanının yıl içerisindeki elleçlemesi dahil

2010 yılına göre 2014 yılında liman elleçleme miktarı %11 azalmış, liman gelirleri cari fiyatlara göre %40 oranında artmıştır.

**Tablo 12 Limanlar Yükleme-Boşaltma Tonajları (Bin Ton)**

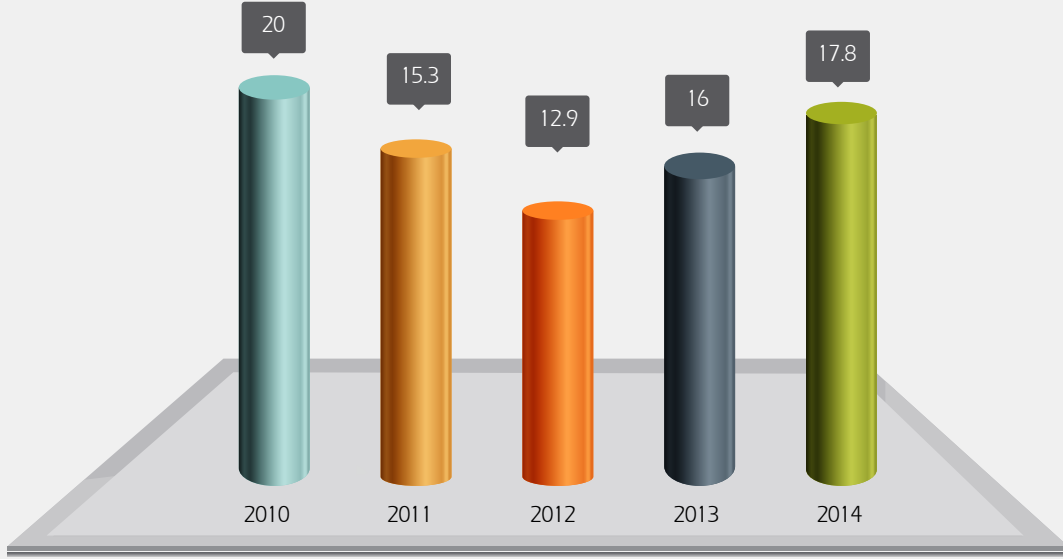
| Limanlar     |               | 2010          | 2011          | 2012          | 2013          | 2014          |
|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| HAYDARPAŞA   | Yükleme       | 424           | 613           | 605           | 1.912         | 2.128         |
|              | Boşaltma      | 1.068         | 1.285         | 1.033         | 1.682         | 1.961         |
|              | <b>Toplam</b> | <b>1.492</b>  | <b>1.898</b>  | <b>1.638</b>  | <b>3.594</b>  | <b>4.089</b>  |
| DERİNCE      | Yükleme       | 1.580         | 1.334         | 1.290         | 1.436         | 1.569         |
|              | Boşaltma      | 905           | 1.052         | 705           | 954           | 1.395         |
|              | <b>Toplam</b> | <b>2.485</b>  | <b>2.386</b>  | <b>1.995</b>  | <b>2.390</b>  | <b>2.964</b>  |
| İZMİR        | Yükleme       | 6.341         | 5.488         | 5.287         | 5.630         | 5.737         |
|              | Boşaltma      | 3.586         | 4.016         | 4.014         | 4.460         | 4.968         |
|              | <b>Toplam</b> | <b>9.927</b>  | <b>9.504</b>  | <b>9.301</b>  | <b>10.090</b> | <b>10.705</b> |
| GENEL TOPLAM | Yükleme       | 8.345         | 7.435         | 7.182         | 8.978         | 9.434         |
|              | Boşaltma      | 5.559         | 6.353         | 5.752         | 7.096         | 8.324         |
|              | <b>Toplam</b> | <b>13.904</b> | <b>13.788</b> | <b>12.934</b> | <b>16.074</b> | <b>17.758</b> |

Bu azalışta Samsun Limanı'nın 31/03/2010 tarihinde, Bandırma Limanı'nın 18/05/2010

tarihinde, İskenderun Limanı'nın ise 30/12/2011 tarihinde özel işleticilere devredilmesi etkili olmuştur.

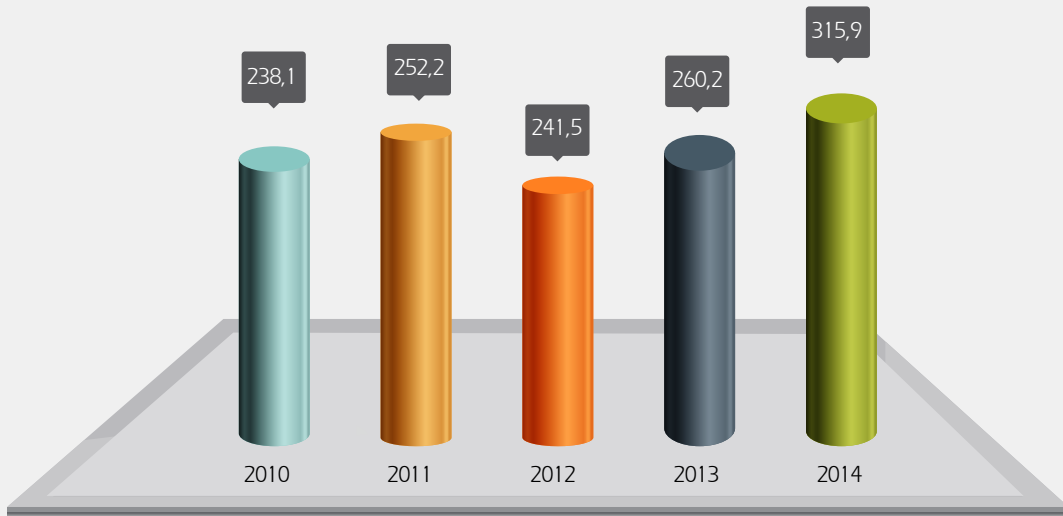
Grafik 6

## Liman Elleçlemeleri (Milyon Ton)



Grafik 7

## Liman Geliri (Milyon TL)



Limanlarımızda gelirin gideri karşılama oranlarını incelediğimizde liman faaliyetlerinin Teşekkülümüz açısından taşıdığı önem daha iyi anlaşılacaktır.

**Tablo 13 Limanlarımızda Gelirin Gideri Karşılama Oranı**

| Limanelar  | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|------------|------|------|------|------|------|
| HAYDARPAŞA | 82   | 109  | 95   | 100  | 109  |
| DERİNCE    | 79   | 100  | 82   | 103  | 139  |
| İZMİR      | 195  | 192  | 201  | 201  | 203  |

Deniz taşımacılığında, taşıma miktarını artırıp maliyeti azaltarak verimliliği yükseltmek, gemilerin limanda kalma süresini en aza indirmek ve gemi

dolaşımını arttırabilmek için konteyner taşımacılığına uygun bir liman işletmeciliğine geçmek önemlidir.

## Hizmet 2: Gemiye İlişkin Hizmetler

Teşekkülümüzce işletilen limanlarımıza gelen/ giden gemilerin emniyetli şekilde rıhtımlara yanaştırılmaları-ayrılmaları ve rıhtımlarda kaldığı süreler içerisinde TCDD Liman Hizmetleri Tarifesi ile mer'i yönetmelikler dahilinde, İzmir Limanı'nda

barınma, palamar, tatlı su tedariki ile atık alma hizmetleri sağlanmakta olup, bu hizmetlere ilave olarak Haydarpaşa Limanı'nda römorkaj hizmeti de sağlanmaktadır.





## FAALİYET ALANI 3: BAKIM-ONARIM FAALİYETLERİ

### Üretim 1: Yol Bakım-Onarımları

Mevcut hatlarımızın altyapı standartları yükseltilecek trenlerimizin hız, güvenlik ve konforunun artırılması amacıyla; 2010-2014 yıllarında 4.495 km yol yenilemesi, özel sektör dahil toplam 1677 adet makas yenilemesi, 56.231 adet ray kaynağı yapılmıştır.

Yurt dışından temininde sıkıntılar yaşanan ray ihtiyacının yerli piyasadan karşılanması amacıyla, KARDEMİR' den temin edilen raylar ile yol bakım ve onarım faaliyetlerine hız verilmiş ve 2002-2014 döneminde KARDEMİR'den toplam 549.415 ton (2014 yılında 83.102 ton) ray satın alınmıştır.

2014 yılı sonu itibarıyla şebeke genelinde bekçili bariyerli 235 adet, otomatik bariyerli 833 adet, çapraz işaretli 2.042 adet olmak üzere toplam 3.110 adet hemzemin geçit vardır. 3 Temmuz 2013 tarihli ve 28696 Sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Demiryolu Hemzemin Geçitlerinde Alınacak Tedbirler ve Uygulama Esasları Hakkında Yönetmelik'te yer alan Geçici 1. Madde gereğince mevcut tüm hemzemin geçitlerin 2016 yılı sonuna kadar yönetmeliğe uygun hale Teşekkülümüz tarafından getirilmesi öngörülmüştür.

**Tablo 14 Yol Bakım ve Onarım Faaliyetleri**

| Yol Bakım ve Onarım Faaliyetleri        |                | Gerçekleşme |        |         |        |        |
|---|----------------|-------------|--------|---------|--------|--------|
| İşin Cinsi                              | Birim          | 2010        | 2011   | 2012    | 2013   | 2014   |
| Yol Yenilemesi                          | km             | 627         | 830    | 747     | 1.015  | 1.276  |
| Makas Yenilemesi<br>(Özel Sektör Dahil) | Adet           | 164         | 240    | 389     | 303    | 581    |
| Ray Kaynağı                             | Adet           | 15.435      | 12.971 | 14.325  | 9.000  | 4.500  |
| Ray Değişirme ( Muh.cins )              | Adet           | 5.504       | 4.721  | 4.823   | 3.804  | 1.838  |
| Demir Travers Değişirme                 | Adet           | 2.614       | 1.730  | 1.003   | 150    | 300    |
| Ahşap Travers Değişirme                 | Adet           | 4.802       | 15.026 | 12.594  | 4.971  | 13.256 |
| Beton Travers Değişirme                 | Adet           | 65.845      | 50.356 | 50.251  | 24.012 | 64.362 |
| Makas Parçası                           | Adet           | 427         | 194    | 188     | 48     | 55     |
| Elektro Dolgu Kaynağı                   | Adet           | 6.867       | 4.304  | 2.554   | 3.372  | 2.418  |
| Mevcut Balastın Elenmesi                | m <sup>3</sup> | 29.906      | 57.808 | 123.362 | 16.195 | 23.228 |
| Tabii Afetler                           | Saat           | 132.964     | 4.304  | 2.707   | 459    | 2.908  |

### Üretim 2: Çeken ve Çekilen Araçların Bakım ve Onarımı

Teşekkülümüze ait çeken ve çekilen araçların bakım ve onarımları Bağlı Ortaklığımız ile depo ve revizörlüklerimizde gerçekleştirilmektedir. Teşekkülümüzde 9 adet dizel loko bakım atölye müdürlüğü, 1 adet elektrikli tren ve loko bakım atölye müdürlüğü, 15 adet depo müdürlüğü, 12

adet depo şefliği, 14 adet vagon bakım onarım atölye müdürlüğü, 4 adet vagon servis şefliği, 1 adet YHT araç bakım onarım atölye müdürlüğü ve 1 adet YHT araç bakım onarım şefliği bulunmaktadır. Depo ve revizörlüklerde yapılan bakım ve onarımlar aşağıdaki tabloda verilmiştir.

**Tablo 15 Çeken Araçlar Bakım Onarımları**

| Dizelli Lokomotiflerde  | Birim | Gerçekleşme |       |       |       |       |
|-------------------------|-------|-------------|-------|-------|-------|-------|
|                         |       | 2010        | 2011  | 2012  | 2013  | 2014  |
| KB1 (Küçük Bakım 1)     | Adet  | 1.794       | 1.892 | 1.649 | 1.398 | 1.424 |
| KB2 (Küçük Bakım 2)     | Adet  | 538         | 551   | 498   | 429   | 444   |
| KB3 (Küçük Bakım 3)     | Adet  | 333         | 327   | 290   | 246   | 274   |
| GB (Genel Bakım)        | Adet  | 131         | 167   | 135   | 106   | 111   |
| BGB (Büyük Genel Bakım) | Adet  | 93          | 74    | 71    | 46    | 54    |
| SR (Sınırlı Revizyon)   | Adet  | 43          | 49    | 56    | 46    | 38    |
| GR (Genel Revizyon)     | Adet  | 26          | 12    | 16    | 14    | 14    |

| Elektrikli Lokomotif ve Elektrikli Dizilerde | Birim | Gerçekleşme |      |      |      |      |
|--|-------|-------------|------|------|------|------|
|  |       | 2010        | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| A- Elekt. Loko Periyodik Bakım               | Adet  | 251         | 253  | 254  | 345  | 183  |
| B- Elekt. Dizi Periyodik Bakım               | Adet  | 637         | 669  | 638  | 490  | 209  |
| C- Elekt. Loko E2 Revizyonu                  | Adet  | 11          | 9    | 5    | 5    | 3    |
| D- Elekt. Dizi E2 (SR,GR) Revizyonu          | Adet  | 1           | 9    | 0    | 0    | 0    |



Çekilen araçların ağır bakım ihtiyacı bağlı ortaklıklarda gerçekleştirilmektedir. Arıza ve hafif hasar onarımlarının önemli bir bölümü ise vagon onarım birimlerinde yapılmaktadır. Yük ve yolcu vagonlarında depo ve revizörlüklerde yapılan

onarımlar aşağıdaki tabloda verilmiştir:

Ayrıca Ankara Demiryolu Fabrikasında da lokomotiflerin 4 yıllık komple tamirleri, cer motor tamirleri ve diğer tamirat işleri de yapılmaktadır.

**Tablo 16 Çekilen Araçlar Onarım Cinsleri**

| Onarım Cinsi              | Birim | Gerçekleşme |        |        |        |        |
|---------------------------|-------|-------------|--------|--------|--------|--------|
|                           |       | 2010        | 2011   | 2012   | 2013   | 2014   |
| <b>Yolcu Vagonlarında</b> |       |             |        |        |        |        |
| VOA Arıza Onarımı         | Adet  | 19.819      | 32.109 | 18.794 | 17.402 | 21.633 |
| VOH                       | Adet  | 16.861      | 890    | 610    | 10.577 | 315    |
| V1 Revizyon               | Adet  | 1.746       | 19     | 68     | 902    | 202    |
| <b>Yük Vagonlarında</b>   |       |             |        |        |        |        |
| VOA Arıza Onarımı         | Adet  | 25.270      | 20.981 | 19.305 | 18.063 | 16.618 |
| VOH                       | Adet  | 286         | 15.601 | 16.695 | 10.778 | 11.662 |
| V1 Revizyon               | Adet  | 31          | 2.154  | 1.120  | 196    | 1.280  |



## FAALİYET ALANI 4: DEMİRYOLU ALTYAPI MALZEMESİ ÜRETİMİ

### Üretim 1: Makas Üretimi

Mevcut makasların yenilenmesi için gerekli olan makaslar Çankırı Makas Fabrikası'nda üretilmektedir. Çankırı Makas Fabrikası Teşekkülümüzün 549 kg/m'lik makas ihtiyacını karşılamakta olup, UIC 60'lık makas ihtiyacı ise özel sektörden karşılanmaktadır. Ülkemizde üretilmeyen her türlü konvansiyonel

ve yüksek hıza uygun makasların üretimini gerçekleştirmek üzere Çankırı Makas Fabrikası'nın boş alanı üzerinde 2010 yılında TCDD'nin bir iştiraki olan VADEMSAŞ (Voestalpine Kardemir Demiryolu Sistemleri Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi) kurulmuştur.



**Tablo 17** Çankırı Makas Fabrikası Üretimi

| Kuruluş Yılı | Alan (m <sup>2</sup> ) |        | Personel |            | Üretim     |       |          |
|--------------|------------------------|--------|----------|------------|------------|-------|----------|
|              | Açık                   | Kapalı | Memur    | Sözleşmeli | Daimi İşçi | Cinsi | Kapasite |
| 1992         | 56.438                 | 17.000 | 4        | 17         | 93         | Makas | 250      |

**Tablo 18** Yıllara Göre Makas Üretim Cinsleri

| Makas Üretim Cinsi                            | Birim | Gerçekleşme |      |      |      |      |
|---|-------|-------------|------|------|------|------|
|   |       | 2010        | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| Basit Makas                                   | Adet  | 146         | 217  | 208  | 152  | 261  |
| İngiliz Makas (3 basit karşılığı)             | Adet  | 9           | 15   | 21   | 3    | 9    |
| Çapraz Takım (3 adet)                         | Adet  | 9           | 0    | 0    | 10   | 0    |
| Çapraz Tk 1 Ayağı İngiliz (8 basit karşılığı) | Adet  | 0           | 8    | 0    | 0    | 0    |

## Üretim 2: Travers Üretimi

Travers malzemesi, yol üstyapısının iyileştirilmesi ve yenilenmesi için üretilmektedir. TCDD bünyesinde iki adet beton travers üreten fabrika bulunmaktadır. Mevcut hatlarımızda kullandığımız B58 tipi Beton Travers ihtiyacımız Afyon ve Sivas

Beton Travers Fabrikaları'ndan temin edilmekte, B70 tipi beton travers ihtiyacımız ise özel sektörden karşılanmaktadır. Beton Travers Fabrikalarımızda yol yenileme ve bakım programlarımızdaki ihtiyaca göre 2'li ve 3'lü vardiya sistemi ile çalışılmaktadır.

**Tablo 19 Travers Fabrikalarının Üretimleri**

| Travers Fabrikaları Üretimleri | Kuruluş Yılı | Alan (m <sup>2</sup> ) |        | Personel |            | Üretim     |         |          |
|--------------------------------|--------------|------------------------|--------|----------|------------|------------|---------|----------|
|                                |              | Açık                   | Kapalı | Memur    | Sözleşmeli | Daimi İşçi | Cinsi   | Kapasite |
| Afyon Beton Travers Fabrikası  | 1962         | 78.400                 | 14.400 | 5        | 16         | 144        | Travers | 270.000  |
| Sivas Beton Travers Fabrikası  | 1979         | 150.000                | 13.255 | 6        | 28         | 209        | Travers | 450.000  |

**Tablo 20 Yıllara Göre Travers Fabrikalarının Üretimleri**

| Travers Fabrikaları Üretimleri | Birim | Cinsi      | 2010    | 2011    | 2012    | 2013    | 2014    |
|--------------------------------|-------|------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Afyon Beton Travers Fabrikası  | Adet  | Kalıplanan | 158.410 | 231.933 | 175.706 | 195.358 | 151.164 |
|                                |       | Sevkiyat   | 137.382 | 194.219 | 211.090 | 143.594 | 189.666 |
| Sivas Beton Travers Fabrikası  | Adet  | Kalıplanan | 289.994 | 304.372 | 298.700 | 284.194 | 282.936 |
|                                |       | Sevkiyat   | 250.371 | 320.219 | 308.710 | 277.097 | 276.230 |

Ayrıca, Sivas Beton Travers Fabrikası sahasında Ülkemizin yüksek kapasiteli modern bir beton travers fabrikasına kavuşması için yürütülen iştirak çalışmaları sonucunda Kolsan, Eser Beton, İtalya

Margaritelli, Osman Yıldırım ve TCDD arasında 2011 yılında Sivas Travers İmalat Sanayi ve Ticaret A.Ş.(SİTAŞ) kurulmuştur.

## FAALİYET ALANI 5: FERİBOT İŞLETMECİLİĞİ

### Hizmet 1: Vangölü Feribot İşletmeciliği

Vangölü Feribot İşletmesi, Van İlinden itibaren İran hududuna kadar devam eden demiryolu

şebekesinin Tatvan-Van arasındaki bağlantısını, feribot vasıtası ile sağlamaktadır. Tatvan-Van arasındaki su yolu yaklaşık 50 mildir. TCDD Vangölü geçişini sağlamak üzere toplam 4 adet feribot ile hizmet vermektedir.

**Tablo 21** Yıllara Göre Vangözü Feribot İşletmeciliği

| Vangözü Feribot İşletmeciliği<br>(Tatvan-Van-Tatvan) | 2010    | 2011    | 2012    | 2013    | 2014    |
|--|---------|---------|---------|---------|---------|
| Sefer Adedi  | 1.482   | 1.991   | 2.384   | 1.840   | 2.390   |
| Yolcu Adedi  | 23.084  | 25.074  | 16.081  | 15.200  | 15.950  |
| Yük (Ton)  | 140.389 | 192.087 | 276.167 | 185.204 | 283.505 |
| Vagon Adedi  | 11.971  | 17.495  | 19.956  | 14.707  | 20.960  |

### Hizmet 2: Haydarpaşa-Sirkeci Feribot İşletmeciliği

Haydarpaşa-Sirkeci Feribot hizmeti, Haydarpaşa Liman İşletmesi Müdürlüğü tarafından 2 adet feribotla verilmektedir. Marmaray projesi kapsamında Gebze-Haydarpaşa ve Sirkeci-Halkalı

demiryolu hat kesimlerinde tren işletmeciliği 2013 ve 2014 yıllarında yapılamadığı için bu hatta feribot taşımacılığı hizmeti verilmemiştir.

**Tablo 22** Yıllara Göre Haydarpaşa-Sirkeci Feribot İşletmeciliği

| Haydarpaşa-Sirkeci<br>Feribot İşletmeciliği | 2010      | 2011      | 2012    | 2013 | 2014 |
|---|-----------|-----------|---------|------|------|
| Sefer Adedi                                 | 3.400     | 3.547     | 670     | -    | -    |
| Yük (Ton)                                   | 1.115.105 | 1.195.334 | 149.216 | -    | -    |
| Vagon Adedi                                 | 29.422    | 29.740    | 4.476   | -    | -    |



### Hizmet 3: Derince-Tekirdağ Feribot İşletmeciliği

Marmaray projesi kapsamında Gebze-Haydarpaşa ve Sirkeci-Halkalı demiryolu hat kesimlerinde tren işletmeciliği yapılamadığından ve Ankara-İstanbul Yüksek Hızlı Tren hattı yol yapım çalışmaları nedeniyle kesilen Avrupa - Asya demiryolu bağlantısını sağlamak üzere Tekirdağ - Derince

limanları arasında tren ferisi taşımacılığı seferlerine 06.07.2012 tarihinde başlamıştır. Tren ferinin faydalı yol uzunluğu 807 metre, taşıma kapasitesi 4558 ton olup Derince - Tekirdağ arası mesafe 109 mildir. Tekirdağ-Derince tren ferisinin ortalama taşıma süresi 12 saattir.

**Tablo 23** Yıllara Göre Derince-Tekirdağ Feribot İşletmeciliği

| Derince-Tekirdağ<br>Feribot İşletmeciliği | 2010 | 2011 | 2012   | 2013  | 2014   |
|---|------|------|--------|-------|--------|
| Sefer Adedi                               | -    | -    | 28     | 12    | 106    |
| Yük (Ton)                                 | -    | -    | 13.802 | 1.310 | 32.982 |
| Vagon Adedi                               | -    | -    | 1.091  | 194   | 2.721  |

## FAALİYET ALANI 6: DEMİRYOLU ARAÇLARININ İMALATI VE BÜYÜK BAKIMLARI

Demiryolu araçlarının imalatı ve büyük bakımları Bağlı Ortaklıklarımızda yapılmaktadır. Bağlı üç şirket; TÜLOMSAŞ, TÜVASAŞ, TÜDEMSAŞ, TCDD'ye demiryolu ekipmanı ile çeken/çekilen araçlar üretmekte ve ağır bakımlarını yapmaktadır.

### Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii A.Ş. Genel Müdürlüğü (TÜLOMSAŞ)

Eskişehir'de 1894 yılında kurulan TÜLOMSAŞ'ta ağırlıklı olarak lokomotif ve yük vagonu üretimi ve söz konusu araçların ağır bakım-onarımları yapılmaktadır. Eskişehir ilimizde faaliyet gösteren TÜLOMSAŞ için 2003 yılında geliştirme programı hazırlanmış ve üretim, pazarlama, insan kaynakları, satın alma, malzeme ikmal politikaları belirlenerek hedeflerle yönetim, süreç ve performans yönetimi

sistemleri uygulanmaya başlanmıştır. Emek yoğun işlerin yan sanayiye aktarılması ile teknoloji ağırlıklı üretim modelleri uygulamaya alınmıştır. Bu sayede parça üretiminden ürün imalatına geçilerek rekabet etmede önemli avantajlar sağlanmıştır. Yurtdışı pazarlarda ürün ve ülke çeşidi artırılmıştır.

Şirkette alternatif piyasalara yapılan satışların yükseltilmesi yönündeki çabalar artırılmış ve önemli atılımlar içine girilmiş olup, yurtiçi ve yurtdışı firmalarla çeşitli görüşme ve girişimler sürdürülmektedir. General Elektrik GE/ABD firması ile yürütülen stratejik ortaklık çalışmaları kapsamında "Yeni Nesil Avrupa Platformu Dizel Elektrikli Anahat Lokomotif"nin ortak imalatı yapılarak başta Avrupa, Ortadoğu ve Kuzey Afrika olmak üzere uluslararası piyasada satışlara yönelik lisans anlaşması imzalanmıştır.

Tablo 24

### TÜLOMSAŞ Genel Bilgileri

| Sermaye<br>(Milyon TL) | ALAN (1000 m <sup>2</sup> ) |      | PERSONEL |            |       | ÜRETİM<br>CİNSİ                    | ÜRETİM<br>KAPASİTESİ | ONARIM<br>CİNSİ                   | ONARIM<br>KAPASİTESİ |
|------------------------|-----------------------------|------|----------|------------|-------|------------------------------------|----------------------|-----------------------------------|----------------------|
|                        | Kapalı                      | Açık | Memur    | Sözleşmeli | İşçi  |                                    |                      |                                   |                      |
| 150                    | 195                         | 305  | 87       | 290        | 1.123 | E-DE<br>Anahat ve<br>DH<br>Manevra | 100<br>Adet          | EDE<br>Anahat ve<br>DH<br>Manevra | 30<br>Adet           |
|                        |                             |      |          |            |       | Bojili Yük<br>Vagonu               | 500<br>Adet          | Bojili Yük<br>Vagonu              | 250<br>Adet          |
|                        |                             |      |          |            |       | Çeşitli<br>Tipte Dizel<br>Motor    | 100<br>Adet          | Çeşitli<br>Tipte Dizel<br>Motor   | 50<br>Adet           |
|                        |                             |      |          |            |       | Cer<br>Motoru                      | 500<br>Adet          | Cer<br>Motoru                     | 200<br>Adet          |
|                        |                             |      |          |            |       | Boji                               | 3000<br>Adet         | Boji                              | 50<br>Adet           |

### Türkiye Demiryolu Makineleri Sanayii A.Ş. Genel Müdürlüğü (TÜDEMSAŞ)

TÜDEMSAŞ Buharlı lokomotif ve yük vagonlarının tamirini gerçekleştirmek amacıyla 1939 yılında "Sivas Cer Atölyesi" adı ile kurulmuştur. Demiryolu ulaştırmasının gelişmesine paralel olarak 1953 yılında yük vagonu üretimine başlamıştır. 1972 yılında SIDEMAS olan adı 1986 yılında TÜDEMSAŞ

olarak değiştirilmiştir. Fabrika, UIC standartlarına ve günümüz tonaj-hız rejimine uygun vagon üretimini ihracata yönelik olarak sürdürmeyi hedeflemiş olup çalışmalarını bu çerçevede yürütmektedir. Fabrikada yük ve yolcu vagonu tamiri, her türlü yük vagonu ve yedek parça üretimi gerçekleştirilmektedir.



Tablo 25

## TÜDEMSAŞ Genel Bilgileri

| Sermaye<br>(Milyon TL) | ALAN (1000 m <sup>2</sup> ) |      | PERSONEL |            |       | ÜRETİM<br>CİNSİ      | ÜRETİM<br>KAPASİTESİ | ONARIM<br>CİNSİ | ONARIM<br>KAPASİTESİ |
|------------------------|-----------------------------|------|----------|------------|-------|----------------------|----------------------|-----------------|----------------------|
|                        | Kapalı                      | Açık | Memur    | Sözleşmeli | İşçi  |                      |                      |                 |                      |
| 180                    | 102                         | 317  | 49       | 251        | 1.000 | Bojili Yük<br>Vagonu | 500<br>Adet          | Yük<br>Vagonu   | 3.085<br>Adet        |

## Türkiye Vagon Sanayii A.Ş. Genel Müdürlüğü (TÜVASAŞ)

Adapazarı'nda hizmet vermekte olan TÜVASAŞ, 1951 yılında her türlü yolcu ve yük vagonlarının onarılması amacıyla "Adapazarı Vagon Atölyesi" adı altında faaliyete geçmiş, zamanla gelişen bu Şirkette DMU setleri yeni teknoloji olarak üretim faaliyetleri arasında yerini almıştır.

1964 yılından itibaren TCDD'ye vagon imalatına da başlayarak, demiryolu işletmeciliğinin dışa bağımlılığını ortadan kaldırdığı gibi, tamamen ithal, vagon bakım, onarım ve yedek parça konusundaki sıkıntıları gidermiştir. Şirket, yurtiçi ve yurtdışında alternatif piyasalara açılması konusundaki çalışmalarını yoğunlaştırmaktadır.

Tablo 26

## TÜVASAŞ Genel Bilgileri

| Sermaye<br>(Milyon TL) | ALAN (1000 m <sup>2</sup> ) |      | PERSONEL |            |      | ÜRETİM<br>CİNSİ    | ÜRETİM<br>KAPASİTESİ | ONARIM<br>CİNSİ                  | ONARIM<br>KAPASİTESİ |
|------------------------|-----------------------------|------|----------|------------|------|--------------------|----------------------|----------------------------------|----------------------|
|                        | Kapalı                      | Açık | Memur    | Sözleşmeli | İşçi |                    |                      |                                  |                      |
| 80                     | 81                          | 248  | 62       | 276        | 734  | Yolcu<br>Vagonu    | 35<br>Adet           | Çeşitli<br>Demiryolu<br>Araçları | 500<br>Adet          |
|                        |                             |      |          |            |      | Motorlu<br>Tren    | 30<br>Adet           |                                  |                      |
|                        |                             |      |          |            |      | Jeneratör<br>Vagon | 10<br>Adet           |                                  |                      |

## D. PAYDAŞ ANALİZİ

Teşekkülümüz stratejik plan çalışmaları kapsamında gerçekleştirilen paydaş analizine, öncelikle iç ve dış paydaşların belirlenmesi ile başlanmıştır. Teşekkülümüz merkez ve taşra teşkilatının her kademedeki çalışanı iç paydaş olarak belirlenmiştir.

Ülkemizin birçok ilinde hizmet sunan Teşekkülümüz çok sayıda kurum ve kuruluşlarla etkileşim içerisinde. Bu nedenle dış paydaşların tespiti yapılırken öncelikle Teşekkülümüzün etkileşim içerisinde olduğu kurum ve kuruluşlar tespit edilerek dış paydaş listesi oluşturulmuştur. 2015-2019 dönemi stratejik plan çalışmaları kapsamında iç ve dış paydaşlara anket uygulaması yapılmıştır.

İç paydaş anketinde yer alan 14 soru ile iç paydaşların;

- Teşekküle bakış açısının,
- Aidiyet duygusunun,
- Üretilen işten memnuniyetinin ölçülmesi hedeflenmiş ve 613 çalışan ile anket yapılmıştır.

Dış paydaş anketinde yer alan 11 soru ile de, 138 kamu ve özel sektör kurum ve kuruluşu, meslek odaları, sivil toplum kuruluşları ve üniversiteler ile Belediye Başkanlıklarının;

- Teşekkülümüz hakkında bilgi düzeyleri ve bakış açılarının,
- Teşekkülümüzü başarılı bulup bulmadıklarının,
- Teşekkülümüzün geliştirmesi gereken yönlerinin,
- Teşekkülümüzden beklentilerinin ölçülmesi hedeflenmiştir.

Paydaşların öneri ve beklentilerinden stratejik amaç ve hedefler saptanırken yararlanılmıştır.

Elektronik ortamda yapılan ve 1007 katılımcı tarafından yanıtlanan anketin sonuçları değerlendirildiğinde öne çıkan öneri ve beklentilerin belirlenen stratejik hedeflerle ilişkisi ana hatlarıyla aşağıda verilmiştir.

**1. Demiryolu yolcu ve yük taşımacılığının yurt genelinde yaygınlaştırılması;** Bu beklentiye ilişkin Teşekkülümüzün 2015-2019 Stratejik Planında Amaç 1 altında yeni demiryolu yapımı hedefi bulunmaktadır.

**2. YHT hatlarının artırılması;** Bu beklentiye ilişkin Teşekkülümüzün 2015-2019 Stratejik Planında Amaç 1 altında yer alan Ankara-Sivas projesi ile Ankara-Polatlı-Afyonkarahisar-Uşak-İzmir projesini tamamlamak ve Yerköy-Kayseri hızlı tren projesinin yapımına başlamak hedefi bulunmaktadır.

**3. Trenlerdeki konforun artırılması;** Bu beklentiye ilişkin Teşekkülümüzün 2015-2019 Stratejik Planında Amaç 1 altında araç parkına yeni Elektrikli lokomotif, Dizel Anahat Lokomotifi, Dizel Manevra Lokomotifi, DMU ve Yüksek Hızlı Tren Seti ilave etme hedefi bulunmaktadır.

**4. Değişen ve gelişen teknolojinin kullanılması ile mobil uygulamaların hizmete sunulması;** Bu beklentiye ilişkin Teşekkülümüzün 2015-2019 Stratejik Planında Amaç 1 altında yer alan hat kapasitesini artıracak olan modernizasyon yatırımlarından mevcut konvansiyonel hatlarımıza sinyalizasyon, telekomünikasyon ve elektrifikasyon tesislerinin yapımı hedefleri bulunmaktadır. Ayrıca Amaç 2 altında yer alan Tren Planlama, Projelendirme ve İzleme Sistemleri ve Merkezleştirilmiş YHT Trafik Yönetim Sistemi Kurulması hedefi bulunmaktadır.

TCDD 2004 yılından itibaren WEB tabanlı olarak Bilet Satış ve Yer Rezervasyonu Uygulaması ile elektronik ortamda gişeler, acenteler, kiosk, çağrı merkezi ve internet üzerinden müşterilerine hizmet sunmaktadır. TCDD Elektronik Yolcu Bilet İşlemleri Sistemi (EYBİS), günün en son teknolojilerini kullanarak farklı kanallardan (gişe, acente, kiosk, el terminali, cep telefonu, çağrı merkezi, internet vs), yüksek hızlı tren işletme mantığına uygun esnek tarifelerle bilet satışı, rezervasyonu, iadesi ve danışma işlemleri yapabilecek şekilde tasarlanmış olup, sistem 22.01.2014 tarihinden itibaren hizmet sunmaya başlamıştır.

**5. Fiyat politikasında revizyon yapılması;** YHT işletmeciliğinde, Ankara-İstanbul ve Konya-İstanbul hatlarında hesaplı, esnek ve standart tarifeler uygulanmaktadır. Yük taşımacılığında ise Demiryolunun serbestleşme süreci sonrasında esnek fiyat tarifesine geçilmesi planlanmaktadır.



Tablo 27

## Paydaş Listesi

| Paydaş Adı                                   | İç / Dış Paydaş Müşteri | Neden Paydaş  | Önceliği   | Faaliyetlere Etkisi |
|--|-------------------------|---|------------|---------------------|
| Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı | Dış                     | Hizmetleri yönlendirdiğinden                        | Çok yüksek | Çok güçlü           |
| TCDD Personeli                               | İç                      | Hizmetleri ürettiğinden                             | Çok güçlü  | Çok güçlü           |
| Kalkınma Bakanlığı                           | Dış                     | Hizmetleri yönlendirdiğinden                        | Çok güçlü  | Çok güçlü           |
| Hazine Müsteşarlığı                          | Dış                     | Hizmetleri yönlendirdiğinden                        | Çok güçlü  | Çok güçlü           |
| Çevre ve Şehircilik Bakanlığı                | Dış                     | Hizmetleri etkilediğinden                           | Çok yüksek | Çok güçlü           |
| Maliye Bakanlığı                             | Dış                     | Hizmetleri etkilediğinden                           | Çok yüksek | Çok güçlü           |
| Yüksek Planlama Kurulu                       | Dış                     | Hizmetleri yönlendirdiğinden                        | Çok yüksek | Çok Güçlü           |
| Sayıştay                                     | Dış                     | Hizmetleri yönlendirdiğinden                        | Çok yüksek | Çok Güçlü           |
| Kamu İhale Kurumu                            | Dış                     | Hizmetleri yönlendirdiğinden                        | Çok yüksek | Çok Güçlü           |
| Genel Kurmay Başkanlığı                      | Dış                     | Hizmetleri etkilediğinden                           | Yüksek     | Güçlü               |
| Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı         | Dış                     | Hizmetleri etkilediğinden                           | Yüksek     | Orta                |
| Özelleştirme İdaresi Başkanlığı              | Dış                     | Hizmetleri etkilediğinden                           | Yüksek     | Güçlü               |
| TBMM   | Dış                     | Hizmetleri etkilediğinden                           | Yüksek     | Güçlü               |
| Gümrük ve Ticaret Bakanlığı                  | Dış                     | Hizmetleri etkilediğinden                           | Yüksek     | Güçlü               |
| Milli Savunma Bakanlığı                      | Dış                     | Hizmetleri etkilediğinden                           | Orta       | Orta                |
| Adalet Bakanlığı                             | Dış                     | Hizmetleri etkilediğinden                           | Orta       | Orta                |
| Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı          | Dış                     | Hizmetleri etkilediğinden                           | Orta       | Orta                |
| Milli Eğitim Bakanlığı                       | Dış                     | Hizmetleri etkilediğinden                           | Orta       | Orta                |
| Sendikalar(İşçi-Memur)                       | Dış                     | Hizmetleri etkilediğinden                           | Çok yüksek | Çok güçlü           |
| Organize Sanayi Bölgeleri                    | Dış                     | Hizmetten yararlandığından                          | Yüksek     | Güçlü               |
| Dernekler                                    | Dış                     | Hizmeti yararlandığından                            | Orta       | Orta                |
| Belediyeler                                  | Dış                     | Hizmetten yararlandığından / Hizmeti etkilediğinden | Yüksek     | Güçlü               |
| Sanayi Odaları                               | Dış                     | Hizmetten yararlandığından / Hizmeti etkilediğinden | Yüksek     | Güçlü               |
| Tren Yolcuları                               | Dış                     | Hizmetten yararlandığından                          | Çok yüksek | Çok Güçlü           |
| Yük Taşıtıcları                              | Dış                     | Hizmetten yararlandığından                          | Çok Yüksek | Çok Güçlü           |
| Müteahhitler                                 | Dış                     | Hizmeti etkilediğinden                              | Yüksek     | Güçlü               |
| Medya  | Dış                     | Hizmeti etkilediğinden                              | Yüksek     | Güçlü               |
| Tedarikçiler                                 | Dış                     | Hizmeti etkilediğinden                              | Yüksek     | Güçlü               |
| Bağlı Ortaklıklar                            | Dış                     | Hizmeti etkilediğinden                              | Yüksek     | Güçlü               |
| İştirakler                                   | Dış                     | Hizmeti etkilediğinden                              | Yüksek     | Güçlü               |
| Üniversiteler                                | Dış                     | Hizmetten yararlandığından / Hizmeti etkilediğinden | Yüksek     | Orta                |

## E. KURULUŞ İÇİ ANALİZ VE ÇEVRE ANALİZİ

### 1. KURUM İÇİ ANALİZ

#### 1.1. Yol Durumu

2014 yılı sonu itibariyle Teşekkülümüz 8.334 km ana hat, 569 km ikinci hat olmak üzere 8.903 km toplam konvansiyonel ana hat uzunluğuna sahiptir. Bu uzunluğa 432 km'si iltisak hattı, 1937 km'si istasyon yolu olmak üzere toplam 2.369 km tali hatlarımız da eklendiğinde toplam konvansiyonel hat uzunluğumuz 11.272 km'ye ulaşmaktadır. Konvansiyonel hattın 2.535 km'si elektrikli, 3.199 km'si sinyalli hale getirilmiş ve toplam yol uzunluğu içerisindeki elektrikli ve sinyalli hat oranları sırasıyla %22 ve %28 olmuştur. Ayrıca 1.213 km Yüksek Hızlı Tren hattımız mevcuttur. Konvansiyonel ve yüksek

hızlı tren hatlarımızın toplam uzunluğu ise 12.485 km'dir. Toplam hattın 3.748 km'si elektrikli, 4.412 km'si sinyalli hale getirilmiş ve toplam yol uzunluğu içerisindeki elektrikli ve sinyalli hat oranları sırasıyla %33 ve %39 olmuştur.

Mevcut hatların;

- %29'undaki karp yarıçapı R=1000 m.den daha küçüktür.
- %26'sındaki eğim ‰ 10'dan daha büyüktür.
- %4'ü 22,5 ton dingil basıncından düşüktür.
- %6,6'sında ahşap ve demir travers döşelidir.

Tablo 28

| Karp Yarıçapları Bilgileri |               |              |              |
|----------------------------|---------------|--------------|--------------|
| Karp Yarıçapı Grupları (M) | Adet          | Uzunluk (Km) | Tüm İçinde % |
| 200-500                    | 5.891         | 1.525        | 17           |
| 501-1000                   | 3.165         | 1.101        | 13           |
| Standart Dışı              |               |              |              |
| Yolların Toplamı           | 9.056         | 2.626        | 30           |
| 1001-1500                  | 602           | 214          | 2            |
| 1501-2000                  | 514           | 204          | 2            |
| 2000 m'den Büyük           | 417           | 137          | 2            |
| Düzyol                     |               | 5.722        | 64           |
| <b>Toplam</b>              | <b>10.589</b> | <b>8.903</b> | <b>100</b>   |

Tablo 29

| Eğim Bilgileri |              |              |
|----------------|--------------|--------------|
| Eğim Binde     | Uzunluk (km) | Tüm İçinde % |
| 0,01           | 1.406        | 16           |
| 0,1-5,0        | 3.427        | 38           |
| 5,01-10,0      | 1.794        | 20           |
| 10,1-15,0      | 1.424        | 16           |
| 15,1-20,0      | 606          | 7            |
| 20,1 üstü      | 246          | 3            |
| <b>Toplam</b>  | <b>8.903</b> | <b>100</b>   |

Tablo 30

| Dingil Basıncına Göre Dağılım (Yol) |              |              |
|-------------------------------------|--------------|--------------|
| Dingil Basıncı Grupları (Ton)       | Uzunluk (km) | Tüm İçinde % |
| 13-13,5                             | 76           | 1            |
| 15-15,5                             | 80           | 1            |
| 20                                  | 214          | 2            |
| 22.5                                | 8.533        | 96           |
| <b>Toplam</b>                       | <b>8.903</b> | <b>100</b>   |

Konvansiyonel hatlarımızda 1.273 adet çelik, 11.792 adet betonarme, 12.479 adet kagir kemer olmak üzere toplam 25.544 adet köprü ve menfez bulunmaktadır. Bunların periyodik bakım ve kontrolleri yılda 2 kere yapılmaktadır.

## 1.2. Çeken-Çekilen Araçların Durumu

Çeken araç filomuzda 2014 yılı sonu itibarıyla 434 adet dizel anahat lokomotif, 106 adet manevra lokomotif, 80 adet dizelli dizi, 80 adet elektrikli lokomotif, 117 adet elektrikli dizi ile 12 adet yüksek hızlı tren seti bulunmaktadır. Lokomotiflerimiz içerisinde en düşük faal oranı %71 ile manevra lokomotiflerinde, en yüksek faal oranı ise %93 ile elektrikli dizilerde bulunmaktadır. Diğer yandan dizel anahat lokomotiflerin %55'i, manevra lokomotiflerinin %7'si, dizelli dizilerin %50'si, elektrikli dizilerin %32'si 30 yaşın üzerindedir. Dizel ve elektrikli

**Tablo 31**

| Çeken Araç Bilgileri       |        |      |           |
|----------------------------|--------|------|-----------|
| 2014 Yılı                  |        |      |           |
| Çeken Araç Durumu          | Mevcut | Faal | Faal %'si |
| Dizel Anahat Lokomotifleri | 434    | 339  | 78        |
| Manevra Lokomotifleri      | 106    | 75   | 71        |
| Dizel Diziler              | 80     | 60   | 75        |
| Yüksek Hızlı Tren Seti     | 12     | 11   | 92        |
| Elektrikli Lokomotifler    | 80     | 72   | 90        |
| Elektrikli Dizi            | 117    | 109  | 93        |

Elektrikli ve dizelli dizilerimizin mevcudu 2014 yılı sonu itibarı ile 197 adettir. Faal elektrikli ve dizelli dizilerimizin sayısı ise 169 olup tüm dizilerimizin faal oranları ise %86'dır. Yemekli vagonların %24'ü, banliyö vagonların %55'i, pulman vagonların %38'i, kuşetli vagonların ve yataklı vagonların %20'si, kompartımanlı vagonların %63'ü 30 yaş üzerindedir.

2014 yılı sonu itibarı ile yük vagonu mevcudu ise idari ve 3.şahıslar hariç olmak üzere 18.967 adettir. Tüm yük vagonlarının içerisinde en düşük faal oranı %87 ile sarnıçlı vagonlarda, en yüksek faal oranı %93 ile platform ve açık vagonlarında bulunmaktadır. Kapalı vagonların %51'i, açık vagonların %27'si, platform vagonlarının %35'i, sarnıçlı vagonların %51'i 30 yaşın üzerindedir. Yük vagonlarının toplam taşıma kapasitesi ise 837.016 tondur.

Çeken araçlarda olduğu gibi çekilen araçlarda da yenileme çalışmaları devam etmektedir.

lokomotiflerimizin yarıya yakın kısmının ekonomik ömrünü tamamlamış olması sebebiyle kısa ve orta vadede teknik ömrünü tamamlamış lokomotiflerin ıskat edilmesi ve peyderpey yeni lokomotifler alınarak araç parkımızı yenileme çalışmaları devam etmektedir.

Çekilen araç filomuzdaki yolcu vagon mevcudu 2014 yılı sonu itibarıyla 916 adettir. Faal yolcu vagonlarımızın sayısı 666 olup, yolcu vagonlarımızın faal oranı %73'dür.

**Tablo 32**

| Yolcu Vagonu Bilgileri |               |            |
|------------------------|---------------|------------|
| 2014 Yılı              |               |            |
| Yolcu Vagon Durumu     | Tipi          | Mevcut     |
| Vagonlar               | Banliyö Tipi  | 128        |
|                        | Pulman        | 393        |
|                        | Kompartıman   | 123        |
|                        | Kuşetli       | 106        |
|                        | Yataklı+Salon | 103        |
|                        | Yemekli       | 63         |
| <b>Toplam</b>          |               | <b>916</b> |
| Diziler                | Elektrikli    | 117        |
|                        | Dizel         | 80         |

**Tablo 33**

| Yük Vagonu Bilgileri |               |               |           |
|----------------------|---------------|---------------|-----------|
| 2014 Yılı            |               |               |           |
| Yük Vagon Durumu     | Mevcut        | Faal          | Faal %'si |
| Kapalı Vagon         | 5.243         | 4.794         | 91        |
| Açık Vagon           | 6.294         | 5.889         | 93        |
| Platform             | 6.606         | 6.133         | 93        |
| Sarnıçlı Vagon       | 824           | 716           | 87        |
| <b>Toplam</b>        | <b>18.967</b> | <b>17.532</b> | <b>92</b> |
| 3.Şahıs Vagonu       | 4.066         | 4.026         | 99        |
| İdari Vagon          | 1.745         | -             | -         |



### 1.3. Personel Durumu

Teşekkülümüzün 2014 yılı sonu itibariyle personel mevcudu Baĸlı Ortaklıklarımız dahil 29.829 kişi, Baĸlı Ortaklıklar hariç 25.957 kişidir. 2014 yılında 2010 yılına göre Baĸlı Ortaklıklar hariç personel sayısı %8 oranında azalmıştır.

Öĸrenim durumuna göre sözleşmeli ve memur statüsündeki personel daĸılımında üniversite ve yüksekokul mezunlarının aĸırlığı artmıştır.



**Tablo 34 Personel Durumu Bilgileri**

| Yıllar | İşçi   | Sözleşmeli | Memur | TCDD Toplamı | TCDD Geçici İşçi | TCDD Toplamı+ Geçici İşçi | Baĸlı Ort. | Baĸlı Ort.+TCDD Toplamı |
|--------|--------|------------|-------|--------------|------------------|---------------------------|------------|-------------------------|
| 2010   | 11.025 | 15.271     | 818   | 27.114       | 1.207            | 28.321                    | 4.100      | 32.421                  |
| 2011   | 11.218 | 15.021     | 955   | 27.194       | 820              | 28.014                    | 4.031      | 32.045                  |
| 2012   | 11.089 | 15.105     | 970   | 27.164       | 909              | 28.073                    | 3.784      | 31.857                  |
| 2013   | 11.019 | 13.432     | 870   | 25.321       | 863              | 26.184                    | 3.717      | 29.901                  |
| 2014   | 10.551 | 13.682     | 859   | 25.092       | 865              | 25.957                    | 3.872      | 29.829                  |

**Tablo 35 Personel Eĸitim Durumu Bilgileri**

|                         | 2010   | 2011   | 2012   | 2013   | 2014   |
|-------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Mühendis                | 866    | 1.069  | 1.243  | 1.259  | 1.568  |
| Doktor                  | 47     | 35     | 18     | 24     | 22     |
| Hukuk                   | 62     | 52     | 78     | 73     | 68     |
| Diĸer Üni. Ve Yük. Okul | 6.240  | 7.177  | 7.592  | 7.244  | 7.579  |
| Lise/ Ortaokul          | 8.874  | 7.643  | 7.144  | 5.702  | 5.304  |
| İlkokul                 | 16.089 | 15.976 | 16.075 | 14.302 | 14.541 |

Tablo 36

## Personel Dağılım Bilgileri

|                                     | 2010          | 2011          | 2012          | 2013          | 2014          |
|-------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| <b>Genel Müdürlük ve Teşkilleri</b> | <b>2793</b>   | <b>2873</b>   | <b>2.816</b>  | <b>2.686</b>  | <b>2.729</b>  |
| 1. Bölge                            | 3.323         | 3.231         | 3.188         | 2.825         | 2.774         |
| 2. Bölge                            | 5.434         | 5.491         | 5.133         | 4.844         | 4.619         |
| 3. Bölge                            | 2.543         | 2.677         | 2.772         | 2.625         | 2.657         |
| 4. Bölge                            | 3.444         | 3.306         | 3.399         | 3.189         | 3.129         |
| 5. Bölge                            | 3.030         | 2.870         | 2.907         | 2.779         | 2.714         |
| 6. Bölge                            | 3.487         | 3.505         | 3.364         | 3.163         | 3.190         |
| 7. Bölge                            | 1.777         | 1.805         | 1.827         | 1.850         | 1.772         |
| YHT Bölge Müdürlüğü                 | 0             | 169           | 753           | 527           | 651           |
| Bölgeler Toplamı                    | 23.038        | 23.054        | 23.343        | 21.802        | 21.506        |
| Limanlar Dai. ve Teşkilleri         | 2.510         | 2.184         | 1.914         | 1.696         | 1.722         |
| <b>Genel Müdürlük+Bölgeler+Lim.</b> | <b>28.321</b> | <b>28.014</b> | <b>28.073</b> | <b>26.184</b> | <b>25.957</b> |
| TÜLOMSAŞ                            | 1.541         | 1.560         | 1.427         | 1.440         | 1.500         |
| TÜDEMSAŞ                            | 1.442         | 1.346         | 1.267         | 1.022         | 1.072         |
| TÜVASAŞ                             | 1.117         | 1.125         | 1.090         | 1.255         | 1.300         |
| Toplam Bağlı Ortaklıklar            | 4.100         | 4.031         | 3.784         | 3.717         | 3.872         |
| <b>Genel Toplam</b>                 | <b>32.421</b> | <b>32.045</b> | <b>31.857</b> | <b>29.901</b> | <b>29.829</b> |

2014 yılında Teşkilatımızda 879 kadın personel ve 13.662 erkek memur ve sözleşmeli personel yer almıştır.

#### 1.4. Teknolojik Altyapı

Demiryollarının devlet politikası haline gelmesinden sonra Teşekkülümüzün teknolojik altyapısı, giderek güçlenmiştir. Yol bakım ve onarımlarında yüksek teknolojiye sahip makineler kullanılmaktadır. Hat kapasitesini artıracak elektrifikasyon-sinyalizasyon-telekomünikasyon çalışmaları artarak devam etmektedir. Çeken-çekilen araç parkını daha yüksek teknolojiye sahip ürünlerle yenileme çalışmalarımız devam etmektedir.

Ayrıca Teşekkülümüz bilişim sistemleri alanında etkin bir bilişim ve iletişim teknolojileri alt yapısına sahiptir. Bilişim alt yapısı;

- 1- Yerel Bilgisayar Ağları,
- 2- Geniş Alan Ağları (Metroethernet, GHDSL, ADSL vs.),
- 3- Sunucular,
- 4- Kullanıcı bilgisayarları (PC, TC, Dizüstü, Tablet, Kiosk vb.) ile
- 5- Diğer donanım bileşenlerinden (yazıcılar, el terminalleri vb.) oluşmaktadır.

KKY projesi TCDD'nin tüm kaynak ve

faaliyetlerinin etkin ve verimli bir şekilde yönetilmesi ve yürütülmesini sağlamak amacıyla kurulmuş yazılım, donanım ve bilgisayar ağları projesidir. KKY Projesi 9 Ana, 66 Alt Modülden oluşmaktadır; İnsan Kaynakları Yönetim Sistemi (İKYS), Finans Kaynakları Yönetim Sistemi (FKYS), Malzeme ve Stok Kontrol Yönetimi (MKYS), İşletme Yönetimi Bilgi Sistemi (İYBS), Proje Yönetim Sistemi (PYS), Araç Bakım Yönetim Sistemi (ABYS), Alt Yapı Varlıkları Yönetim Sistemi (AVYS), Uluslararası Bilet Satış Sistemi (UBRS) ve Yönetim Bilgi Sistemi (YBS). Ayrıca Teşekkülümüzün stratejik yönetimi ve karar destek uygulamalarına alt yapı oluşturacak veri ambarı uygulamaları için gerekli alt yapı hazırlanmış bulunmaktadır.

Teşekkülümüzde Elektronik Doküman Yönetim Sistemi (EDYS) 27.03.2006 tarihinden itibaren başarılı bir şekilde kullanılmıştır. EDYS kapsamında Genel Müdürlük bünyesinde 11.06.2012 tarihinden itibaren elektronik imza uygulamasına geçilmiş, 02.08.2013 tarihinden itibaren ise yazışmalarda kâğıt kullanımına son verilmiştir. Ayrıca EDYS'nin yenilenmesi ve Bölge Müdürlükleri ile Teşkilleri de kapsayacak şekilde yaygınlaştırılması amacıyla

TÜRKSAT A.Ş. ile Teşekkülümüz arasında 06.01.2014 tarihinde sözleşme imzalanmıştır. 2015 yılı Haziran ayında BELGENET sistemine geçilmiştir.

TCDD'nin gelişen vizyonuna paralel olarak çeşitlendirdiği ve geliştirdiği yolcu taşıma hizmetleri 2004 yılından itibaren WEB tabanlı olarak Bilet Satış ve Yer Rezervasyonu Uygulaması ile elektronik ortamda gişeler, acenteler, kiosk, çağrı merkezi ve internet üzerinden müşterilerine hizmet sunmaktadır. Gerek hızlı tren işletmeciliğinin yeni ve kendine özgü yolcu taşıma politikalarının olması, gerekse mevcut konvansiyonel yolcu taşımacılığında gelişen ve değişen ihtiyaçlar ile müşteri odaklı hizmet anlayışının getirdiği koşullar ışığında bilet satış ve rezervasyon sistemimizin yeniden Elektronik Yolcu Bilet İşlemleri Sistemi (EYBİS) olarak yapılandırılması için 2012 yılında ihale süreci tamamlanarak, sözleşmesi imzalanmıştır. TCDD Elektronik Yolcu Bilet İşlemleri Sistemi (EYBİS), günün en son teknolojilerini kullanarak farklı kanallardan (gişe, acente, kiosk, el terminali, cep telefonu, çağrı merkezi, internet vs), yüksek hızlı tren işletme mantığına uygun esnek tarifelerle bilet satışı, rezervasyonu, iadesi ve danışma işlemleri yapabilecek şekilde tasarlanmış olup, sistem 22.01.2014 tarihinden itibaren hizmet sunmaya başlamıştır.

Ayrıca "www.tcdd.gov.tr" adresinden Teşekkülümüz personeline ve kamuoyuna TCDD'nin hizmetleri ve bilgilendirmeleri hakkında ayrıntılı bilgiler sunulmaktadır.

## 1.5. Mali Durum

TCDD'nin gelir kaynakları sınırlı ve yetersiz, buna karşılık maliyet ve giderleri yüksektir. Her yıl gelirler ve giderler arasındaki fark negatif olarak artma eğilimindedir. Bu nedenle güçlü bir mali yapıdan bahsedilememektedir.

Teşekkülün dönen varlıkları, 2014 yılında 2009 yılına göre %220,9 (4.366.860.058 TL'lik) oranında artış gösterirken, kısa vadeli yabancı kaynakları %55,2 (830.030.300 TL'lik) oranında bir artış göstermektedir. Bu değerlere bakıldığında 2014 yılında net çalışma sermayesinin arttığı gözlenmekle birlikte yabancı kaynaklardaki artışın dönen varlıktaki artıştan az olması işletmenin 2009-2014 yılları arasında borçlarını ödemekle birlikte alacaklarını tahsil edemediği aynı zamanda işletme stok birikmesinin- sebep olduğu görülmektedir.

Teşekkülün dönen varlıklarının aktif içerisindeki payı, 2014 yılında %22,8 oranında olup 2009 yılına göre artmıştır. Buna mukabil duran varlıkların payı ise 2014 yılında %77,2 olup 2009 yılına göre azalmıştır. 2009-2014 yılları arasında aktifte meydana gelen %192 (18.255.345.898 TL ) oranındaki artışın

büyük oranda duran varlık artışından kaynaklandığı görülmektedir. Bu durum işletmenin kaynaklarını borç ödemenin yanında yatırım ve duran varlık artışında da kullandığı, alacaklarını tahsil edemediği ve işletme stokunda da yüksek ramaklara ulaştığı görülmektedir.

Teşekkülün kısa vadeli yabancı kaynaklarının, pasif içerisindeki payı, 2009 yılına göre % 7,4 oranında düşerek gerçekleşmiştir. Uzun vadeli yabancı kaynakların payı %7,5 oranında azalmış, öz kaynakların payı ise, % 87,9 oranında gerçekleşmiştir. 2009-2014 yılları arası pasifte meydana gelen 18.255.345.898 TL tutarındaki artış, büyük ölçüde öz kaynaklarda meydana gelen artıştan kaynaklanmıştır. Bu durum Teşekkülün finansmanını öz sermaye artışı ile karşıladığını ifade etmektedir.

Dönen varlıkların detayına bakıldığında, stoklarda %186,7 menkul değerler de %272,8 diğer dönen varlıklarda %389,2 oranında artış olduğu gözlenmektedir. Dönen varlıkların 2009 yılına göre arttığı da dikkate alındığında, bu durumun Teşekkülün işletme sermayesinin 2009 yılına göre daha iyi olduğu şeklinde yorumlanabilir.

Duran varlıkların, toplam artışı içindeki en yüksek payı %196 ile maddi duran varlıklara aittir. Maddi duran varlıklardaki bu artış esas itibarı ile özkaynaklardaki %251,3 oranında artış ile finanse edilmiştir.

Öz kaynaklardaki 17.451.861.478 TL tutarındaki artış ile 2014 yılı zararı olan 1.874.309.740 TL'nin ilavesi ile 11.466.198.061 TL tutarındaki birikmiş zarar birlikte değerlendirildiğinde, 35.853.089.147 TL gibi yüksek bir ödenmiş sermaye seviyesine rağmen Teşekkülün kronik bir zararlı sürdürdüğü faaliyetinin finansmanını sermaye ödemeleri ile karşıladığı ortaya çıkmaktadır.

Sonuç olarak Teşekkül, faaliyetlerini zararlı sürdürmekte olup, finansman sıkıntısı içerisinde bulunmaktadır. Gerek işletme faaliyetlerinin gerekse yatırım faaliyetlerinin finansman ihtiyacı büyük ölçüde sermaye artışı ve borçlanma ile karşılanmaya çalışıldığı gözlenmektedir.

Teşekkülün 2014 yılı faaliyet gelirlerinin, (1.253.549.266 TL), toplam gelirler (1.972.818.058 TL) içindeki payının 2009 yılına (859.185.661 TL) göre yaklaşık %22,7'lik bir artış ile %63,5 oranına yükseldiği, söz konusu değişimin detayına inildiğinde ana faaliyetlerimiz olan yük, yolcu ve liman gelirlerinin her birinde artış gerçekleştirmiş ancak en yüksek artışın %63 oranla yolcu ve bagaj gelirlerinde olduğu görülmüştür. Söz konusu veriler birlikte değerlendirildiğinde Teşekkülün faaliyet gelirlerinde 2009 yılına göre (394.363.605 TL) %46 oranında artış gerçekleşmiştir.

2014 yılında toplam gelirler içindeki ikinci en büyük kalem olan %19,9 oranıyla sübvansiyonlar, 2009 yılına göre %47 oranında azalmıştır. Yüksek Planlama Kurulu (YPK) 26.04.2001 tarih ve 2001/T.12 sayılı kararına istinaden Teşekkülümüz Ana Statüsünün 20. Maddesinde yapılan değişiklik ile Teşekkülümüz yol bakım ve onarım maliyetlerinin her yıl Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı bütçesine konacak ödenekten karşılanacağı ve bu tutarın gelir yazılacağı hüküm altına alınmıştır. Ancak 01.05.2013 tarihinde yürürlüğe giren 6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkındaki Kanunun Geçici 3/b maddesinde "Bakım ve onarım bütçesinde yer alan finansman açıkları Sermayeye mahsuben Hazine Müsteşarlığı tarafından karşılanır" hükümlerine istinaden 2014 yılında 880.251.105,28 TL tutarındaki yol bakım onarım gideri karşılığı sübvansiyon geliri kaydedilmemiştir.

2014 yılında faaliyet dışı (327.040.464 TL) gelirlerin, toplam gelirler (1.972.818.058 TL) içindeki payı %16,6 oranında olup, 2009 yılına (502.448.636 TL) göre, %35 oranında azalmıştır. Bu gelirler içinde en büyük payı, arazi satışları (76.876.871 TL) ile kira (51.421.998 TL) gelirleri oluşturmaktadır.

2014 yılında faaliyet giderleri, toplam giderler içinde %81,3 ile en büyük payı oluştururken 2009 yılına göre %47 oranında artmıştır. Taşıma faaliyetinde, üretim maliyetinin payı %75,9 oranındadır. Yönetim giderleri ise, 2009 yılına göre %99 oranında artmıştır. İşletme faaliyet gelirleri ile faaliyet giderleri birlikte değerlendirildiğinde; faaliyet giderlerinin giderler içindeki payı %81,3 iken, faaliyet gelirlerinin, gelirler içindeki payı %63,5 olarak gerçekleşmesi işletme giderlerinin, işletme gelirleri ile karşılanamadığının açık bir göstergesidir. İşletme giderlerinin sübvansiyon ve diğer faaliyetlerden elde edilen gelirler ile karşılanmaya çalışılmasına rağmen, faaliyet zararı oluşmuş olup, bu zarar (1.983.925.814 TL) tutarında gerçekleşmiş ve toplam zarardan (1.874.309.740 TL) daha fazladır. Faaliyet dışı giderlerin, toplam giderler içindeki payı, %5,7 olup, 2009 yılına göre, %10 oranında azalış göstermiştir.

Sonuç olarak; Teşekkül 2014 yılında (1.874.309.740 TL) zarar etmiş bulunmaktadır. 2009 yılındaki zarar (515.868.371 TL) ile 2014 yılındaki zararın mukayesesinde, zararın %263,3 oranında arttığı görülmüştür. Bu zararın oluşmasında en büyük etken 6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanunun gereğince (880.251.105,28 TL) tutarındaki yol bakım onarım giderleri karşılığının sübvansiyon geliri olarak kaydedilmemiş olmasıdır. Ancak bu sübvansiyon

tutarı zarardan düşülmüş olsa bile 994.058.635 TL zarar edileceği düşünülürse; Teşekkülün 2009 yılına göre %93 oranında zarar artışı ile karşılaşılabileceği görülmektedir.

6461 sayılı Kanun (Madde 5) gereğince YHT ve HT taşımacılığı için yaptığı demiryolu alt yapı yatırımları, tasarrufundaki hatların çift veya çoklu hat haline getirilmesi, iltisak hatları yapımı ile bunların elektrifikasyon, sinyalizasyon ve telekomünikasyon tesisleriyle donatılması yatırımları, tasarrufundaki demiryolu alt yapısının yenilenmesine ve iyileştirilmesine ilişkin yatırımların yılı yatırım programı ile ilişkilendirilir ve UDHB bütçesinde söz konusu yatırımların finansmanını karşılamak amacıyla gerekli ödeneğin konulması öngörülmüştür.

Diğer taraftan, aynı Kanun (Geçici 3. Madde) gereğince; TCDD'nin desteklenmesi için Kanun yürürlüğe girdiği tarihten (01.05.2013) itibaren 5. yılın yılsonu ile sınırlı olarak 5. Maddede belirtilenlerin dışında kalan yatırımlarının finansmanı, bakım ve onarım bütçesinde yer alan finansman açıkları, TCDD Taşımacılık AŞ'ye yapılan sermaye transferi nedeniyle doğan açıkların sermayesine mahsuben Hazine Müsteşarlığı tarafından karşılanacaktır.

Ancak aynı Kanunla (Madde 10) demiryolu altyapısından ve trafik yönetiminden sorumlu olacak TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü Teşekkül, yolcu ve yük taşımacılığından sorumlu TCDD Taşımacılık AŞ ise Bağılı Ortaklık hüviyetine kavuşturulmuştur.

Yukarıda belirtilenlere istinaden TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü ve TCDD Taşımacılık AŞ'nin önümüzdeki süreçte ekonomik ve karlılık ilkelerine göre mevcut işletmecilik politikalarını gözden geçirmesi gerekmektedir.

Bu kapsamda Teşekkülün yük ve yolcu taşımacılığı faaliyetlerinde halen katlanmakta olduğu bazı maliyetlerden kaçınması gerekmektedir.

Yolcu taşımacılığında 2014 yılında bir yolcu-km geliri 5,9 kuruş iken, bir yolcu-km gideri 35 kuruş, yük taşımalarında ise bir net-ton-km geliri 5,1 kuruş iken bir netton-km gideri 19 kuruş olmuştur.

2014 yılında toplam anahat yolcu taşımacılığının %22'si YHT, %17'si konvansiyonel trenler ve %61'i konvansiyonel bölgesel trenler tarafından gerçekleştirilmiştir. Bu taşımalarda yasa gereği ticari olmayan ücretsiz ve %50 indirimli seyahat eden yolcuların oranları YHT'de %9, konvansiyonel anahat trenlerinde %14, konvansiyonel bölgesel trenlerde %3 olarak gerçekleştiği görülmektedir. TCDD İşletmesince verilmekte olan yolcu taşımacılığı hizmetinde yasa gereğince uygulanan ücretsiz ve %50 indirimler TCDD'nin ortalama %10'luk gelir kaybına neden olmaktadır. (1,3 milyon TL)

Tablo 37

## TCDD Varlık Tablosu

| VARLIKLAR                      | 2009                 |              | 2014                  |              | Fark                  |              |
|--------------------------------|----------------------|--------------|-----------------------|--------------|-----------------------|--------------|
|                                | TL                   | Top.İçin%’si | TL                    | Top.İçin%’si | TL                    | %            |
| <b>I. DÖNEN VARLIKLAR</b>      |                      |              |                       |              |                       |              |
| A- Hazır Değerler              | 95.447.663           | 1,0          | 55.422.579            | 0,2          | -40.025.085           | -41,9        |
| B- Menkul Değerler             | 4.050.000            | 0,0          | 15.100.000            | 0,1          | 11.050.000            | 272,8        |
| C-Ticari Alacaklar             | 790.311.028          | 8,3          | 2.391.488.240         | 8,6          | 1.601.177.212         | 202,6        |
| D-Diğer Alacaklar              | 326.647.699          | 3,4          | 778.890.166           | 2,8          | 452.242.467           | 138,4        |
| E- Stoklar                     | 204.922.433          | 2,2          | 587.538.850           | 2,1          | 382.616.417           | 186,7        |
| F-Yıllara Yaygın İnş.          |                      |              |                       |              |                       |              |
| Ve Ona. Maliyeti               | 34.940.207           | 0,4          | 48.260.061            | 0,2          | 13.319.854            | 38,1         |
| G- Gelecek Aylara Ait.         |                      |              |                       |              |                       |              |
| Gid. Ve Gel. Tahakkuku         | 24.528.486           | 0,3          | 41.538.951            | 0,1          | 17.010.464            | 69,3         |
| H- Diğer Dönen Varlıkları      | 495.770.366          | 5,2          | 2.425.239.094         | 8,7          | 1.929.468.728         | 389,2        |
| <b>Dönen Varlıklar Toplamı</b> | <b>1.976.617.883</b> | <b>20,8</b>  | <b>6.343.477.941</b>  | <b>22,8</b>  | <b>4.366.860.058</b>  | <b>220,9</b> |
| <b>II. DURAN VARLIKLAR</b>     |                      |              |                       |              |                       |              |
| A- Ticari Alacaklar            | 4.308.785            | 0,0          | 3.971.070             | 0,0          | -337.715              | -7,8         |
| B- Diğer Alacaklar             | 138.588.519          | 1,5          | 17.911.443            | 0,1          | -120.677.075          | -87,1        |
| C-Mali Duran Varlıklar         | 882.044.437          | 9,3          | 1.220.473.846         | 4,4          | 338.429.409           | 38,4         |
| D-Maddi Duran Varlıklar        | 6.505.898.608        | 68,4         | 19.275.147.037        | 69,4         | 12.769.248.429        | 196,3        |
| E- Maddi Olmayan               |                      |              |                       |              |                       |              |
| Duran Varlıklar                | 900                  | 0,0          | 10.023.342            | 0,0          | 10.022.442            | 1.113.604,7  |
| F-Özel Tükenmeye               |                      |              |                       |              |                       |              |
| Tabi Varlıklar                 | 0                    | 0,0          | 0                     | 0,0          | 0                     | 0,0          |
| G- Gelecek Aylara Ait. Gid.    |                      |              |                       |              |                       |              |
| Ve Gel. Tahakkuku              | 0                    | 0,0          | 891.800.350           | 3,2          | 891.800.350           | -            |
| H- Diğer Duran Varlıkları      | 1.639.000            | 0,0          | 1.639.000             | 0,0          | 0                     | 0,0          |
| <b>Duran Varlıklar Toplamı</b> | <b>7.532.480.249</b> | <b>79,2</b>  | <b>21.420.966.088</b> | <b>77,2</b>  | <b>13.888.485.840</b> | <b>184,4</b> |
| <b>VARLIKLAR (AKTİFLER)</b>    |                      |              |                       |              |                       |              |
| <b>TOPLAMI</b>                 | <b>9.509.098.131</b> | <b>100,0</b> | <b>27.764.444.029</b> | <b>100,0</b> | <b>18.255.345.898</b> | <b>192,0</b> |



Tablo 38

## TCDD Kaynak Tablosu

| KAYNAKLAR (PASİF)                            | 2009                 |              | 2014                  |              | Fark                 |              |
|--|----------------------|--------------|-----------------------|--------------|----------------------|--------------|
|  | TL                   | Top.İçin%'si | TL                    | Top.İçin%'si | TL                   | %            |
| <b>I. KISA VADELİ YABANCI KAYNAKLAR</b>      |                      |              |                       |              |                      |              |
| A- Mali Borçlar                              | 380.897.783          | 4,0          | 357.218.526           | 1,3          | -23.679.257          | 63,3         |
| B- Ticari Borçlar                            | 482.629.716          | 5,1          | 1.104.930.584         | 4,0          | 622.300.868          | 20,3         |
| C- Diğer Borçlar                             | 315.473.426          | 3,3          | 673.339.092           | 2,4          | 357.865.666          | 488,6        |
| D- Alınan Avanslar                           | 58.103.348           | 0,6          | 67.846.881            | 0,2          | 9.734.534            | 16,9         |
| E- Yıllara Yaygın İnş.ve Ona. Hakedişleri    | 0                    | 0,0          | 0                     | 0,0          | 0                    | 0,0          |
| F- Ödenecek Vergi ve Yükümlülükleri          | 212.591.101          | 2,2          | 94.801.799            | 0,3          | -117.789.302         | -17,9        |
| G- Borç ve Gider Karşılıkları                | 0                    | 0,0          | 0                     | 0,0          | 0                    | 0,0          |
| H- Gelecek Aylara Ait Gel ve Gid. Tahakkuku  | 52.016.689           | 0,5          | 33.605.480            | 0,1          | -18.411.209          | 2,8          |
| I- Diğer Kısa Vadeli Yabancı Kaynaklar       | 2.731.775            | 0,0          | 2.731.775             | 0,0          | 0                    | 0,0          |
| <b>Kısa Vadeli Yabancı Kaynaklar Toplamı</b> | <b>1.504.443.837</b> | <b>15,8</b>  | <b>2.334.474.138</b>  | <b>8,4</b>   | <b>830.030.300</b>   | <b>59,8</b>  |
| <b>II. UZUN VADELİ YABANCI KAYNAKLAR</b>     |                      |              |                       |              |                      |              |
| A- Mali Borçlar                              | 927.048.904          | 9,7          | 840.440.225           | 3,0          | -86.608.678          | -9,3         |
| B- Ticari Borçlar                            | 4.235.395            | 0,0          | 13.935.566            | 0,1          | 9.700.171            | 229,0        |
| C- Diğer Borçlar                             | 0                    | 0,0          | 0                     | 0,0          | 0                    | 0,0          |
| D- Alınan Avanslar                           | 0                    | 0,0          | 0                     | 0,0          | 0                    | 0,0          |
| E- Borç ve Gider Karşılıkları                | 129.653.518          | 1,4          | 179.136.396           | 0,6          | 49.428.878           | 38,2         |
| F- Gelecek Aylara Ait Gel ve Gid. Tahakkuku  | 0                    | 0,0          | 879.750               | 0,0          | 879.750              | -            |
| G- Diğer Kısa Vadeli Yabancı Kaynaklar       | 0                    | 0,0          | 0                     | 0,0          | 0                    | 0,0          |
| <b>Uzun Vadeli Yabancı Kaynak Toplamı</b>    | <b>1.060.937.816</b> | <b>11,2</b>  | <b>1.034.391.937</b>  | <b>3,7</b>   | <b>-26.545.880</b>   | <b>-2,5</b>  |
| <b>YABANCI KAYNAKLAR TOPLAMI</b>             | <b>2.565.381.654</b> | <b>27,0</b>  | <b>3.368.866.074</b>  | <b>12,1</b>  | <b>803.484.420</b>   | <b>31,3</b>  |
| <b>III. ÖZ KAYNAKLAR</b>                     |                      |              |                       |              |                      |              |
| A- Ödenmiş Sermaye                           |                      |              |                       |              |                      |              |
| - Sermaye                                    | 17.000.000.000       | 178,8        | 42.500.000.000        | 153,1        | 11.400.000.000       | 150,0        |
| - Ödenmemiş Sermaye ( - )                    | -4.230.809.364       | -44,5        | -6.646.910.853        | -23,9        | -6.002.494.146       | 57,1         |
| - Sermaye Olumlu Farkları                    | 0                    | 0,0          | 0                     | 0,0          | 0                    | 0,0          |
| - Ödenmiş Sermaye ( A )                      | 12.769.190.636       | 134,3        | 35.853.089.147        | 129,1        | 5.397.505.854        | 180,8        |
| B- Sermaye Yedekleri                         | 0                    | 0,0          | 0                     | 0,0          | 0                    | 0,0          |
| C- Kar Yedekleri                             | 8.686.869            | 0,1          | 8.686.869             | 0,0          | 0                    | 0,0          |
| D- Geçmiş Yıllar Karları                     | 0                    | 0,0          | 0                     | 0,0          | 0                    | 0,0          |
| E- Geçmiş Yıllar Zararları ( - )             | -5.318.292.657       | -55,9        | -9.591.888.321        | -34,5        | -1.280.554.387       | 80,4         |
| F- Dönem Net Karı ( Zararı )                 | -515.868.371         | -5,4         | -1.874.309.740        | -6,8         | -593.755.353         | 263,3        |
| <b>Öz Kaynaklar Toplamı</b>                  | <b>6.943.716.477</b> | <b>73,0</b>  | <b>24.395.577.955</b> | <b>87,9</b>  | <b>3.523.196.114</b> | <b>251,3</b> |
| <b>ÖZ KAYNAKLAR (PASİFLER) TOPLAMI</b>       | <b>9.509.098.131</b> | <b>100,0</b> | <b>27.764.444.029</b> | <b>100,0</b> | <b>4.294.246.708</b> | <b>192,0</b> |

Tablo 39

## TCDD Gelir Tablosu

|   | 2009                 |                | 2014                 |                | Gerç. Fark          |            |
|---|----------------------|----------------|----------------------|----------------|---------------------|------------|
|   | Gerçekleşme          | Top.İçin. %'si | Gerçekleşme          | Top.İçin. %'si | TL                  | %          |
| <b>I- GAYRİ SAFİ SATIŞ GELİRİ</b>         |                      |                |                      |                |                     |            |
| A- Mal ve Hizmet Satış Geliri             |                      |                |                      |                |                     |            |
| 1- Yolcu ve Bagaj Geliri                  | 184.108.116          | 8,7            | 300.620.025          | 15,2           | 116.511.909         | 63         |
| 2-Yük Geliri                              | 410.153.638          | 19,5           | 651.225.214          | 33,0           | 241.071.577         | 59         |
| <b>Brüt Satışlar</b>                      | <b>594.261.754</b>   | <b>28,2</b>    | <b>951.845.239</b>   | <b>48,2</b>    | <b>357.583.485</b>  | <b>60</b>  |
| Satış İadeleri (-)                        | 0                    | 0              | -45.598.623          | -2,3           | -45.598.623         | -          |
| 3-Liman ve İskele Geliri                  | 263.237.571          | 12,5           | 316.239.014          | 16,0           | 53.001.443          | 20         |
| 4-Vangözü İşletme Geliri                  | 1.686.336            | 0,1            | 5.676.385            | 0,3            | 3.990.049           | 237        |
| 5- Demiryolu Hattı Gelirleri              | 0                    | 0              | 25.387.250           | 1,3            | 25.387.250          | -          |
| <b>TOPLAM</b>                             | <b>859.185.661</b>   | <b>40,8</b>    | <b>1.253.549.266</b> | <b>63,5</b>    | <b>394.363.605</b>  | <b>46</b>  |
| B-Sübvansiyonlar                          |                      |                |                      |                |                     |            |
| 1-Yol Bakım ve Onarım Gid.                | 432.936.797          | 20,5           | 0                    | 0              | -432.936.797        | -100       |
| 2-Ekonomik Olmayan Hattların Görev Zararı | 231.094.931          | 11,0           | 0                    | 0              | -231.094.931        | 0          |
| 3-Ekonomik Olmayan Trenlerin Görev Zararı | 65.994.944           | 3,1            | 358.243.658          | 18,2           | 292.248.714         | 443        |
| 4-Vangözü Görev Zararı                    | 16.440.793           | 0,8            | 33.984.670           | 1,7            | 17.543.877          | 107        |
| <b>TOPLAM</b>                             | <b>746.467.464</b>   | <b>35,4</b>    | <b>392.228.328</b>   | <b>19,9</b>    | <b>-354.239.136</b> | <b>-47</b> |
| <b>II- FAALİYET DIŞI GELİR VE KARLAR</b>  | <b>502.448.636</b>   | <b>23,8</b>    | <b>327.040.464</b>   | <b>16,6</b>    | <b>-175.408.173</b> | <b>-35</b> |
| <b>GENEL TOPLAM</b>                       | <b>2.108.101.761</b> | <b>100,0</b>   | <b>1.972.818.058</b> | <b>100,0</b>   | <b>-135.283.704</b> | <b>-6</b>  |

Tablo 40

## TCDD Gider Tablosu

|  | 2009                 |                | 2014                 |                | Gerç. Fark           |            |
|--|----------------------|----------------|----------------------|----------------|----------------------|------------|
|  | Gerçekleşme          | Top.İçin. %'si | Gerçekleşme          | Top.İçin. %'si | TL                   | %          |
| <b>I- İŞLETME VE BAKIM GİD.</b>                    |                      |                |                      |                |                      |            |
| A- DEMİRYOLU İŞLETME VE BAKIM GİDERLERİ            |                      |                |                      |                |                      |            |
| 1-Yol Giderleri                                    | 323.903.365          | 12,3           | 557.176.148          | 14,5           | 233.272.784          | 72         |
| 2-Cer Giderleri                                    | 1.041.794.694        | 39,7           | 1.454.446.826        | 37,8           | 412.652.132          | 40         |
| 3-Yolcu Giderleri                                  | 629.202              | 0              | 0                    | 0              | -629.202             | 0          |
| 4-Tesisler Giderleri                               | 261.408.677          | 10,0           | 128.343.032          | 3,3            | -133.065.645         | -51        |
| 5-Yük Giderleri                                    | 27.544.328           | 1,0            | 123.055.072          | 3,2            | 95.510.744           | 347        |
| 6-Yemekli ve Yataklı Vagon Giderleri               | 4.773.008            | 0,2            | 422.743              | 0              | -4.350.264           | -91        |
| 7- Amortisman Giderleri                            | 251.349.607          | 0              | 0                    | 0              | -251.349.607         | 0          |
| 8-Trafik Giderleri                                 | -                    | -              | 396.839.358          | 10,3           | 396.839.358          | -          |
| 9- Banliyö Giderleri                               | 10.220.878           | 0,4            | 17.811.809           | 0,5            | 7.590.931            | 74         |
| 10-Hızlı Tren Yolu Bakım ve İşletme Maliyeti       | 4.505.391            | 0,2            | 62.436.857           | 1,6            | 57.931.466           | 1.286      |
| 11- Hızlı Tren Cer İşletme ve Bakım Maliyeti       | 2.967.926            | 0,1            | 109.016.155          | 2,8            | 106.048.229          | 3.573      |
| 12-Hızlı Tren Ticareti ve Bakım Maliyeti           | 363.835              | 0              | 5.902.156            | 0,2            | 5.538.321            | 1.522      |
| 13-Hızlı Tren Tesisleri İşletme ve Bakım Maliyeti  | 8.541.383            | 0,3            | 55.982.440           | 1,5            | 47.441.057           | 555        |
| 14-Hızlı Tren Trafik İşletme ve Bakım Maliyeti     | 0                    | 0              | 10.059.943           | 0,3            | 10.059.943           | -          |
| <b>TOPLAM</b>                                      | <b>1.938.002.293</b> | <b>73,9</b>    | <b>2.921.492.541</b> | <b>75,9</b>    | <b>983.490.248</b>   | <b>51</b>  |
| B- LİMAN İŞLETME VE BAKIM GİDERLERİ                | 175.972.716          | 6,7            | 171.977.506          | 4,5            | -3.995.210           | -2         |
| C- VANGÖLÜ FERİBOT MÜD. İŞLETME VE BAKIM GİDERLERİ | 15.728.971           | 0,6            | 34.156.593           | 0,9            | 18.427.622           | 117        |
| <b>İŞLETME VE BAKIM GİD. TOP.</b>                  | <b>2.129.703.980</b> | <b>81,2</b>    | <b>3.127.626.640</b> | <b>81,3</b>    | <b>997.922.660</b>   | <b>47</b>  |
| <b>II- YÖNETİM GİDERLERİ</b>                       | <b>251.814.949</b>   | <b>9,6</b>     | <b>502.076.769</b>   | <b>13,1</b>    | <b>250.261.820</b>   | <b>99</b>  |
| <b>III- FAALİYET DIŞI GİDERLER</b>                 | <b>242.451.204</b>   | <b>9,2</b>     | <b>217.424.390</b>   | <b>5,7</b>     | <b>-25.026.814</b>   | <b>-10</b> |
| <b>GENEL TOPLAM</b>                                | <b>2.623.970.132</b> | <b>100</b>     | <b>3.847.127.798</b> | <b>100</b>     | <b>1.223.157.666</b> | <b>47</b>  |

## 1.6. Merkezi Yönetim Bütçesiyle İlişkiler

Teşekkülümüze, 2014 yılında Genel Bütçeden 4.919.377,000 TL sermaye, 426.724.000 TL görev zararı olmak üzere toplam 5.346.101.000 TL nakden ödenmiştir.

## 1.7. Kurum Kültürü

TCDD gerçekleştirdiği taşıma hizmetlerini mevzuata, teknolojik gelişmelere, kurumsal hafızaya, kurumsal ilkelere ve mesleki değerlere dayandırmaktadır. TCDD operasyonlarının tamamı yazılı dokümantasyon olan talimatlar, yönetmelikler, genelgeler ve bir üst adımda ilgili yasalara dayanmaktadır.

Teşekkülümüzde her türlü yazışma "Resmi Yazışmalarda Uygulanacak Esas ve Usuller Hakkında Yönetmelik" çerçevesinde yapılmaktadır. Teşkilat içinde iletişim resmi yazışmalar, talimatlar, toplantılar,

eğitim programları, raporlama sistemi, haberleşme araç ve yöntemleri kullanılarak yapılmaktadır. Toplam hatların %33'ünde sinyalizasyon sistemi ile tren trafiği kontrol edilirken kalan hatlarda telefonla merkezden kumanda kullanılmaktadır. Makinistler iletişim aracı olarak ağırlıklı olarak telsiz kullanmaktadır. Çalışan personelin istek, şikayet ve önerileri dilekçe, e-posta ve çalışan memnuniyet anketi ile alınmaktadır. Ayrıca personelin üye olduğu sendikalar ile üst yönetim düzenli olarak görüşmeler yapmaktadır. Gerçek ve tüzel kişilerin Bilgi Edinme Kanunu çerçevesinde yaptıkları başvurular ilgili yasa ve yönetmelikler çerçevesinde sonuçlandırılmaktadır.

TCDD tüm personeline yönelik olarak hizmet içi eğitim faaliyetlerine azami önemi göstermektedir. Bu eğitimler meslek ve ihtisas eğitimleri olmalarının yanı sıra personelin kişisel gelişimlerini olumlu yönde geliştiren sosyal beceri eğitimlerini de kapsamaktadır.

Tablo 41

TCDD Gelir-Gider Bilgileri Tablosu (Milyon TL)

|                 | 2010     | 2011     | 2012     | 2013      | 2014      |
|-----------------|----------|----------|----------|-----------|-----------|
| Gelir Toplamı   | 2.007,20 | 2.660,62 | 2.562,75 | 2.540,10  | 1.972,82  |
| Gider Toplamı   | 2.873,54 | 3.393,95 | 3.440,26 | 3.820,65  | 3.847,13  |
| Dönem Kar/Zarar | -866,34  | -733,33  | -877,51  | -1.280,55 | -1.874,31 |



## 2. ÇEVRE ANALİZİ

### 2.1. Yatırım Projeleri

Malların, hizmetlerin, sermayenin ve bireylerin dünya üzerinde daha serbest dolaşımını öngören küreselleşme süreci ile yaşanan değişimi en fazla etkileyen/etkileyecek olan sektörlerden biri de "ulaşım" sektörüdür. Alt sistemlerin karşılıklı üstünlüklerinin birbirlerini tamamlayacak şekilde kullanılması ile yaratılacak sinerji, ülke genelinde katma değer oluşumuna önemli katkılar sağlayacaktır. Teşekkür olarak, ulaşmak istediğimiz yer; demiryollarını ve limanları maliyet etkin bir yapıya kavuşturarak müşteriye daha kaliteli, güvenli ve ekonomik hizmet vermektir.

Ulaştırma sistemimizi hangi boyutu ile inceleyelim inceleyelim varacağımız yer, karayolu ağırlıklı ulaşım sistemi ile Türkiye'nin önümüzdeki yıllara taşınamayacağıdır. Bu nedenle her şeyden önce, ulaşım, tüm alt sistemlerin en ekonomik, en uygun ve birbirlerini tamamlayacak biçimde kullanıldığı bir sistem olarak görülmelidir.

Teşekkürümüz taşımacılık sektörü içerisindeki yerini, ağırlığını artırarak sürdürmeyi hedeflemektedir. Diğer ulaşım modları karşısında kaybedilen rekabet gücünün yeniden kazandırılması için mevcut hatların iyileştirilmesi ve yeni koridorların açılması suretiyle rekabet şartlarının iyileştirilmesine yönelik Ankara-İstanbul, Ankara-Eskişehir, Ankara-Konya, yüksek hızlı demiryolu projeleri hayata geçirilmiştir. Ankara-Sivas, Ankara-İzmir ve Ankara-Bursa projelerindeki yapım çalışmalarına devam edilmektedir. Yerköy-Kayseri Hattının Proje revizyonu ihalesi değerlendirme çalışmaları devam etmektedir.

İstanbul'da ise kent içi banliyö hizmetini metro standardında vermek üzere Marmaray Projesi başlatılmıştır. Marmaray Projesi, Demiryolu Boğaz Tüp Geçişi ve Halkalı ile Gebze arasında uzanan yaklaşık 76 kilometre uzunluğundaki banliyö hatlarının iyileştirilmesini kapsamaktadır. Asrın projesi Marmaray, 29 Ekim 2013 tarihinde hizmete açılmıştır.

**Ankara-İstanbul Hızlı Tren Hattı:** 13 Mart 2009 tarihinde Ankara-Eskişehir parkuru işletmeye açılmıştır. Eskişehir-Pendik kesimi ise 25.07.2014 tarihinde işletmeye açılmıştır. Ankara-Eskişehir-Ankara günlük 5 gidiş 5 geliş ve Ankara-İstanbul-Ankara günlük 5 gidiş 5 geliş olmak üzere toplam 20 sefer yapılmaktadır. Ankara-Eskişehir arası YHT

işletmeciliğinin başlamasıyla yolcu taşımacılığında YHT'nin payı %72 olmuştur. Ayrıca Ankara-Eskişehir arası yolcu taşımacılığına ekstra %12 artış getirmiştir.

**Ankara-Konya Hızlı Tren Hattı:** Ankara-Konya Yüksek Hızlı Tren Hattı 24 Ağustos 2011 tarihinde hizmete açılmıştır. Ülkemiz, ikinci adımda YHT işletmeciliğini Ankara-Konya arasında başlatmıştır. 24 Ağustos 2011 tarihinde günde toplam 8 seferle başlayan YHT'lerin sefer sayısı 18.12.2014 tarihinden itibaren günlük 14 sefer olarak işletilmeye devam edilmekte olup, seyahat süresi 1 saat 35 dakikadır.

**Konya-İstanbul YHT:** 18 Aralık 2014 tarihinde Yüksek Hızlı Tren İşletmeciliğine başlanan Konya-İstanbul-Konya parkurunda 2 gidiş 2 geliş olmak üzere günde 4 sefer yapılmaktadır.

Ankara-Konya YHT Projesi, proje dizayn ve tüm yapım işleri TCDD'nin teknik ekibinin gözetim ve denetimi altında Türk Müteahhit ve Mühendisleri tarafından yapılmıştır. Proje bu yönüyle de tamamı yerli firmalar tarafından gerçekleştirilen ilk Yüksek Hızlı Tren Projesi olma özelliğini taşımaktadır. Ayrıca, söz konusunun projenin tamamı öz kaynaklarla yapılmıştır. Ankara-Konya arası YHT işletmeciliğinin başlamasıyla yolcu taşımacılığında YHT'nin payı %66 olmuştur. Ayrıca Ankara-Konya arası yolcu taşımacılığına ekstra %18 artış getirmiştir.

Ankara-Bursa YHT projesi kapsamında; 75 km'lik Bursa-Yenişehir kesiminde inşa çalışmaları, 30 km'lik Bilecik-Yenişehir kesiminde ise kesin projesi hazırlama çalışmaları sürdürülmektedir. Proje tamamlandığında Ankara- Bursa ve Bursa-İstanbul seyahat süreleri 2 saat 15 dakika olacaktır.

Ankara-İzmir mevcut demiryolu 824 kilometre olup, seyahat süresi yaklaşık 14 saattir. İki şehir arası mesafeyi 624 kilometreye ve seyahat süresini 3 saat 30 dakikaya düşürecek olan Ankara-İzmir YHT hattında; Polatlı-Afyonkarahisar kesiminin yapımı devam etmektedir. Afyon-Uşak (Banaz) kesimin ihalesi yapılmış olup ihale değerlendirme çalışmaları, Banaz - Eşme arası altyapı yapım ihalesine hazırlık çalışmaları devam etmektedir. Eşme-Salihli ve Salihli-Manisa kesimlerinde ise proje hazırlama çalışmaları sürdürülmektedir. Banaz-Manisa arasında 2016 yılında kesim kesim yapım ihalesine çıkılacaktır.

Diğer taraftan hedeflenen hızlı ve konvansiyonel demiryolu yapımı kapsamında:

Tecer- Kangal Varyantı, Menemen-Aliağa 2.hat, Kütahya-Alayunt 2.hat, Tekirdağ-Muratlı 1. ve 2. Hat, Cumaovası-Tepeköy 2. hat, Başkentray Projesinin 1.etabı olan Ankara-Sincan kuzey hattı, Alifuatpaşa-Pamukova ve Marmaray tüp geçişi tamamlanmıştır.

İstanbul, Ankara ve Konya'dan Karaman - Mersin-Adana-Osmaniye ve Gaziantep illerine hızlı trenle ulaşım sağlamak için; Konya-Karaman-Ulukışla-Mersin-Adana-Osmaniye-Gaziantep Hızlı tren hattının yapımı planlanmıştır. Bunlardan Konya-Karaman, Bahçe-Nurdağ, Akçagöze-Başpınar ve Adana-Mersin arası inşaat çalışmaları, diğer bölümlerde ise yapım ihalesi ve proje hazırlama çalışmaları devam etmektedir.

Doğu - Batı koridorunun devamı niteliğinde olan Sivas - Erzincan Hızlı Demiryolu Hattının 20-50 km'lik bölümünde altyapı yapım ihale teklifleri alınmış olup, diğer bölümlerinde proje hazırlık çalışmaları devam etmektedir.

Pekin'den Londra'ya kadar kesintisiz demiryolu ulaşımını sağlayacak koridorun önemli bir halkası olan Kars-Tiflis demiryolunun yapımı devam etmektedir. Ayrıca, Kayseri-Kuzey Geçiş Varyantı ile Palu-Genç-Muş Demiryolu Deplasmanı inşası devam etmektedir.

Tepeköy-Selçuk 2.hat altyapı, üstyapı ve EST işleri için yer teslimi yapılarak yapım çalışmalarına başlanılmıştır.

Suveren-Gözertepe, Mürşitpınar-Şanlıurfa Kuzey Demiryolu, Nusaybin-Cizre-Silopi-Habur Demiryolu, Sincan-OSB-Yenikent-Kazan Demiryolu ve 2. Hat yapımının projeleri hazırlanmaktadır.

Halkalı-Kapıkule Yeni Demiryolu hattının kesin projeleri revize edilerek 2016 yılında yapım ihalesine çıkılması hedeflenmektedir.

Bursa-Gemlik, İzmit (Köseköy)-3.Boğazköprüsü (Yavuz Sultan Selim) hatlarının kesin projeleri hazırlanmaktadır.

Eskişehir-Kütahya-Antalya, Yerköy-Kırşehir-Aksaray-Ulukışla, Samsun-Çorum-Kırıkkale, Kayseri-Nevşehir-Aksaray-Konya-Antalya, Sivas-Malatya, 3.Boğaz Köprüsü (Yavuz Sultan Selim)-3. Havalimanı-Halkalı hatlarına yönelik de proje hazırlama ihale süreçleri devam etmektedir. Erzincan-Erzurum-Kars hızlı tren hattının proje ihalesine 2016 yılı içerisinde çıkılması planlanmaktadır.

Yukarıda bahsi geçen yüksek hızlı, hızlı ve yeni konvansiyonel demiryolu hatları elektrikli ve sinyalli olarak yapılmakta olup, mevcut hatlarımızın da elektrikli ve sinyalli hale getirilmesine yönelik

çalışmalar devam etmektedir. Bu kapsamda Yunanistan bağlantısını sağlayan Pehlivan köy-Uzunköprü hattının sinyal ve elektrifikasyonu işleri ile Tekirdağ-Muratlı çift hattın elektrifikasyon çalışmaları tamamlanmıştır.

Mevcut konvansiyonel hatlarımızın kabiliyetini ve güvenliğini artıran sinyalizasyon projelerinin yaygınlaştırılması kapsamında çalışmalarımız devam etmektedir. Afyon-İsparta Denizli/Burdur hattında TCDD, TÜBİTAK ve İstanbul Teknik Üniversitesi ile birlikte geliştirilen Yerli Sinyal Sistemi inşası sürdürülmektedir.

Yeni demiryolu yapımı, mevcut yolların elektrikli ve sinyalli hale getirilmesi projeleriyle eş zamanlı olarak mevcut hatların yenilenmesine de öncelik verilmiştir. Yol yenileme ekiplerini güçlendirmek için makine parkımıza 144 yeni araç eklenerek toplam yol makinesi sayısı, 224 adetten 368 adede yükselmiştir.

Gar ve istasyonlarımızın bakım ve onarımı yapılarak yenilenmiş ve kurumsal kimliğe uygun hale getirilmiştir.

Ülkemizin İran ve Orta Asya ülkeleriyle ticaretinde önemli bir rolü olan Van Gölü'ndeki seyir süresini 1 saat düşürecek ve taşıma kapasitesini ise 7 kat artıracak 2 adet hızlı ve yüksek kapasiteli feribotun yapımı devam etmektedir.

Açılan yüksek hızlı tren hatlarımızda yolcu taşımacılığı yapmak için 250 km/saat hıza uygun işletmecilik yapılabilen 12 adet yüksek hızlı tren seti temin edilmiştir. Ayrıca saatte 300 km hız yapabilecek 7 adet çok yüksek hızlı tren setinden biri teslim alınmış olup, diğerlerinin üretim çalışmaları devam etmektedir.

Mevcut ve ileride açılması planlanan Yüksek Hızlı Tren ve Hızlı Tren hatlarında çalıştırılmak üzere 106 adet YHT seti temini kapsamında:

- 10 Setin ihaleye çıkılmasına yönelik çalışmalar devam etmektedir.
- 80 adet YHT seti temini projesi kapsamında; 250 km/sa hızındaki YHT Setinin 20 adedinin komple yurtdışından temini, geriye kalan 60 adedinin de en az %53 yerli katkı payı ile Türkiye'de teknoloji transferi ile üretilmesi sağlanacaktır. İhaleye çıkmaya hazırdır.
- Kalan 16 adet YHT setinin, Milli Tren Projesi kapsamında temin edilmesi planlanmaktadır.

80 adet elektrikli lokomotif temini projesi kapsamında ilk 8 adet lokomotif Güney Kore'de imal edilerek teslim edilmiştir. Diğer 72 adedin TÜLOMSAŞ'ta üretimi devam etmekte olup, 2015

yılına kadar 27 adet üretilmiştir. Kalan lokomotiflerin üretimi ise 2015 yılı sonuna kadar tamamlanacaktır. TÜLOMSAŞ'ta General Elektrik firmasının işbirliği ile 10 adet DE anahat lokomotifi üretilmiştir. Geri kalan 10 adedinin ise üretimi devam etmektedir.

Kısa ve orta mesafeli taşımacılıkta yolcularımıza daha hızlı ve konforlu bir hizmet sunmak, işletme maliyetini düşürmek ve yolcu taşımacılığındaki payımızı artırmak amacıyla ilk yerli dizel tren seti ANADOLU projesi hayata geçirilmiştir. 52 adet setten 24 adedi üretilerek hizmete verilmiştir. Geri kalan 124 aracın üretimi devam etmektedir. 2003-2014 yılları arasında Teşekkülümüz için TÜDEMSAŞ ve TÜLOMSAŞ'tan 7.073 adet yük vagonu temin edilmiştir.

Kent içi ulaşımda metro standardında hizmet verilmesi amacıyla İstanbul'da MARMARAY ve İzmir'de EGERAY projeleri bitirilerek faaliyete geçirilmiştir. Ankara'da ise BAŞKENTRAY projesine yönelik çalışmalar devam etmektedir.

İstanbul'da, dünyanın en derin batırma tüp tüneli tekniğiyle inşa edilen Marmaray 29 Ekim 2013 tarihinde hizmete alınmıştır. Pendik-Söğütözü ve Kazlıçeşme-Halkalı banliyö hatlarının ve istasyonlarının iyileştirilmesi metro standardına getirilerek Marmaray'la entegrasyon çalışmaları devam etmektedir.

TCDD ile İzmir Büyükşehir Belediyesinin ortaklığında kurulan İZBAN A.Ş. tarafından Cumaovası-Aliağa arasında 79 km'lik güzergahta 6 Mart 2011 tarihinden itibaren banliyö işletmeciliği yapılmaya başlanmıştır.

Başkentray Projesinin 1. Etapı olan kuzey hattının yapımı tamamlanarak işletmeye alınmıştır. 2. Etapına yönelik ihale çalışmaları devam etmektedir.

Modern İpek demiryolunun merkezinde bulunan ülkemizin, kıtalararası konumu ve coğrafi nitelikleri itibarıyla sahip olduğu potansiyelini harekete geçirerek küresel ölçekte rekabet gücünü artırmak amacıyla lojistik merkezler projesi hayata geçirilmektedir.

Ülkemizde demiryolu endüstrisini oluşturmaya yönelik çalışmalar demiryolları yatırım projeleriyle eş zamanlı olarak yürütülmüştür. İlk olarak 2008 yılında Adapazarı'nda, her türlü elektrikli dizi, metro aracı ve hızlı tren setleri üretmek için demiryolu-özel sektör-yabancı yatırımcı ortaklığında EUROTEM şirketi kurulmuştur.

Çankırı'da hızlı tren yolu makaslarını üretmek üzere özel sektörle işbirliği halinde kurulan

VADEMSAŞ 2011 yılı Mayıs ayından itibaren üretim faaliyetine geçmiştir. Sivas'ta hızlı tren hatları, ağır demiryolu hatları, metro hatları için travers ve diğer beton ürünlerini üretecek olan SİTAŞ 2012 yılı Haziran ayından bu yana üretime devam etmektedir.

Ülkemizde modern demiryolu hatlarının inşası ile birlikte, yeni nesil demiryolu araçlarının üretilmesi için tasarımı ve teknolojsi ülkemize ait milli tren projeleri başlatılmıştır. Bu proje kapsamında;

-Milli Yüksek Hızlı Tren Setinin konsept tasarım tema seçimi ve endüstriyel mühendislik teknik şartnamesi tamamlanmış olup, ihale çalışmaları devam etmektedir.

-Yeni Nesil Milli Elektrikli-Dizel Tren Setinde konsept tasarım belirlenmiş, projeye ilgili teknik şartnameler hazırlanarak, ihalesi yapılmış ve çalışmalara başlanılmıştır.

-Yeni Nesil Milli Yük Vagonu konsept tasarımı tamamlanarak, mühendislik teknik şartnameleri hazırlanmış olup, ihale çalışmaları devam etmektedir.

Yukarıda bahsedilen yatırımlar hayata geçtiğinde ve gerekli yasal düzenlemeler yapıldığında özel sektör firmalarının demiryolu taşımacılığına girmesiyle demiryolu sektörünün olumlu yönde etkileneceği düşünülmektedir. 2008-2028 yıllarını kapsayan 20 yıllık dönem için öngörülen 55 milyar yolcu-km üretim hacmi mevcut üretimin 11 katı seviyesinde olup, bu dönemde faaliyet gösterecek demiryolu firmalarının rekabet şartlarına göre taşıma hacmi aralarında dağılacaktır. Bu seviyede üretim gerçekleştirilmesiyle Ülkemiz enerji, çevre etkisi, kaza vb. faktörlerde karayolu taşımacılığına göre birkaç kat daha ekonomik olan demiryolu taşımacılığının yapılmasıyla önemli ölçüde tasarruf ve kazanımlar elde edecektir.

Demiryolu taşımacılığının payı yolcuda %1,1 ve yükte %4,6 seviyesindedir. Buna rağmen; TCDD'nin bugün için GSYH'ya katkısı pozitif düzeydedir. Ülkemizde demiryolu sistemi, ulaştırma sektörünün dengelenmesi ve rekabetçi yapısının korunmasında da ciddi hizmetlerde bulunmaktadır.

Yıllar itibarıyla Sayıştay Raporları kaynak alınarak Teşekkülümüzün yarattığı Katma Değere (alıcı fiyatlarıyla GSMH'ya katkısı) baktığımızda bu durum daha açık görülecektir.

Tablo 40

| TCDD'nin GSMH'ye Katkısı (Milyon TL) |           |                 |
|--------------------------------------|-----------|-----------------|
|                                      | Kar/Zarar | GSMH'ya Katkısı |
| 2000                                 | -2.084    | 862             |
| 2001                                 | -2.242    | -188            |
| 2002                                 | -1.477    | 430             |
| 2003                                 | -1.176    | 439             |
| 2004                                 | -1.316    | 382             |
| 2005                                 | -431      | 347             |
| 2006                                 | -896      | 503             |
| 2007                                 | -1.094    | 414             |
| 2008                                 | -1.245    | 179             |
| 2009                                 | -791      | 324             |
| 2010                                 | -1.312    | 164             |
| 2011                                 | -952      | -147            |
| 2012                                 | -1.112    | 51              |
| 2013                                 | -1.506    | -167            |
| 2014                                 | -1.874    | 690             |

\*Deflate değerler kullanılmıştır. 2015 = 1

TCDD'nin pazar payında ciddi değişimler olmadıkça, demiryolu sisteminin dönüşümünden söz etmek mümkün olamayacaktır.

Bu nedenle 2003 yılından sonra verilen destek artarak devam etmiştir. Bu aşamada 2 temel yaklaşım göze çarpmaktadır.

- Başta hızlı tren olmak üzere pazar payının artırımına yönelik olarak yatırımların hızlandırılması,
- Teşekkürün yeniden yapılanma sürecinin tamamlanması.

## 2.2. Dünyada Demiryollarının Durumu ve AB Ulaştırma ve Demiryolu Politikaları

Dünya'da ve Avrupa'da, İkinci Dünya Savaşı'ndan başlayarak otomotiv sanayindeki gelişmelere paralel olarak karayolunun esnekliği ve kapıdan kapıya taşımacılık yapmaya daha elverişli olması sebebiyle demiryolunun ulaştırmadaki tekel dönemi sona ermiştir. Artık demiryolu sektörü, ulaştırma alanında varlığını sürdürme mücadelesi vermeye başlamıştır. Bu süreçten neredeyse tüm ülkelerin demiryolları etkilenmiştir.

Demiryolu sektöründeki sıçrama noktası, 1964 yılında Japonya'da 210 km/s. hız yapılabilen Tokyo-Osaka hattının işletmeye açılmasıdır. Japonya'nın yanı sıra dünyada 250-300 km/s hızı uygun yüksek hızlı tren işletmeciliği giderek yaygınlaşmakta olup, Fransa, İtalya, Almanya, İspanya, İngiltere, İsviçre, Belçika, Hollanda, Avusturya, Tayvan, Güney Kore, Türkiye ve Çin' de yüksek hızlı tren işletmeciliği yapılmaktadır.

Bilindiği gibi hem yüksek hızlı demiryolu, hem de klasik demiryolu; madeni tekerleklerin madeni çubuklar üzerindeki hareketi esasına dayanmaktadır. Gelişen teknolojinin bir sonucu olarak üretilen

manyetik kaldırma teknolojisiyle hareket eden trenlerin demiryolu kapsamı içinde ele alınması ile birlikte 2015 yılında Japonya'da gerçekleştirilen bir test sürüşünde 603 km/s hıza ulaşılmıştır. Özetle teknoloji, demiryollarında, karayollarındaki normal yol ile otoyol arasındaki farklılıklardan daha büyük farklılıklar yaratmaktadır. Bu çerçevede amaç; güvenli, etkin, rekabetçi ve aynı zamanda sosyal yararları göz önünde bulunduran ve çevreye duyarlı bir ulaştırma politikası geliştirmek olmalıdır.

Avrupa Birliği (AB), modern ekonomilerin anahtarı olarak gördüğü ulaştırma sektörüne ilişkin yeni politikalar geliştirerek, toplumun ekonomik, çevresel ve sosyal gereksinimlerine cevap verebilen, entegre, rekabet edebilir ve sürdürülebilir bir ulaştırma sistemi oluşturmak hedefiyle söz konusu politikaların uygulanmasına yönelik çalışmaları sürdürmektedir. Ortak bir ulaştırma politikası oluşturmak amacıyla, 2011 yılında Avrupa Komisyonu tarafından AB'nin uzun vadeli hedeflerinin açıklandığı "Tek Avrupa Taşımacılık Alanına İlişkin Yol Haritası-Rekabetçi ve Kaynak Etkin Bir Taşımacılık Sistemine Doğru" başlıklı Beyaz Kitap yayımlanmıştır.

Beyaz Kitap ulaştırmanın, ekonomi ve toplum için temel esas olduğu gerçeğinden hareketle sürdürülebilir büyüme, iş olanaklarının sağlanması ve dünya ölçeğinde rekabet edebilirlik gibi konularda AB'nin yapması gerekenleri 40 somut girişimden oluşan "Tek Avrupa Taşımacılık Alanına İlişkin Yol Haritası" ile ortaya koymaktadır.

Avrupa Komisyonunun yaptığı bir araştırmaya göre Avrupa'da yaklaşık 10 milyon kişi ulaştırma sektöründe istihdam edilmekte ve bu rakam AB gayri safi yurtiçi hasılasının yaklaşık %5'ine karşılık gelmektedir. Ayrıca lojistik, taşıma ve depolama gereksinimleri ürün bedeline %10-15 gibi bir ek maliyet getirmekte ve bu durum şirketlerin dünya ölçeğinde rekabet edebilirliğini önemli ölçüde etkilemektedir. Diğer yandan ulaştırma hizmetleri, insanların yaşam kalitesini de doğrudan etkilemektedir. Yine yapılan bir araştırmaya göre ortalama bir hane halkının bütçesinin %13,2'si ulaştırma hizmetlerine harcanmaktadır.

Beyaz Kitaba göre Avrupa genelinde önümüzdeki yıllarda hareketlilik oldukça artacak ve bir dönüm noktasında bulunan Avrupa Ulaştırması en temel sorunlarla yüzleşmek zorunda kalacaktır.

## TEMEL SORUNLAR VE HEDEFLER

- Petrol kaynakları giderek azalmakta ve kaynakların büyük bir bölümü dünyanın istikrarsız bölgelerinde bulunmaktadır. Petrol fiyatları şu anda bile güncel olaylar nedeniyle dalgalanmaktadır.
- Ulaştırma sistemleri teknolojiye gelişmelerle çok daha enerji etkin bir yapıya kavuşmuştur. Ancak hala %96 oranında petrole bağımlıdır.
- Trafik sıklığı maliyetleri her yıl Avrupa gayri safi yurtiçi hasılasının yaklaşık %1'ine tekabül etmektedir.
- Dünyada kullanılan yaklaşık 750 milyon aracın üçte biri Avrupa Birliğinde kullanılmaktadır ve 2050 yılı itibarıyla bu sayının 2,2 milyara çıkacağı tahmin edilmektedir.
- İklim değişikliğindeki sıcaklık değişimini 2°C de sınırlandırabilmek hedefine ulaşmak için 2050 yılına kadar emisyonları 1990 yılı seviyelerinin %80-95 altına çekmek gerekmektedir.
- Yük taşımacılığının 2005 yılına göre 2030 yılında yaklaşık %40 ve 2050 yılında ise %80 artması beklenmektedir. Yolcu taşımacılığında ise değerler yük taşımacılığına göre nispeten

daha düşük ancak 2030 yılına kadar %34 ve 2050 yılında ise % 51'lik bir artış trafik sıklığı açısından büyük kaygı oluşturmaktadır.

- AB'nin doğu ve batı bölgelerindeki altyapı eşitsizlikleri de diğer bir kaygı nedenidir. Yeni üye devletler yaklaşık 4800 km otoyoluna sahip ve var olan hızlı tren hatları da herhangi bir entegrasyona hizmet etmekten çok uzaktır. Diğer taraftan konvansiyonel demiryolu hatları da genellikle kötü durumdadır.
- AB'nin taşımacılık sektörü hızla gelişmekte olan dünyada artan rekabet ile karşı karşıyadır. Beyaz Kitap'ta 2050 yılına kadar AB genelinde rekabetçi ve kaynak etkin bir ulaştırma sisteminin geliştirilmesi ve AB'nin küresel düzeydeki taahhütlerine yönelik hedefler aşağıda sıralanmıştır:
- Demiryollarının özel sektörün yatırımları için daha cazip hale getirilmesi, altyapı yöneticileri ve demiryolu işletmelerinin yapısal olarak ayrılması ve ulusal yolcu pazarının açılması gibi düzenlemelerle demiryollarını cazibe merkezi haline getirmek.
- Yeni ve sürdürülebilir yakıt sistemleri geliştirerek kent içi ulaşımda 2030 yılına kadar 'geleneksel yakıt tüketimli' otomobil kullanımını yarı yarıya indirmek; bu araçların kullanımını 2050 yılına kadar aşamalı olarak sonlandırmak ve 2030 yılına kadar şehir merkezlerinde karbondioksitsiz kent içi lojistiği sağlamak.
- 2050 yılına kadar da orta-mesafeli (300 km'den fazla) yolcu taşımacılığının çoğunluğunu demiryolu ile sağlamak ve tüm üye ülkelerde yoğun bir demiryolu ağı oluşturmak. 2030 yılına kadar mevcut yüksek hızlı tren ağının uzunluğunu üç katına çıkararak 2050 yılına kadar Avrupa yüksek hızlı tren ağını tamamlamak.
- Gerçek bir Tek Avrupa Taşımacılık Alanı kurulması için stratejik bir çekirdek ağ altyapısını kurmak. Bu kapsamda 2030 yılına kadar tam fonksiyonlu ve AB çapında multimodal Trans Avrupa Ulaştırma Ağları (TEN-T) 'çekirdek ağı', 2050 yılına kadar da yüksek kalitede ve kapasitede bir ağ ile bunlara ilişkin rehber, yol haritası ve finansal bilgi hizmetlerini geliştirmek.
- Ulaştırma ücretlerinin belirlenmesinde "kullanıcı öder" ve "kirleneni öder" prensiplerini gerçek manada hayata geçirmek ve ücretleri yeniden yapılandırmak. Binek otomobillere altyapı



maliyetlerinin uygulanmasını sağlamak ve ikinci aşama olarak da tüm karayolu taşıtları için altyapı maliyetlerinin yanı sıra, trafik sıklığının sebep olduğu sosyal maliyetler, karbondioksit, yerel kirlilik, gürültü ve kaza maliyetlerini kapsayacak şekilde düzenlemeler yapmak.

- 2050 yılına kadar, tüm çekirdek ağ havaalanlarını, limanları ve mümkün olan yerlerde iç su yolu sistemlerini demiryolu yük ve/veya yolcu ağına bağlamak.
- 2050 yılına kadar havayollarında düşük karbonlu sürdürülebilir yakıt kullanımını %40'a çıkarmak; yine 2050 yılına kadar denizcilik ile ilgili karbondioksit emisyonlarını %40 (uygulanabilir ise %50) oranında azaltmak.
- 2020 yılına kadar Avrupa Hava Trafik Yönetimi Sistemini kullanıma sokmak ve Avrupa Ortak Hava Sahasını tamamlamak. Kara ve deniz taşımacılığı yönetim, bilgi ve emniyet-güvenlik sistemlerini (Avrupa Demiryolu Trafik Yönetim Sistemi, Akıllı Ulaştırma Sistemi, Denizcilik İzleme Sistemi, Uzun Menzilli tanımlama ve İzleme Sistemi, Nehir Bilgi Sistemi) ve aynı zamanda Avrupa Global Navigasyon Uydu Sistemi'ni yaymak.
- 2020 yılına kadar Avrupa multimodal taşımacılık sistemi bilgi, yönetim ve ödeme sistemi için bir çerçeve programı oluşturmak.
- 2020 yılına kadar karayolu ulaşımındaki ölümlü kazaları yarı yarıya indirmek ve 2050 itibarıyla karayolu taşımacılığında ölümlü kaza sayısını sıfırlamak.

### 2.3. Seyahat Sıklığı

Ülkemizdeki ulaşım talebi AB ülkeleriyle mukayese edildiğinde daha düşüktür. İnsanımız; en çok seyahat eden Danimarkalılara göre 10 kat, İspanyollara göre 7 kat, Almanlara göre 6,5 kat, Fransızlara göre 4,5 kat, İtalyanlara göre 4 kat, en az seyahat eden Yunanlara göre de 2 kat daha az seyahat etmektedir. Ulaşım arzının artırılması sonucu oluşacak talep tüm ulaşım modlarını olumlu yönde etkileyecektir. Bunun en iyi çözümü, güvenli, ekonomik ve çevreye duyarlı olan demiryolu taşımacılığıdır.

### 2.4. Artan Ulaşım Talebi ve Trafik Sıklığı

Ekonominin son yıllarda gösterdiği büyüme milli geliri de önemli ölçüde etkilemiş, bu durum seyahat

sıklığının artmasına neden olmuştur. Bugün için ülke genelinde hareketli nüfus hızla artarak, ulaştırmayı bölgesellikten ülke geneline yaygın hale getirmiştir. Türkiye'nin 2023 yılına kadar ortalama yıllık %6'luk büyüme oranları ile ulaşacağı noktada; ihracatının 500 milyar dolara, dış ticaret hacminin 1 trilyon dolara, GSYH'nın 2 trilyon dolara, nüfusunun 82 milyona, kişi başına düşen milli gelirin ise 25.000 Amerikan Dolarına ulaşması beklenmektedir. Bu beklentiler dikkate alındığında; ulaştırma yatırımların devam etmesi, ulaştırmanın bölgesellikten ülke geneline yayılması beklenmektedir.

2023 yılında Türkiye'de yolcu trafiğinin bugünkü 266 milyar yolcu-km düzeyinden yaklaşık 558 milyar yolcu-km'ye (2,1 katına) yük trafiğinin ise yaklaşık 625 milyar ton-km'ye çıkması beklenmektedir. Bu beklentiler, Türkiye'de sürekli artma eğilimi gösteren taşıma talebinin karşılanabilmesi için demiryolu ağının genişletilmesini zorunlu kılmaktadır. (11.Şura Demiryolu Sektör Raporu)

### 2.5. Enerji Tüketimi

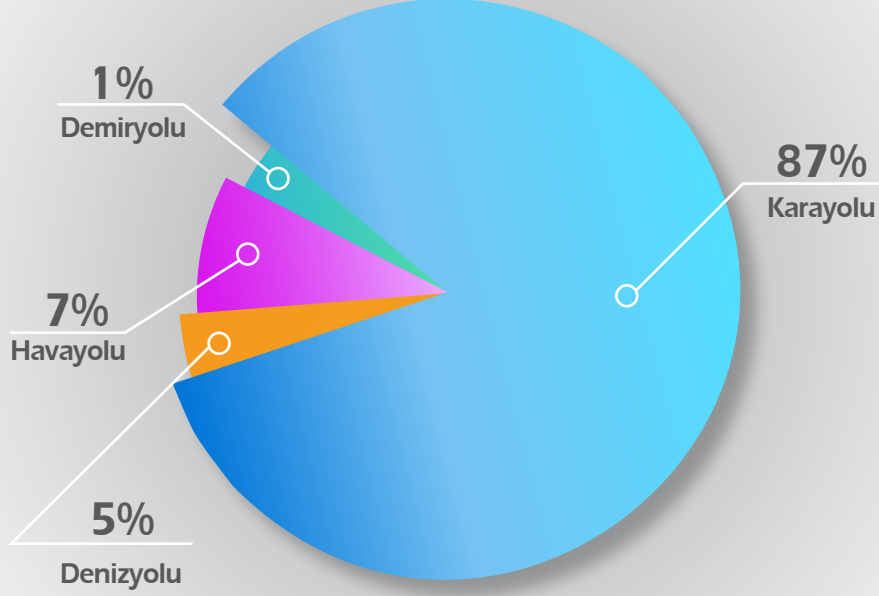
Türkiye'de ulaştırma sektörünün kullandığı enerji, toplam kullanılan enerji miktarının yaklaşık %25'idir. Ulaştırma sektöründe tüketilen enerjinin %87'si karayollarında, %7'si havayollarında, %5'i denizyollarında ve %1'i demiryollarında kullanılmaktadır.

Demiryolları gerek yük ve gerekse yolcu taşımacılığında diğer sistemlere göre daha az enerji tüketmektedir. Almanya'da yapılan çalışmalarda yük taşımacılığında demiryolunda tüketilen enerji 1 birim alındığında karayolunda 3, havayolunda 1,3 birim enerji tüketimi olduğu belirlenmiştir. Japonya'da yapılan çalışmalarda ise yük taşımacılığında demiryolları ve denizyolunda yaklaşık aynı miktarda enerji tüketilirken, karayolunda 7,5 kat daha fazla enerji tüketildiği tespit edilmiştir.

Uluslararası Demiryolları Birliği'nin raporuna göre Fransa'da yapılan bir araştırma sonucunda 19 tonluk kamyonlarda 1 km mesafe için bir ton yükün taşınmasında petrol eşdeğeri enerji tüketimi 24 gram iken, kamyon tonajı arttıkça tüketimin azaldığı tespit edilmiştir. Ünite trenlerde tüketim 3,5 gram, diğer normal trenlerde 4,7 gram, hızlı yük trenlerinde ise 7,9 gram olmaktadır. Kamyonlarda yük arttıkça ton başına enerji tüketimi azalmasına rağmen, 38 tonluk kamyonlarda dahi kullanılan enerji, normal trenin 4,3 katı kadar daha fazla olmaktadır.

Grafik 8

## Ulaştırma Sektöründe Enerji Tüketim Payları (%)



## 2.6. Arazi Kullanımı ve Yol Yapım Maliyetleri

Almanların kabul ettiği bir esasa göre, platform genişliği 13,7 metre olan çift hatlı elektrikli bir demiryolu altyapısı kapasite açısından 37,5 metre genişliğindeki 6 şeritli bir otobana eşdeğerdir. Kapasite ve standartlar açısından aynı baza getirilen maliyetler karşılaştırıldığında, 6 şeritli otobanın maliyet ortalaması 8 milyon dolar iken; çift hatlı sinyalizasyonlu bir demiryolu ortalama maliyeti 2.853.000 dolar olmaktadır. (Kaynak: II.Ulusal Demiryolu Kongresi, sf 40)

## 2.7. Çevre Kirliliği

Uluslararası Demiryolu Birliği (UIC) ve Uluslararası Enerji Ajansı (IEA) tarafından 2012 yılında yayımlanan "Enerji Tüketimi ve Karbondioksit Emisyonları" isimli el kitabındaki verilere göre, 2009 yılında petrole dayalı yakıt tüketiminden açığa çıkan karbondioksitin %37,8'i elektrik ve ısıtmadan, %31,2'si ulaşımdan, %13,2'si imalattan, %11,3'ü konuttan, %1,5'i tarım, orman ve balıkçılıktan, %4,9'u diğer sektörlerden kaynaklanmaktadır. Ulaştırma sektörü içerisindeki dağılım ise; %71 karayolu ulaşımı, %14,3 deniz ulaşımı, %12,3 hava ulaşımı, %1,8 demiryolu ulaşımı ve %0,5 diğerleri şeklindedir. Ulaştırma türlerine göre taşımacılık paylarının dağılımı ise %71,4 karayolu, %15 deniz ulaşımı, %7,1 demiryolu ulaşımı, %5,2

hava ulaşımı ve %1,2 ise diğer şekilde ulaştırma türleri olarak belirtilmektedir.

Hava kirliliği, havaya yabancı madde ve bileşiklerin karışması ya da mevcut doğal elementlerin konsantrasyonlarında değişiklik meydana gelmesi olarak tanımlanır. Buharlaşıp gaz haline gelen organik bileşikler (VOC), karbon-monoksit (CO) ve nitrojen oksitler (NOx) olup VOC aynı zamanda reaktif organik gaz (ROG) olarak da bilinir. VOC, ROG, HC, metansız organik gaz (NMOG) ve metansız hidrokarbon (NMHC) arasındaki farklar çok küçüktür. Özellikle dizel yakıt kullanan araçlar sülfür oksit (SOx), sülfür dioksit (SO2) yayar, tahriş edicidir ve asit yağmurlarının oluşmasında rol oynar. Karayolu taşıtları en büyük kirleticidir. Demiryolunda yaygın şekilde dizel yakıt veya elektrik kullanılmaktadır. Motorinin meydana getirdiği kirlilik benzine göre azdır. Elektrikli çekimde ise, işletim sırasında emisyon oluşmazken yalnızca santral emisyonları dikkate alınmaktadır.

Bir elektrikli tren ile 42 km'de çevreye 1 kg karbondioksit yayılırken, aynı miktarda karbondioksit otobüsle 12 km'de, otomobil ve uçakla ise 7 km'de yayılmaktadır. Demiryollarının arazi ve suların kirlenmesinde de payı azdır. Buna karşın, karayolu araçlarından çıkan yağlar, benzin istasyonlarındaki sıvı karbüranlardan oluşan maddeler çevredeki arazi ve sulara zarar vermektedir. (Kaynak: II. Ulusal Demiryolu Kongresi, sf 37)

## 2.8. Gürültü

Gürültü kirliliği; günümüzde anahtar çevresel konulardan biridir ve çevresel açıdan sürdürülebilir ulaşım bağlamında demiryolları için en önemli hususlardandır. Yapılan çalışmalar aşırı gürültüye maruz kalmanın zihinsel ve fiziksel sağlık sorunlarına yol açtığını göstermiştir. Tüm dünyada gürültü kaynaklı hastalıklar nedeniyle her yıl 80 milyar avro sağlık harcaması yapıldığı tahmin edilmektedir.

Karayolu ve demiryolu yakınında yaşayanlar için gürültü en önemli çevre sorunu olarak algılanmaktadır. AB Çevresel Gürültü Direktifi kapsamında yapılan çalışmalar ulaşımdan kaynaklı çevresel gürültü bağlamında ana gürültü kaynağının karayolu gürültüsü olduğunu ortaya koymuştur. Avrupa'da, çalışma ve sosyal aktivite yapılan zamanları kapsayan gündüz diliminde 90 milyon, insanların uyudukları ve dinlendikleri gece

diliminde ise 50 milyon kişi karayolu gürültüsünden etkilenmektedir. Bu rakamlar demiryolu için gündüz 12 milyon, gece ise 8 milyondur.

Birçok bilimsel çalışmaya göre demiryolu, en az rahatsızlık algısına yol açan gürültü kaynağıdır. Avrupa Komisyonu Sağlık ve Sosyo Ekonomik Etkiler Çalışma Grubunun yayımladığı bir rapora göre; insanların %10'unu uykudan uyandıracak kadar şiddetli gürültü seviyesi demiryolu için 70 dB(A) iken, bu değer karayolu için 58 dB(A), havayolu gürültüsü için 54 dB(A)'dır.

Her ne kadar gürültü seviyeleri karşılaştırıldığında en az rahatsızlık veren mod demiryolu olsa da, "Gürültü" demiryolunun en önemli çevresel etkilerinden biri olup yakından takip edilmesi ve gürültü azaltımına ilişkin çalışmalar yürütülmesi gereklidir.



### 3.2010-2014 TCDD STRATEJİK PLANININ DEĞERLENDİRİLMESİ

#### AMAÇ 1: Plan döneminde Demiryolu ile yük taşımacılığını %60, yolcu taşımacılığını %25 artırmak

**Gerçekleşme:** 2010-2014 döneminde nettonda %16, netton-km'de %18 artış yaşanmıştır. 2010-2014 döneminde YHT ve konvansiyonel hat yapım-bakım çalışmaları nedeniyle birçok konvansiyonel anahat treninin işletilememesi nedeniyle yolcu sayısında %5, yolcu km'de %4 azalış yaşanmıştır.

**HEDEF 1.1:** Mevcut hatlarımızı iyileştirmek amacıyla plan döneminde Kuruluş imkanları ile birlikte özel sektör imkanlarından yararlanarak 3570 km yol yenilemek.

|                             | 2010 | 2011 | 2012 | 2013  | 2014  | Toplam |
|-----------------------------|------|------|------|-------|-------|--------|
| <b>Hedef:</b> Yenilenen Yol |      |      |      |       |       |        |
| Uzunluğu km                 | 625  | 800  | 767  | 770   | 608   | 3.570  |
| Gerçekleşme                 | 627  | 830  | 665  | 1.015 | 1.276 | 4.413  |
| Çıktı/Sonuç                 | 2    | 30   | -102 | 245   | 668   | 843    |

**Gerçekleşme:** 4.413 km yol yenilenmiştir.

**HEDEF 1.2:** Hat kapasitesini artıracak olan modernizasyon yatırımlarından 1.374 km'lik sinyalizasyon ve telekomünikasyon tesislerinin yapımını plan döneminde tamamlamak.

|                             | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | Toplam |
|-----------------------------|------|------|------|------|------|--------|
| <b>Hedef:</b> Sinyalizasyon |      |      |      |      |      |        |
| Projeleri Fiziki Gerç. %si  | 19   | 25   | 26   | 21   | 9    | 100    |
| Gerçekleşme %si             | 9    | 10   | 7    | 22   | 10   | 58     |
| Çıktı/Sonuç                 | -10  | -15  | -19  | 1    | 1    | -42    |

**Gerçekleşme:** 32 km tamamlanmış olup 2545 km'nin yapımına devam edilmiştir. İhale süreçlerindeki gecikmeler, yol üstyapı projelerinde değişiklik yapılması, tasarım çalışmalarının devam etmesi ve mevsimsel koşullar nedeniyle projelerde gecikmeler yaşanmıştır.

**HEDEF 1.3:** Hat kapasitesini artıracak olan modernizasyon yatırımlarından 1064 km'lik elektrifikasyon tesislerin yapım çalışmalarına 2010 yılında başlamak.

|                                 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | Toplam |
|---------------------------------|------|------|------|------|------|--------|
| <b>Hedef:</b> Yapımına Başlanan |      |      |      |      |      |        |
| Elektrifikasyon Projesi %si     | 0    | 0    | 78   | 0    | 22   | 100    |

**Gerçekleşme:** 194 km tamamlanmış olup 2.283 km'nin yapımına devam edilmiştir. İhale süreçlerindeki gecikmeler, yol üstyapı projelerinde değişiklik yapılması, tasarım çalışmalarının devam etmesi ve mevsimsel koşullar nedeniyle projelerde gecikmeler yaşanmıştır.

**HEDEF 1.4:** Ankara merkez olmak üzere Ankara – İstanbul ve Ankara – Konya hızlı tren projelerini gerçekleştirmek, Ankara-Sivas hızlı tren projesinin alt yapısını bitirip üst yapısına ve Bursa-Ayazma-Osmaneli hızlı tren projesinin alt yapısına başlamak.

|   | 2010 | 2011       | 2012 | 2013 | 2014        |
|---|------|------------|------|------|-------------|
| <b>Hedef:</b> Ankara-İstanbul YHT Projesinin Tamamlanması |      |            |      |      | Tamamlandı  |
| Ankara-Konya YHT Projesinin Tamamlanması                  |      | Tamamlandı |      |      |             |
| Ankara-Sivas YHT Projesinin Alt Yapısının Tamamlanması    |      |            |      |      | Altyapı:%64 |
| Bursa-Ayazma-Osmaneli Hızlı Tren Projesine Başlanması     |      | Başlandı   |      |      |             |

**Gerçekleşme:** Ankara-Konya YHT hattı 2011 yılında işletmeye açılmıştır. Ankara-İstanbul Hattı, Eskişehir-Pendik kesiminin tamamlanmasıyla 2014 yılında Pendik'e kadar işletmeye açılmıştır. Ankara-Sivas YHT projesinde altyapı çalışmalarının %64'ü bitirilmiştir. Proje revizyonları ve inşaat yapım çalışmalarının ikmale kalması sonucu altyapı çalışmaları plan döneminde tamamlanamamıştır. Bursa-Bilecik HT projesinin Bursa-Yenişehir kesiminin altyapı çalışmalarına 2012 yılında başlanmıştır. Ancak projede tespit edilen sorunlar nedeniyle bazı kesimlerde güzergâh değişikliğine gidilmiştir. Yenişehir-Bilecik arasında hazırlanan projede de Bilecik bağlantı noktasında yaşanan heyelan, güzergâh değişikliği yapılmasına neden olmuştur.

**HEDEF 1.5:** Ankara Banliyösünü rehabilite etmek

|                                  | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | Toplam |
|----------------------------------|------|------|------|------|------|--------|
| <b>Hedef:</b> Başkentray Projesi |      |      |      |      |      |        |
| Fiziki Gerçekleşme%              | 40   | 60   | -    | -    | -    | 100    |
| Gerçekleşme                      | 0    | 0    | -    | -    | -    | 0      |
| Çıktı/Sonuç                      | -40  | -60  |      |      |      | -100   |

**Gerçekleşme:** 25.04.2012 tarihinde başlayan ihale süreci, Mahkemelere yapılan itirazlar sebebiyle 2014 yılı sonu itibarıyla tamamlanamamıştır.

**HEDEF 1.6:** Kombine taşımacılığı geliştirmek için 12 adet lojistik merkezi işletmeye almak.

|                          | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | Toplam |
|--------------------------|------|------|------|------|------|--------|
| <b>Hedef:</b> Tamamlanan |      |      |      |      |      |        |
| Lojistik Merkezi         | 3    | 3    | 2    | 2    | 2    | 12     |
| Gerçekleşme              | 2    | 3    | 0    | 1    | 0    | 6      |
| Çıktı/Sonuç              | -1   | 0    | -2   | -1   | -2   | -6     |

**Gerçekleşme:** Plan döneminde 6 adet lojistik merkez tamamlanmış olup 6 adedinde inşaat çalışmaları devam etmektedir. Kamulaştırma çalışmalarında yaşanan mahkeme süreçleri, projelerin tamamlanamaması ve ihale süreçlerinin uzaması nedeniyle hedefe ulaşamamıştır.

**HEDEF 1.7:** 30 merkeze iltisak hattı bağlantısı sağlamak

|                                | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | Toplam |
|--------------------------------|------|------|------|------|------|--------|
| <b>Hedef:</b> Bağlantı Yapılan |      |      |      |      |      |        |
| Merkez Sayısı                  | 5    | 5    | 6    | 7    | 7    | 30     |
| Gerçekleşme                    | 4    | 9    | 4    | 8    | 6    | 31     |
| Çıktı/Sonuç                    | -1   | 4    | -2   | 1    | -1   | 1      |

**Gerçekleşme:** 31 merkeze iltisak hattı yapılmıştır

**HEDEF 1.8:** Plan döneminde 100 km çift hat yapmak.

|                                      | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | Toplam |
|--------------------------------------|------|------|------|------|------|--------|
| <b>Hedef:</b> Çift Hat İnşası Fiziki |      |      |      |      |      |        |
| Gerçekleşme %                        | -    | 24   | 22   | 21   | 21   | 88     |
| Gerçekleşme                          | -    | 3    | 51   | 27   | 19   | 100    |
| Çıktı/Sonuç                          | -    | -21  | 29   | 6    | -2   | 12     |

**Gerçekleşme:** Tekirdağ-Muratlı 31 km, Cumaovası-Tepeköy 30 km, Ankara-Sincan 24 km, olmak üzere toplam 85 km yapılmıştır. Proje hazırlama süreçlerindeki gecikmeler nedeniyle hedefin tamamı gerçekleştirilememiştir.

**HEDEF 1.9:** GAP Eylem Planındaki Projelerimizi hayata geçirmek.

|                             | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | Toplam |
|-----------------------------|------|------|------|------|------|--------|
| <b>Hedef:</b> Yenilenen Yol |      |      |      |      |      |        |
| Uzunluğu km                 | 100  | 100  | 100  | -    | -    | 300    |
| Gerçekleşme km              | 122  | 116  | 82   | -    | -    | 320    |
| Çıktı/Sonuç                 | 22   | 16   | -18  |      |      | 20     |

**Gerçekleşme:** 320 km yol yenilenmiştir.

|                              | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | Toplam |
|------------------------------|------|------|------|------|------|--------|
| <b>Hedef:</b> Varyant İnşası |      |      |      |      |      |        |
| Fiziki Gerçekleşme %si       | 6    | 32   | 39   | 22   | -    | 99     |
| Gerçekleşme %si              | 0    | 0    | 0    | 0    | 14   | 14     |
| Çıktı/Sonuç                  | -6   | -32  | -39  | -22  | -    | -85    |

**Gerçekleşme:** Fevzipaşa ve Akçağöze varyant yapım çalışmaları devam etmektedir. Projelerin revizesi nedeniyle ihaleleri gecikmiştir.

|                            | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | Toplam |
|----------------------------|------|------|------|------|------|--------|
| <b>Hedef:</b> Nusaybin Gar |      |      |      |      |      |        |
| Düzenlemesi Fiziki Gerç. % | 20   | 40   | 40   | -    | -    | 100    |
| Gerçekleşme                | 0    | 60   | 40   | -    | -    | 100    |
| Çıktı/Sonuç                | -20  | 20   | 0    | -    | -    | 0      |

**Gerçekleşme:** Nusaybin Gar Düzenlemesi tamamlanmıştır.

|                                  | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | Toplam |
|----------------------------------|------|------|------|------|------|--------|
| <b>Hedef:</b> Başpınar İstasyonu |      |      |      |      |      |        |
| Düzenlemesi Fiziki Gerç. %       | 20   | 40   | 40   | -    | -    | 100    |
| Gerçekleşme                      | 0    | 50   | 40   | -    | -    | 90     |
| Çıktı/Sonuç                      | -20  | 10   | 0    | -    | -    | -10    |

**Gerçekleşme:** Başpınar istasyonu düzenlemesi tamamlanmıştır.

|                                 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | Toplam |
|---------------------------------|------|------|------|------|------|--------|
| <b>Hedef:</b> Çobanbey İstasyon |      |      |      |      |      |        |
| Düzenlemesi Fiziki Gerç. %      | 100  | -    | -    | -    | -    | 100    |
| Gerçekleşme                     | 100  | -    | -    | -    | -    | 100    |
| Çıktı/Sonuç                     | 0    | -    | -    | -    | -    | 0      |

**Gerçekleşme:** Çobanbey istasyonu düzenlemesi tamamlanmıştır.

**HEDEF 1.10:** Çekilen araç parkına 2000 adet yük vagonu dahil etmek.

|                           | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | Toplam |
|---------------------------|------|------|------|------|------|--------|
| <b>Hedef:</b> İmal Edilen |      |      |      |      |      |        |
| Vagon Sayısı (Adet)       | 400  | 400  | 400  | 400  | 400  | 2.000  |
| Gerçekleşme (Adet)        | 650  | 685  | 660  | 644  | 566  | 3.205  |
| Çıktı/Sonuç               | 250  | 285  | 260  | 244  | 166  | 1.205  |

**Gerçekleşme:** 3205 adet yük vagonu alınmıştır.

**HEDEF 1.11:** Çeken araçların cer gücüne 80 Elektrikli lokomotif 84 araçlı 24 set DMU ile 6 adet Hızlı Tren Seti ilave etmek.

|                                | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | Toplam |
|--------------------------------|------|------|------|------|------|--------|
| <b>Hedef:</b> Cer Gücüne İlave |      |      |      |      |      |        |
| Edilen Lokomotif Sayısı (Adet) | -    | -    | 5    | 35   | 40   | 80     |
| Gerçekleşme (Adet)             | -    | -    | 0    | 8    | 27   | 35     |
| Çıktı/Sonuç                    | -    | -    | -5   | -27  | -13  | -45    |

**Gerçekleşme:** 35 adet elektrikli lokomotif alınmıştır. Lokomotiflerin teslimat programı, Hyundai Rotem ve Tülomsaş'tan kaynaklanan nedenlerden dolayı aksamıştır.

|   | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | Toplam |
|---|------|------|------|------|------|--------|
| <b>Hedef:</b> Cer Gücüne İlave Edilen DMU Sayısı (Adet) | 1    | 11   | 12   | -    | -    | 24     |
| Gerçekleşme   | 0    | 3    | 9    | 11   | 1    | 24     |
| Çıktı/Sonuç   | -1   | -8   | -3   | 11   | 1    | 0      |

**Gerçekleşme:** 24 set DMU alınmıştır

|   | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | Toplam |
|---|------|------|------|------|------|--------|
| <b>Hedef:</b> Cer Gücüne İlave Edilen EMU Sayısı (Adet) | -    | -    | -    | 4    | 2    | 6      |
| Gerçekleşme   | -    | -    | -    | 0    | 0    | -6     |
| Çıktı/Sonuç   | -    | -    | -    | -4   | -2   | 0      |

**Gerçekleşme:** 6 adet YHT setinin üretimi devam etmektedir. İhale süreçlerindeki gecikme nedeniyle sözleşme 2013 yılında imzalanabilmiştir. 2014 yılı sonuna kadar imalat çalışmaları tamamlanamamıştır.

**HEDEF 1.12.** Yüksek Hızlı Tren ve Konvansiyonel Hatlarımızın bakım ve onarımları için 49 adet makine temini

|  | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | Toplam |
|--|------|------|------|------|------|--------|
| <b>Hedef:</b> Yol Tamir, Bakım ve Kontrol Araçları | 2    | 8    | 22   | 17   | -    | 49     |
| Gerçekleşme  | 0    | 4    | 14   | 21   | -    | 39     |
| Çıktı/Sonuç  | -2   | -4   | -8   | 4    |      | -10    |

**Gerçekleşme:** 39 adet yol bakım onarım makinası alınmıştır. Kar küreler araçları ihalesine itiraz nedeniyle ihale süreci 2014 yılı sonuna kadar tamamlanamamıştır.

## AMAÇ 2: Can ve mal güvenliğini en üst seviyede koruyan demiryolu ulaştırmasını gerçekleştirmek

**HEDEF 2.1:** Demiryolu işletme güvenlik prosedürlerini geliştirmek.

Performans göstergesi yoktur.

**Gerçekleşme:** TCDD Emniyet Kurulları Ve Emniyet Komiteleri Yönergesi çıkarılmıştır. Bu kapsamda Bölge Müdürlüklerinde Emniyet Yönetim Sistemi (EYS) Temel Eğitimleri verilmiştir. Merkez ve Bölge EYS personelinin tamamına yurtdışında demiryolu EYS uygulamaları eğitimi alınmıştır. TCDD Acil Eylem Yönergesi yayınlanmıştır. TCDD Kaza Araştırma ve İnceleme Yönergesi hazırlanmıştır. Emniyet Kurulu ve Komitelerine destek amacıyla tüm bölgelerde, Tehlike Listeleri belirleme çalışması tamamlanmış olup, sorumlu servislerle paylaşılmıştır. Merkez Emniyet Kurulu kararı gereğince hemzemin geçit kazalarının önlenmesine yönelik olarak, Tesisler Dairesi Başkanlığı tarafından "Hemzemin Geçit Makinist Uyarı Sistemi" 6. Bölgede 50 adet hemzemin geçitte pilot olarak uygulamaya konulmuştur.



**HEDEF 2.2:** Plan döneminde 200 adet kontrolsüz geçidi kontrollü hale getirmek

|                                  | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | Toplam |
|----------------------------------|------|------|------|------|------|--------|
| <b>Hedef:</b> Korunmalı Hemzemin |      |      |      |      |      |        |
| Geçit Sayısı                     | 40   | 40   | 40   | 40   | 40   | 200    |
| Gerçekleşme                      | 26   | 40   | 25   | 25   | 31   | 147    |
| Çıktı/Sonuç                      | -14  | 0    | -15  | -15  | -9   | -53    |

**Gerçekleşme:** 147 adet hemzemin geçit kontrollü hale getirilmiştir. 2013 yılında yürürlüğe giren hemzemin geçit mevzuatında belirtilen standartlara göre hemzemin geçitler değerlendirilmiş ve korunmalı hemzemin geçit sayısı değişmiş ve gerçekleşme düşük olmuştur.

**AMAÇ 3: Üretim faaliyetlerinde özel sektörle işbirliğine gitmek****HEDEF 3.1:** TCDD'nin üretim yaptığı fabrikalarda iştirak kurmak.

|   | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | Toplam |
|---|------|------|------|------|------|--------|
| <b>Hedef:</b> Çankırı Makas fabrikasında iştirak kurmak | *    |      |      |      |      |        |
| Gerçekleşme   | *    |      |      |      |      |        |

**Gerçekleşme:** 2010 yılında VADEMSAŞ (Çankırı) iştirak şirketi kurulmuştur.

|   | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|---|------|------|------|------|------|
| <b>Hedef:</b> Beton Travers Fabrikalarında iştirak kurmak |      |      | *    |      |      |
| Gerçekleşme   |      | *    | -    |      |      |

**Gerçekleşme:** 2011 yılında SİTAŞ (Sivas) iştirak şirketi kurulmuştur.

**HEDEF 3.2:** Demiryolu Ar-Ge Projelerini desteklemek

|                           | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | Toplam |
|---------------------------|------|------|------|------|------|--------|
| <b>Hedef:</b> Desteklenen |      |      |      |      |      |        |
| Proje Sayısı              | 2    | 1    | 1    | 1    | 1    | 6      |
| Gerçekleşme               | 2    | 2    | 1    | 2    | 2    | 9      |
| Çıktı/Sonuç               | 0    | -1   | 0    | 1    | 1    | 3      |

**Gerçekleşme:**

- E 1000 tipi Lokomotif geliştirilmesi,
- Darası hafifletilmiş yük vagonu projesi,
- Yerli sinyalizasyon projesi,
- Trafik eğitim sistemi projesi,
- Yerli tren simülörü,
- Kompozit fren pabucu geliştirilmesi projeleri tamamlanmıştır.
- Mantarı sertleştirilmiş ray projesi, apleti tespit sistemi projesi çalışmaları devam etmektedir.

**AMAÇ 4: Kuruluşu yeniden yapılandırmak.****HEDEF 4.1:** Yeniden yapılanma sürecinde kanun taslaklarına uygun taslak yönetmelikleri hazırlamak

|   | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|---|------|------|------|------|------|
| <b>Hedef:</b><br>Hazırlanan Yönetmelik Sayısı | 11   | -    | -    | -    | -    |

**Gerçekleşme:** Bu Stratejik plan hazırlanırken henüz DDGM kurulmadığından alt hedefler TCDD'nin Stratejik Planında yer almıştır.**Hedef 4.2:** Altyapı ücretlendirme sistemini kurmak.

|  | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|--|------|------|------|------|------|
| <b>Hedef:</b> Altyapı Ücretlendirme Sisteminin Kurulması | -    | *    | -    | -    | -    |

**Gerçekleşme:** Altyapı ücretlendirme sistemi kurulması çalışmaları devam etmektedir.

(Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü tarafından 02.05.2015 tarihinde "Demiryolu Altyapı Erişim ve Kapasite Tahsis Yönetmeliği" yayımlanmıştır.)

**Hedef 4.3:** Ekonomik olmayan yolcu treni hatlarında Kamu Hizmeti Sözleşmesi uygulamasına geçmek.

|  | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|--|------|------|------|------|------|
| <b>Hedef:</b> Kamu Hizmeti Yükümlülüğü Tip sözleşmelerini hazırlamak |      | *    |      |      |      |
| <b>Gerçekleşme</b>   | *    | -    | -    | -    | -    |

**Gerçekleşme:** Bu Stratejik plan hazırlanırken henüz Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü kurulmadığından alt hedefler TCDD'nin Stratejik Planında yer almıştır.**AMAÇ 5: Kurumsal kapasiteyi geliştirmek.****Hedef 5.1:** Demiryolu sektöründe çalışan personelin daha etkin ve verimli çalışması için niteliklerini geliştirmek

|  | 2010   | 2011   | 2012   | 2013   | 2014   | Toplam  |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|---------|
| <b>Hedef:</b> Eğitilen personel sayısı | 10.000 | 12.000 | 15.000 | 18.000 | 20.000 | 75.000  |
| <b>Gerçekleşme</b>                     | 20.007 | 21.059 | 20.906 | 23.409 | 22.795 | 108.176 |
| <b>Çıktı/Sonuç</b>                     | 10.007 | 9.059  | 5.906  | 5.409  | 2.795  | 33.176  |

**Gerçekleşme:** 108.176 çalışan eğitim almıştır.

## 4. GZFT ANALİZİ (Güçlü ve Zayıf Yanlar ile Fırsatlar ve Tehditler)

### Güçlü Yanlar

1. AB'ye uyum gelişmeleri doğrultusunda TCDD'nin etkin hizmet sunmasını sağlayacak biçimde yapısal dönüşüm sürecinin başlatılmış olması ve yatırımlara ağırlık verilerek işletmecilik açısından gelişme kaydedilmesi.
2. MARMARAY projesi ile İstanbul kentsel ulaştırma ve Avrupa-Asya ulaştırmasında kesintisiz demiryolu bağlantılarının sağlanmış olması.
3. Diğer ulaştırma modlarına göre birim enerjiyle daha çok iş üretme kapasitesine sahip olması.
4. Ülkedeki ağır sanayi merkezlerine yönelik kapsamlı bir ağa sahip olması.
5. TCDD'nin köklü bir geçmişe sahip marka değeri taşıyan bir Teşekkül olması.
6. Demiryolu sektöründe yerli üretim ve sanayinin yaygın olarak kullanılması.
7. Demiryolu işletmeciliği alanında faaliyet gösteren uluslararası Kuruluşlara üye olunması.
8. Dünyada 8. Avrupa'da 6. Yüksek Hızlı Tren işletmeciliği yapan ülke konumunda olunması ve Yüksek Hızlı ve Hızlı Tren yatırımlarının artarak devam etmesi.

### Zayıf Yanlar

1. Şehirlerarası ulaşımında demiryolu ağının karayolu ağına oranla yetersizliği.
2. Etkin personel yönetiminin olmaması ve sektörde faal personel sayısının yetersizliği.
3. Tek hat işletmeciliğinden ve hat geometrisinden kaynaklanan kısıtlamalar.
4. Van gölü feribot işletmeciliğindeki taşıma kapasitesinin yetersizliği
5. Organizasyon yapısının günümüzün yeni yaklaşımlarına uyumsuzluğu.
6. Talebe duyarlı çeken-çekilen araç yetersizliği.
7. Sinyalizasyon ve elektrifikasyonlu hatların yetersizliği.
8. Demiryollarının bağlantılı olduğu liman ve iskele sayısının yetersiz olması.
9. Yapısal olarak faaliyet zararı oluşan bir kurum olması.

10. Etkin proje yönetiminin olmaması.

11. Kurumsal kaynak planlamasının etkin olmaması.
12. İç kontrol sistemi ve bağımsız denetimin henüz tesis edilerek faaliyete geçirilmemiş olması.
13. Maliyet muhasebesine geçilememesi.
14. Mali yapının zayıf olması

### Fırsatlar

1. Ülkemizde, TCDD'nin de yer aldığı lojistik sektörün gelişmesiyle birlikte kombine taşımacılığın öneminin artması.
2. Ulaştırma türleri arasındaki dengenin oluşmasını teminen merkezi otorite tarafından demiryolu yatırımlarına destek verilmesi.
3. Asya-Avrupa arasında demiryolu ağının Türkiye üzerinden bağlanmasının planlanması ve bu hattın Avrupa-Asya transit geçişini sağlayarak önem kazanacak olması.
4. Ülkemiz ile Türk Cumhuriyetleri ve Ortadoğu ülkeleri arasında yük ve yolcu taşımacılığının demiryollarına kaydırılabilme olasılığı.
5. Irak'ta gerçekleşecek yeniden yapılanma sürecinde Türkiye'nin adı geçen ülkeye yapılacak taşımalarda avantajlı ülkelere biri olması.
6. Türkiye'nin lojistik üs olması için konumunun uygun olması.
7. Karayolları Taşıma Kanunu'nun uygulanması ile karayolunun ve ulaştırma sisteminin disipline edilebilmesi.
8. Enerji politikaları ve fiyatlamaları nedeniyle yolcu ve yük taşımacılığında demiryolu payının artma ihtimali
9. AB ile bütünleşme bağlamında daha verimli büyük taşıma uzaklıklarının ortaya çıkması olanağı.
10. Türkiye'de taşıma mesafelerinin uzun olması.
11. Demiryolu altyapısının iyileştirilmesi halinde, uluslararası transit taşımalar için cazip hale gelebilecek olması.
12. Demiryolu taşımacılığının, çevre ve hava kirliliği yönünden diğer taşımacılık modlarından daha avantajlı olması.

13. Kamuoyunun desteği.
14. Demiryolunun hız, konfor, güvenlik avantajları.
15. Karayoluna göre demiryolunun arazi kullanımı yönünden altyapı maliyetlerinin düşüklüğü.

#### **Tehditler**

1. Rusya-İran-Hindistan'ın ortak girişimi ile başlatılan Kuzey-Güney ulaştırma koridorunun gerçekleştirilmesi ve ülkemizin bunun dışında kalması halinde Avrupa-Asya arasındaki transit taşımacılıkta avantajımızın zayıflaması.
2. Bölge ülkelerinde yaşanan krizler nedeniyle uluslararası taşımaların kesintiye uğraması.
3. Avrupa Birliği'ne entegre olunamaması halinde elde edilebilecek fırsatların, yapısal fonların ve uzun dönemli politikaların devreye sokulamaması.
4. Karayolları Taşıma Kanununun etkin uygulanamaması ve beklenen sonuçların elde edilememesi.
5. Boğaz tüp geçişinin şehirlerarası ve uluslararası demiryolu taşımasına katkısının sınırlı kalması.
6. Yıllar boyu oluşan ve daha çok karayoluna yönelik olumsuz taşıma alışkanlıkları.
7. 1950'den sonra yapılan karayollarının demiryolunu besleyecek, bütünleyecek bir sistem olarak düşünülmemesi nedeniyle demiryolları ile karayollarının taşımacılık açısından rakip duruma gelmesi.
8. Hava taşımacılığının payının artması.
9. Küresel ekonomik krizlerin taşımacılık sektörünü olumsuz etkilemesi.
10. Ulaştırma modlarının ihtiyaçlara göre entegre olarak planlanmaması
11. Ulaştırma yatırım kararlarının planlı ve etkin bir şekilde alınmaması









GELECEĞE BAKIŞ **02**

## A. MİSYON BİLDİRİMİ

Müşterilerimiz için;

- Sahibi olduğumuz demiryolu şebekesini ve araçlarını hizmete hazır tutmak,
- Gerekliğinde yeni hatlar ve bağlantı hatları inşa etmek,
- Tüm demiryolu trafiğini etkin bir şekilde yönetmek
- Diğer ulaşım sistemleri ile entegre, ekonomik, güvenli, konforlu, teknolojik ve çevreye duyarlı taşıma hizmeti sunmak.

## B. VİZYON BİLDİRİMİ

Ulaştırma Sektöründe TCDD'nin teknolojik altyapısı ve etkin işletmeciliğiyle öncelikli tercih edilen bir marka olmasını sağlamak.

## C. TEMEL DEĞERLER

▪ **Müşteri odaklılık:** Müşterilerin ihtiyaçlarının gözetilerek memnuniyetlerini en üst düzeyde tutmak, tüm müşterilere dürüst ve adil davranmak, her insan potansiyel müşteridir bilinciyle hareket etmek.

▪ **Güvenlik:** Hem müşterilerimizin hem de çalışanlarımızın sağlıklarını korumak için alınması gereken tüm tedbirleri almak.

▪ **Sürdürülebilirlik:** Ülke ve dünya kaynaklarının sınırlı olduğu bilinciyle, çevreye olabilecek en az yükü yükleyecek şekilde çalışmak, kıt olan enerji kaynaklarını etkin kullanmak.

▪ **Topluma katkı:** Toplumsal konularda öncü olmak, toplumun bir parçası olduğumuz bilinciyle yararlı faaliyetlerde bulunmak.

▪ **Takım çalışması:** Birlikten güç doğacağına bilinciyle tek yürek olarak hareket etmek.

▪ **Sorumluluk:** Kamu kaynaklarını kullanmanın bilinciyle tüm faaliyetlerde ölçülü ve hesaplı olmak, kaynakları kullanırken israfı önlemek, tasarrufa özen göstermek.

## D. STRATEJİK AMAÇ VE HEDEFLER

Ülkemizin boyu (doğu-batı aksı) 1.660 kilometre, eni ise (kuzey-güney aksı) yaklaşık 1.000 km'dir. Göller ve adalar dahil kapladığı gerçek alan 814.578 km<sup>2</sup>, iz düşüm alanı ise 783.562 km<sup>2</sup>'dir.

Türkiye'ye ait bu iki yüzölçüm değeri arasındaki farkın büyüklüğü arazinin dağlık ve engebeli olmasından kaynaklanmaktadır. Bu durum ulaştırma altyapılarında eğim açısından ciddi engel oluşturmaktadır. Otoban ve demiryolu hattı yapımlarında dünya standartlarına uymak coğrafi koşullar nedeniyle düz arazi yapısına sahip ülkelere göre çok daha maliyetli olmaktadır.

Ülkemiz; gerek uluslararası taşımalarda, gerekse yurtiçi taşımalarda demiryolu sistemi açısından avantajlı konum yaratan uzun mesafeli taşımaların (300 km'nin üzeri) yapıldığı bir ülkedir. Transit taşımalarda taşıma mesafesi 1500-2000 km civarında seyrederken, yurtiçi taşımalarda da taşıma mesafesi nüfusun ve sanayinin hızla metropollere kayması sonucu, hammadde kaynakları ile üretim tesisleri arasındaki mesafeyi 300-500 km arasına çıkarmış durumdadır. Tarımsal üretimler ile tarımsal ürünlerin ağırlıklı tüketim yerleri arasındaki mesafe de aynı şekilde ortalama 500 km'nin üzerine çıkmış durumdadır.

Ulaştırma modlarını birbirinin tamamlayıcısı olarak ele alan günümüz ulaşım modeli olan kombine taşımacılık, her modun üstünlüğü dikkate alınarak çoklu bir sistemle gerçekleştirilmektedir. Denizyolu ulaşım olanağı olan kesimlerde öncelik denizyolu ulaşımına verilirken (yük taşımalarında ton başına en az enerji tüketmesi ve altyapı bakım-onarım giderlerinin düşüklüğü vb.) deniz ulaşımı olanağı bulunmayan ve uzun mesafeli taşımalarda demiryolu sistemi (karayolu sistemine göre ton başına enerji tüketiminin düşük olması, toplu taşıma olanağı sağlaması vb.), kısa mesafeli taşımalarda da karayolu sisteminin tercih edilmesi gerekmektedir.

Uzun mesafeli taşımalar çoklu modla yapılırken, kara ulaşımında ana arterlerin demiryolu sistemi ile kısa mesafeli aktarmaların da karayolu sistemi ile gerçekleştirilmesi gerekmektedir.



**AMAÇ 1.**

Güvenli, ekonomik, konforlu ve çevreye duyarlı demiryolu ulaşımına uygun altyapıyı oluşturarak, taşımacılık hizmeti sunmak

**Hedef 1.1.** Plan döneminde mevcut hatlarımızı iyileştirmek amacıyla 2.672 km yol yenilemesi gerçekleştirilmek.

2002-2014 yılları arasında toplam 9.343 km yenileme çalışması yapılmıştır. 2016 yılı sonuna kadar yaklaşık 1.456 km yol yenilemesi ile birlikte rehabilitasyon, hızlı tren, sinyalizasyon projeleri kapsamında 1.216 km olmak üzere toplam 2.672 km yolun yenilemesi yapılarak anahat ve tali hatların tamamının 20-22 yaş grubu içerisinde kalması hedeflenmiştir.

**Strateji**

Ölçüm ve değerlendirme sonuçlarıyla birlikte tren trafiği ile yük ve yolcu potansiyeli dikkate alınarak

mevcut hatların 20 yaş grubu içinde kalmasına yönelik yol yenileme programları hazırlanacaktır.

Ölçüm ve değerlendirme sonuçlarına göre yenilenecek hatlarda kullanılacak ray, travers ve balast gibi malzemeler bir yıl öncesinden temin edilecektir.

Yol yenilemesi yapılacak hat kesimlerindeki mevcut altyapı ve sanat yapılarının iyileştirilmesi sağlanacak, coğrafi şartların uygun olduğu kesimlerde kurp ve eğim düzenlemeleri yapılarak geometrik standartlar yükseltilecektir.

Çift hatlı hale getirilecek koridorlardaki mevcut hatlar rehabilite edilerek yeni yapılacak hızlı hatların standardına getirilecektir.

| Performans Göstergesi                 | Mevcut Durum       | Birim  | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | Sorumlu Birim |
|---------------------------------------|--------------------|--------|------|------|------|------|------|---------------|
| Yol yenilemesi yapılacak hat uzunluğu | 8.903 km konv. hat | km/yıl | 845  | 791  | 413  | 350  | 273  | Yol Dairesi   |

**Hedef 1.2.** Plan döneminde 1.250 km yeni demiryolu yapımını tamamlamak, 3.076 km yeni demiryolu yapımına devam etmek

8.903 km'lik konvansiyonel ana hattımızın 569 km'si (%6) 2.3.4. hatlardan oluşmaktadır. 2023 Hedefleri doğrultusunda 3.500 km yüksek hızlı demiryolu, 8.500 km hızlı demiryolu ve 1.000 km

konvansiyonel demiryolu olmak üzere 13.000 km demiryolu yapımı hedef olarak belirlenmiştir.

**Strateji**

Stratejik Plan döneminde hızlı ve konvansiyonel elektrikli ve sinyalli yeni demiryolu hatları öz kaynakla yapılacaktır.

| Performans Göstergesi  | Mevcut Durum | Birim | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | Sorumlu Birim |
|--|--------------|-------|------|------|------|------|------|---------------|
| Yapımı tamamlanacak yeni demiryolu hattı fiziki gerçekleşme %'si | 12.485 km    | Ger.% | 25   | 19   | 22   | 22   | 12   | Yol Dairesi   |
| Yapımı devam edecek yeni demiryolu hattı fiziki gerçekleşme %'si | 12.485 km    | Ger.% | 0    | 5    | 11   | 14   | 18   | Yol Dairesi   |

**Hedef 1.3.** Hat kapasitesini artıracak olan modernizasyon yatırımlarından 3.069 km'lik sinyalizasyon ve telekomünikasyon tesislerinin yapımını tamamlamak, 415 km'lik sinyalizasyon ve telekomünikasyon tesislerinin yapımına devam etmek.

Konvansiyonel hatlarımızın %6'sı çift hatlıdır. Tek hatlı kesimlerde yaşanan hat kapasitesi darboğazı, kapasiteyi %30 oranında arttırabilen sinyalizasyon sistemi ile çözüme kavuşturulmaya çalışılmaktadır.

Hedef kapsamında yoğun taşıma talebi nedeniyle hat kapasitesi sıkıntısı yaşanan hat kesimlerinde sinyalizasyon sistemi tesis edilecektir. Sinyalizasyon sistemi tesis edilen kesimlerde trafik merkezden idare edildiği için personelden de tasarruf edilebilecektir.

#### Strateji

- 905 km km'lik hattın sinyalizasyonunun yapımı için AB hibe fonu kullanılacaktır.

- Diğer hatların sinyalizasyonu öz kaynaklarla yapılacaktır

| Performans Göstergesi   | Mevcut Durum | Birim | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | Sorumlu Birim    |
|---|--------------|-------|------|------|------|------|------|------------------|
| Yapımı tamamlanacak Sinyalizasyon Projeleri Fiziki Gerçekleşme %'si | 4.412 km     | Ger.% | 45   | 25   | 14   | 11   | 5    | Tesisler Dairesi |
| Yapımı devam edecek Sinyalizasyon Projeleri Fiziki Gerçekleşme %'si | 4.412 km     | Ger.% | 0    | 20   | 30   | 20   | 20   | Tesisler Dairesi |



**Hedef 1.4.** Hat kapasitesini artıracak olan modernizasyon yatırımlarından 3.100 km'lik elektrifikasyon tesislerinin yapımını plan döneminde tamamlamak .

Kurum içi analizde belirtildiği üzere, elektrikli hatlarımızın oranı %27 seviyelerinde düşük bir orandadır. Ayrıca çevre analizinde belirtildiği üzere yakıt giderlerinde dizel önemli bir yer tutmaktadır.

Dışa bağımlı ve pahalı bir yakıt türü olan dizel tüketiminin azaltılarak elektrikli taşımacılığın artırılması gerekmektedir. Böylelikle ülkemizde ulaşımda dışa bağımlı pahalı enerji kullanılmasının ve çevre kirliliğinin önüne geçilmiş olacaktır.

#### Strateji

- 3.100 km'lik hattın elektrifikasyonu finansmanı öz kaynaklardan sağlanacaktır.

| Performans Göstergesi                          | Mevcut Durum | Birim | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | Sorumlu Birim    |
|--|--------------|-------|------|------|------|------|------|------------------|
| Elektrifikasyon Projeleri Fiziki Gerçekleşme % | 3.304 km     | Ger.% | 29   | 32   | 16   | 16   | 7    | Tesisler Dairesi |

**Hedef 1.5.** Ankara-Sivas ve Ankara-İzmir Yüksek Hızlı Tren projelerini tamamlamak, Yerköy-Kayseri Yüksek Hızlı Tren projesinin yapımına başlamak

İşletmeye alınmış olan Ankara-Eskişehir, Ankara-Konya Hızlı Tren projelerine ilaveten Ankara-İstanbul Hızlı Tren projesi 2014 yılında hizmete alınmıştır.

Ankara-Sivas ile Ankara-İzmir YHT projeleri 2015-2019 Stratejik Plan döneminde tamamlanacaktır. Yerköy-Kayseri hızlı tren projesinin yapımına 2015-2019 Stratejik Plan döneminde devam edilecektir.

Ankara-Sivas Yüksek Hızlı Demiryolu hattıyla 602 km uzunluğunda olan mevcut demiryolu hattı

405 km'ye düşecek olup, 12 saat olan Ankara-Sivas arası seyahat süresi 2 saate inecektir. İstanbul-Sivas arasının 5 saat olması planlanmaktadır.

Ankara-Polatlı-Afyonkarahisar-Uşak-İzmir Yüksek Hızlı Demiryolu Projesi, Ankara-Konya Yüksek Hızlı Demiryolu Hattı'nın 22. km'sindeki Yenice Köyü'nden başlayarak Afyon, Uşak (Banaz), Uşak (Eşme) ve Manisa üzerinden İzmir'e ulaşacaktır. Ankara-Afyon arası seyahat süresi 1 saat 20 dakika ve Afyon-İzmir arası seyahat süresi 2 saat 30 dakika olmak üzere

Ankara-İzmir arasının 3 saat 50 dakikada kat edilmesi planlanmaktadır.

Ankara-Sivas YHT hattına bağlantılı olarak Yerköy Kayseri arasında 250 km/saat hız yapılabilen 140 km uzunluğunda yeni çift hat, elektrikli sinyalli olarak yapılacaktır.

### Strateji

- Yüksek hızlı tren projeleri öz kaynak ile tamamlanacaktır.

| Performans Göstergesi                           | Mevcut Durum | Birim | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | Sorumlu Birim           |
|---|--------------|-------|------|------|------|------|------|-------------------------|
| Ankara-Sivas YHT Projesinin Tamamlanması        |              |       |      |      |      | *    |      |                         |
| Ankara-İzmir YHT Projesinin Tamamlanması        | 1.213 km     | km    |      |      |      |      | *    | Demiryolu Yapım Dairesi |
| Yerköy-Kayseri YHT Projesinin Yapımına Başlamak |              |       |      |      |      | *    |      |                         |

**Hedef 1.6.** Çekilen araç parkına 3.000 adet yük vagonu dahil etmek.

Kalkınma planlarında öngörüldüğü üzere yük taşımacılığında demiryolu payının artırılması ve kaliteli bir işletmeciliğin yapılabilmesinin şartlarından birisi de çeken-çekilen araç parkının yeterli seviyede, müşteri tercihi göre ihtiyaca cevap verecek özellikte, günün şartlarına uygun, uluslararası standartlarda olmasıdır. Kurum içi analizde de görüldüğü üzere yük vagonlarının yaş ortalaması yüksektir ve gençleştirilmesi gerekmektedir.

Müşteri tercihi, ekonomik konjonktürel durum, vagonların yaşları, tamirlik durumu, rotasyon, ütilizasyon, yol üst yapısı, yol alt yapısı, işletmecilikte oluşabilecek iyileşmeler ve teknolojik gelişmeler dikkate alınarak 2015-2019 yılları arasında 120 km/saat hıza, 22,5 ton dingil basıncına ve RIV şartlarına uygun ihtiyaç duyulan vagon tipleri belirlenmiştir.

### Strateji

Bağlı Ortaklıklarımızdan TULOMSAŞ ve TÜDEMSAŞ'ta yük vagonları üretilecektir.

| Performans Göstergesi      | Mevcut Durum | Birim | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | Sorumlu Birim |
|----------------------------|--------------|-------|------|------|------|------|------|---------------|
| İmal Edilecek Vagon Sayısı | 18.967 adet  | Adet  | 600  | 600  | 600  | 600  | 600  | Cer Dairesi   |

**Hedef 1.7.** Çeken araçların cer gücüne 53 elektrikli lokomotif, 10 dizel anahat lokomotifi, 50 adet dizel manevra lokomotifi, 124 araç DMU, 53 adet Yüksek Hızlı Tren Seti ilave etmek.

Yeni elektrikli hatlarımızda çalıştırılmak üzere temin edilecek olan 53 adet elektrikli anahat lokomotifinin işletmeye alınması ile çekim gücünün artırılması, yetersiz olan elektrikli lokomotif sayısının artırılması, gürültü faktörünün ve çevreye olan olumsuz etkilerinin ve diğer lokomotiflere kıyasla bakım onarım masraflarının azaltılması amaçlanmıştır.

Dizel anahat filosunda bulunan lokomotiflerin %55'i 30 yaş üzerindedir. Dizel anahat lokomotif filonunun daha düşük işletme giderlerine sahip lokomotiflerle yenilenmesi ve cer gücünün artırılması amacı ile dizel anahat lokomotif temini planlanmıştır.

Araç parkındaki mevcut manevra lokomotiflerinin bir kısmı ekonomik ve teknik ömürlerini doldurmuştur. Bunun yanı sıra yük taşımacılığının artması ve lojistik köylerin kurulmasına paralel olarak vagon elleçleme ihtiyacı da artmıştır. Ayrıca istasyon ve garlarda yeterli sayıda manevra lokomotifi olmaması nedeniyle anahat lokomotifleri ile bu hizmetin yapılması yakıt sarfiyatı ve seyir sürelerinin artmasına neden olmaktadır. Bu nedenle dizel manevra lokomotifi temini planlanmıştır.

Yolcu taşımacılığının daha modern koşullarda yapılabilmesi için Bağlı Ortaklığımız TÜVASAŞ'da elektrifikasyonsuz hatlarda çalıştırılmak üzere toplam 124 araç DMU Tren Setleri üretimi planlanmıştır.

Ankara-H.Paşa-Halkalı, İstanbul-Konya, Ankara-Konya, Ankara-Afyon-İzmir, Ankara-Sivas, Ankara-Bursa, İstanbul-Bursa Hızlı Tren hattında çalıştırılmak üzere 53 adet Hızlı Tren Seti temin edilecektir. Bunlardan 6 adedi 300 km/saat, 46 adedi 250 km/saat hıza sahip olacak olan söz konusu setlerde klima, video, TV müzik sistemi, engelliler için donanım, kapalı devre görüntü kayıt sistemi, yolcu bilgilendirme, vakumlu tuvaletler bulunacaktır.

### Strateji

-Elektrikli lokomotifler, İslam Kalkınma Bankası'ndan temin edilen kredi ve özkaynaklar ile TÜLOMSAŞ'ta üretilmektedir.

-Bağlı Ortaklığımız TÜVASAŞ'ta 124 araçlı DMU özkaynaklarla üretilmektedir.

-53 adet Hızlı Tren Seti kredi/özkaynaklarla yurt dışından temin edilecektir.

-10 adet Dizel Anahat Lokomotifi ve 50 adet Dizel Manevra Lokomotifi özkaynaklarla TÜLOMSAŞ'ta üretilmektedir.

| Performans Göstergesi  | Mevcut Durum | Birim | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | Sorumlu Birim |
|--|--------------|-------|------|------|------|------|------|---------------|
| Cer gücüne ilave edilen elektrikli ana hat lokomotif sayısı  | 80 adet      | Adet  | 53   |      |      |      |      | Cer Dairesi   |
| Cer gücüne ilave edilen dizel ana hat lokomotif sayısı       | 434 adet     | Adet  | 10   |      |      |      |      | Cer Dairesi   |
| Cer gücüne ilave edilen dizel manevra lokomotifi araç sayısı | 106 adet     | Adet  |      |      | 10   | 20   | 20   | Cer Dairesi   |
| Cer gücüne ilave edilen DMU araç sayısı                      | 80 adet      | Adet  | 44   | 40   | 40   |      |      | Cer Dairesi   |
| Cer gücüne ilave edilen YHT set sayısı                       | 13 set       | Adet  |      | 6    | 10   | 18   | 19   | Cer Dairesi   |

**AMAÇ 2.**

Etkin tren trafik yönetiminin sağlanması

**Hedef 2.1.** 2017 yılı sonuna kadar YHT'ler için Tren Planlama, Projelendirme ve İzleme Sistemleri ile Merkezleştirilmiş Trafik Yönetim Sistemi'ni kurmak

Tren planlama ve optimizasyon sisteminin Avrupa Birliğine uyumlu hale getirilmesi; yeni yazılım sistemleri ile desteklenerek YHT hatlarındaki trafiğin merkezde izlenebilir ve yönetilebilir hale getirilmesi hedeflenmektedir. Bununla birlikte demiryolu sektörü, alt yapı yönetimi ve demiryolu işletmecisi

olarak iki temel yapıya ayrılacak olup; İşletmeciler tarafından kullanılacak olan altyapının ücretlendirme işlemleri ve TCDD'nin kapasite yönetimi bu sistemle gerçekleştirilecektir. 2017 yılı sonuna kadar tren planlama, projelendirme ve izleme sistemleri ile merkezleştirilmiş YHT Trafik Yönetim Sistemi kurulacaktır.

**Strateji**

Proje, öz kaynaklarla gerçekleştirilecektir.

| Performans Göstergesi        | Mevcut Durum | Birim | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | Sorumlu Birim  |
|------------------------------|--------------|-------|------|------|------|------|------|----------------|
| Sistemlerin tamamlanma oranı | -            | %     | 52   | 32   | 16   |      |      | Trafik Dairesi |

**AMAÇ 3.**

Kombine taşımacılığı geliştirmek ve demiryolu taşıma payını artırmak amacıyla ulaşım modları arasında etkin bir entegrasyon sağlamak.

**Hedef 3.1.** 10 adet lojistik merkezi işletmeye almak

Lojistik merkezler sayesinde yük taşımacılığı ile ilgili tüm hizmetlerin en iyi şekilde verilmesi, müşterilerin idari, teknik ve sosyal olmak üzere tüm ihtiyaçlarının karşılanabilmesi, yük merkezlerinin belli noktalarda oluşturulması, taşımaların ve taşıma kalitesinin artırılması hedeflenmekte, dolayısıyla

müşteri memnuniyeti sağlanması amaçlanmaktadır. Plan dönemi sonuna kadar 10 adet lojistik merkezi işletmeye açılacaktır.

**Strateji**

- Lojistik merkezler için projelendirme çalışmalarını tamamlayıp, öz kaynaklarla gerekli kamulaştırmalar yapıp inşaat çalışmalarına başlanacaktır.

| Performans Göstergesi              | Mevcut Durum | Birim | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | Sorumlu Birim  |
|------------------------------------|--------------|-------|------|------|------|------|------|----------------|
| Tamamlanan lojistik merkezi sayısı | 5            | Adet  | 1    | 1    | 2    | 3    | 3    | Trafik Dairesi |

**Hedef 3.2.** 20 adet iltisak hattı bağlantısı sağlamak

Teşekkürümüzün taşıma payını ve gelirini artırmanın ve taşıyıcı firmaların ulaşım maliyetlerini düşürmelerine olanak sağlamanın yanı sıra, makroekonomik dengeye olumlu yönde katkı sağlamak için, taşıma potansiyeli yüksek olan yerlere iltisak hattı ile bağlantı yapılması yönünde çalışmalar sürdürülmektedir. Organize sanayi

bölgeleri, büyük sanayi kuruluşları, liman ve iskele gibi hacimli yük taşınan tüm merkezler doğrudan TCDD ve Özel sektör işbirliği içerisinde iltisak hatları ile bağlanmaktadır. Plan dönemi sonuna kadar 20 tane iltisak hattı bağlantısı sağlanacaktır.

**Strateji**

- İstimlak ve sanat yapıları firmalarca tamamlanan güzergahlara öz kaynaktan harcama yapılarak iltisak hattı inşa edilecektir.

| Performans Göstergesi           | Mevcut Durum | Birim | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | Sorumlu Birim |
|---------------------------------|--------------|-------|------|------|------|------|------|---------------|
| Tamamlanan iltisak hattı sayısı | 281          | Adet  | 4    | 4    | 4    | 4    | 4    | Yol Dairesi   |

**Hedef 3.3.** Van Gölü geçişindeki sıkıntıları giderecek 2 adet feribot teminini gerçekleştirmek

Faaliyet alanı ve hizmet ürünleri bölümünde belirtildiği üzere, mevcut durumda sık sık arızalanan 2 feribot nedeniyle yolcu ve yük taşımaları aksamaktadır. Teşekkürümüzün Van Gölü

geçişlerinde yaşadığı sıkıntının aşılabilmesi amacıyla 2 adet feribot temin edilecektir.

**Strateji**

-Feribotlar öz kaynaktan harcama yapılarak temin edilecektir.

| Performans Göstergesi       | Mevcut Durum | Birim | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | Sorumlu Birim    |
|-----------------------------|--------------|-------|------|------|------|------|------|------------------|
| Temin edilen feribot sayısı | 4            | Adet  |      | 2    |      |      |      | Tesisler Dairesi |

**Hedef 3.4.** Yük taşımacılığında kapıdan kapıya taşımacılık yöntemine 2018 yılında geçmek

Ulaşım sistemleri içerisinde demiryolu yük taşımacılığı payını artırmak, kombine taşımacılıkta elleçleme maliyetlerini azaltmak amacıyla 2018 yılı içerisinde kapıdan kapıya yük taşımacılığı uygulamasına geçilecektir.

**Strateji**

-Kombine yük taşımacılığında ara maniplasyonlarda ve çıkış-varış noktaları ile istasyonlar arasındaki karayolu taşımalarında hizmet satın alınacaktır.

| Performans Göstergesi                            | Mevcut Durum | Birim | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | Sorumlu Birim |
|--|--------------|-------|------|------|------|------|------|---------------|
| Kapıdan kapıya yük taşıma uygulamasına geçilmesi | -            | -     |      |      |      | *    |      | Yük Dairesi   |

**AMAÇ 4.**

İktisadi Devlet Teşekkülü olan TCDD'nin mali yapısının güçlendirilmesi

**Hedef 4.1.** Hatlar için maliyet muhasebesi uygulamasına geçmek.

6461 sayılı "Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi" hakkındaki Kanun çerçevesinde, Kurumsal Kaynak Yönetimi (KKY) sistemi üzerinde TCDD ve TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin mali süreçlerinin tanımlanması ve maliyet muhasebesi sisteminin

yeniden oluşturulması için 11/12/2014 tarihinde Havelsan A.Ş. ile sözleşme imzalanmıştır. Proje çalışmalarına 21/01/2015 tarihinde proje yönetim planının onaylanmasını müteakip başlanmıştır.

**Strateji**

-Proje, öz kaynaklardan karşılanarak HAVELSAN'a yapılacaktır.

| Performans Göstergesi                  | Mevcut Durum | Birim | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | Sorumlu Birim      |
|--|--------------|-------|------|------|------|------|------|--------------------|
| Maliyet Muhasebesi uygulamasına geçmek | -            | -     | -    | -    | *    | -    | -    | Mali İşler Dairesi |

**Hedef 4.2.** Yolcu taşımacılığında ticari olmayan indirimlerin TCDD üzerinde oluşan finansman yükünün ilgili kamu kurumlarının karşılanması amacıyla girişimde bulunmak .

Yolcu taşımacılığında yasal mevzuat nedeniyle zorunlu olarak uygulanan ticari olmayan indirimler, taşımacılık zararımızın bir bölümünü oluşturmaktadır. Sadece YHT'lerde 2015 yılında toplam yolcu taşımacılığının %9'u yasa gereği ücretsiz ve %50 indirim ile gerçekleşmiştir. Bu oran konvansiyonel anahat yolcu taşımacılığında %14 olmuştur. Yeni yapılan hızlı tren hatları, konvansiyonel hatlarda yapılan bakımlar, kullanılan cer araçlarının

modernizasyonu nedeniyle demiryolu yolcu taşımacılığı standartlarının yükselmesiyle birlikte artan nüfusun da etkisiyle bütün yolcu trenlere daha fazla talep olacağı doğrultusunda ileriki yıllarda söz konusu oranların artması beklenmektedir. İktisadi Devlet teşekkülü olan TCDD'nin yolcu taşımacılığında karşılaştığı ve yasa gereği katlanmak zorunda olduğu bu zararın karşılanması gerekmektedir.

**Strateji**

-Ticari olmayan indirimlerin yarattığı zararın telafisi için ilgili kamu kurumlarıyla girişimlerde bulunulacaktır.

| Performans Göstergesi   | Mevcut Durum | Birim | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | Sorumlu Birim |
|---|--------------|-------|------|------|------|------|------|---------------|
| Ticari olmayan indirimlerin finansman yükünün TCDD üzerinden kaldırılması | -            | -     | -    | -    | *    | -    | -    | Yolcu Dairesi |

**AMAÇ 5.**

Demiryolu sektörünü yerleştirmek için AR-GE çalışmalarına devam etmek

**Hedef 5.1.** Tasarımı ve teknolojsi ülkemize ait yeni nesil demiryolu araçlarının üretilmesine yönelik MİLLİ TREN Projesi çalışmalarını yürütmek.

Teşekkülümüz büyüyen iç pazar hacmi ile çevre ülkelerdeki gelişmelerin doğuracağı dış pazarın muhtemel taleplerini de dikkate alarak, sektörde yerini alacak kuruluşların yerli ve milli demiryolu sanayinin oluşmasına katkı sunacağını düşünmekte, özgün projelerden oluşan Türk malı trenlerin ülkemizde üretilebilmesi için gelişmekte olan bu sektörün desteklenmesi gerektiğine inanmaktadır.

Bu çerçevede; ülkemizde modern demiryolu hatlarının inşası ile birlikte, yeni nesil demiryolu

araçlarının yerli tasarım ve yerli teknolojiyle üretilmesini teminen gerekli çalışmalara başlanmıştır.

Milli Yüksek Hızlı Tren, Yeni Milli Elektrikli-Dizel Tren Seti, Yeni Nesil Milli Yük Vagonu Prototipi'nin üretimine yönelik çalışmalar devam etmektedir.

**Strateji**

- Öğrenme tabanlı teknoloji transferi yöntemiyle ülkemizin milli tren teknolojisine sahip olması amacıyla İTÜ, TÜBİTAK, ASELSAN, HAVELSAN ve Bağlı Ortaklığımızın katkıları ile gerçekleştirilecektir. Söz konusu çalışmaların finansmanı öz kaynaktan sağlanacaktır.

| Performans Göstergesi                 | Mevcut Durum | Birim | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | Sorumlu Birim      |
|---------------------------------------|--------------|-------|------|------|------|------|------|--------------------|
| Milli Yüksek Hızlı Tren               | -            | -     | -    | -    | -    | -    | X    | Fabrikalar Dairesi |
| Yeni Milli Elektrikli-Dizel Tren Seti | -            | -     | -    | -    | -    | X    | -    | Fabrikalar Dairesi |
| Yeni Nesil Milli Yük Vagonu           | -            | -     | -    | -    | X    | -    | -    | Fabrikalar Dairesi |

**AMAÇ 6.**

Kurumsal kapasiteyi geliştirmek

**Hedef 6.1.** Tüm çalışanları kapsayan iş sağlığı ve güvenliği yazılım ve takip sistemi oluşturmak.

6331 Sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu ve ikincil mevzuatı doğrultusunda, ülkemizde uygulama zorunluluğu olan iş sağlığı ve güvenliği faaliyetlerinin; Teşekkülümüzün çalışan sayısı, bakım ve onarım tesislerinin nitel ve nicel özellikleri ve yaygın altyapı ağı dikkate alındığında, nitelikli bir şekilde ele alınması ve gereklerinin yerine getirilmesi için tüm işyerlerini ve çalışanları kapsayan bir "İş Sağlığı ve Güvenliği Yazılım Sistemi"nin oluşturularak hayata geçirilmesi planlanmaktadır.

**Strateji**

- Kurumsal Kaynak Yönetimi (KKY) sistemi ile entegre ve tüm işyerlerinin iş sağlığı ve güvenliği ile ilgili bilgilerine erişilebilecek, bu alanda özelleştirilmiş bir Kurumsal Yönetim Yazılımı, Teşekkülümüzün öz finansal kaynakları kullanılarak, Bilgi İşlem Dairesi Başkanlığı aracılığıyla hayata geçirilecektir. Her işyeri, Bölge Müdürlüğü, Fabrika ve Liman İşletme Müdürlüğü ile Teşekkülümüz Genel Müdürlüğü'nde kullanıcıların eğitimi sağlandıktan sonra kullanımına başlanacaktır.



| Performans Göstergesi                                     | Mevcut Durum | Birim | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | Sorumlu Birim            |
|---|--------------|-------|------|------|------|------|------|--------------------------|
| İş sağlığı ve güvenliği yazılım ve takip sistemi kurulumu | -            | -     | -    | -    | *    | -    | -    | İnsan Kaynakları Dairesi |
| Eğitimlerin tamamlanıp sistemin hayata geçirilmesi        | -            | -     | -    | -    | -    | *    | -    | İnsan Kaynakları Dairesi |

**Hedef 6.2.** Demiryolu sektöründe çalışan personelin daha etkin ve verimli çalışması için niteliklerini geliştirmek

Teşekkülümüzün insan kaynaklarından etkin bir şekilde yararlanabilmek ve mevcut işletmeciliği paydaş analizlerinde ortaya çıkan şekliyle daha iyi bir seviyeye getirebilmek için yapılması gereken en önemli çalışmalardan birisi de personelin sürekli

eğitiminin sağlanmasıdır.

#### Strateji

- Personelin eğitimleri, uzaktan eğitim gibi yeni eğitim yöntemlerini de kullanarak demiryolu alanında gelişmiş ülke eğitim portallarıyla işbirliği içinde etkileşimli ve benzeşim teknolojileri ile donatılmış eğitim ortamlarında gerçekleştirilecektir.

| Performans Göstergesi      | Mevcut Durum | Birim | 2015   | 2016   | 2017   | 2018   | 2019   | Sorumlu Birim             |
|----------------------------|--------------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|---------------------------|
| Eğitilecek personel sayısı | 26.184       | Kişi  | 22.000 | 23.000 | 23.000 | 24.000 | 24.000 | Eğitim ve Öğretim Dairesi |

**Hedef 6.3.** Teşekkülümüzde iç kontrol sistemini uygulamaya geçirmek

2014Yılı Genel Yatırım ve Finansman Programı'nın 24. Maddesinin 10. Bendinde, Kamu İktisadi Teşebbüsleri ve Bağlı Ortaklıklarının İç Kontrol Sistemini ve İç Denetim Birimini kurmaları karar altına alınmıştır. Kararda KİT'lerde; 2014 yılı Haziran ayı sonuna kadar, iç kontrol sisteminin iki yıl içerisinde kurulmasını taahhüt eden ayrıntılı bir Eylem Planı hazırlanması, 2014 yılı Temmuz ayı sonuna kadar Yönetim Kurulu Onayı alınıp, Hazine Müsteşarlığı'na iletilmesi istenilmiştir.

Teşekkülümüzde 2014 yılı içerisinde hazırlanan İç Kontrol Eylem Planı ve öz değerlendirmesi EFQM Mükemmellik Modeli kullanılarak yapılmıştır.

Hazırlanan İç Kontrol Eylem Planı 31.12.2014 tarih ve 20/257 sayılı YKK ile onaylanmış ve Hazine Müsteşarlığı'na gönderilmiş olup, Genel Müdürlük emri ile teşkilata emirlenmiş ve yürürlüğe girmiştir.

#### Strateji

-EFQM Mükemmellik Modelinin alt kriterleri dikkate alınarak yapılan öz değerlendirme çalışmaları sonucunda TCDD İç Kontrol Eylem Planında 57'si kuvvetli alan 62'si iyileştirmeye açık alan olarak belirlenmiştir. İyileştirilecek alanlar için 74 faaliyet ile sorumluları ve bitirme zamanları belirlenerek uygulamaya geçilmiştir. 2017 yılında TCDD İç Kontrol Eylem Planı, yapılacak öz değerlendirme sonucunda eylemler yeniden belirlenecektir.

| Performans Göstergesi          | Mevcut Durum | Birim | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | Sorumlu Birim |
|--------------------------------|--------------|-------|------|------|------|------|------|---------------|
| İyileştirilecek Faaliyet Alanı | -            | Adet  | 40   | 34   | -    | -    | -    | Tüm Teşkilat  |





# MALİYETLENDİRME 03

**Tablo 43 Kaynak Tablosu**

| Kaynaklar                 | 2015      | 2016      | 2017      | 2018      | 2019      |
|---------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Genel Bütçe               | 2.899.512 | 6.757.076 | 8.318.097 | 9.198.469 | 9.009.801 |
| Özel Bütçe                | -         | -         | -         | -         | -         |
| Yerel Yönetimler          | -         | -         | -         | -         | -         |
| Sosyal Güvenlik Kurumları | -         | -         | -         | -         | -         |
| Bütçe Dışı Fonlar         | 278.734   | 335.180   | 197.370   | 98.685    | -         |
| Döner Sermaye             | -         | -         | -         | -         | -         |
| Vakıf ve Dernekler        | -         | -         | -         | -         | -         |
| Dış Kaynak                | 630.000   | 337.000   | 79.000    | -         | -         |
| Öz kaynaklar              | 20.000    | 58.000    | 59.000    | 58.000    | 61.238    |

**Tablo 44 Maliyet Tablosu**

| Amaç ve Hedefler | 2015<br>Bin TL   | 2016<br>Bin TL   | 2017<br>Bin TL   | 2018<br>Bin TL   | 2019<br>Bin TL   | Toplam<br>Bin TL  |
|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-------------------|
| <b>AMAÇ 1</b>    |                  |                  |                  |                  |                  |                   |
| Hedef 1.1        | 600.000          | 475.000          | 450.000          | 425.000          | 400.000          | 2.350.000         |
| Hedef 1.2        | 550.041          | 2.332.994        | 3.870.476        | 4.494.425        | 4.894.250        | 16.142.186        |
| Hedef 1.3        | 497.996          | 690.375          | 506.488          | 326.741          | 142.084          | 2.163.684         |
| Hedef 1.4        | 286.508          | 365.148          | 256.316          | 208.658          | 90.500           | 1.207.130         |
| Hedef 1.5        | 687.501          | 1.824.133        | 2.012.662        | 2.400.587        | 2.180.467        | 9.105.350         |
| Hedef 1.6        | 180.000          | 200.000          | 230.000          | 270.000          | 310.000          | 1.190.000         |
| Hedef 1.7        | 872.000          | 1.300.500        | 1.093.500        | 931.743          | 894.500          | 5.092.243         |
| <b>AMAÇ 2</b>    |                  |                  |                  |                  |                  |                   |
| Hedef 2.1.       | 34.200           | 35.000           | 15.025           |                  |                  | 84.225            |
| <b>AMAÇ 3</b>    |                  |                  |                  |                  |                  |                   |
| Hedef 3.1.       | 50.000           | 150.000          | 150.000          | 150.000          | -                | 500.000           |
| Hedef 3.2.       | 10.000           | 10.000           | 10.000           | 10.000           | 10.000           | 50.000            |
| Hedef 3.3        | 40.000           | 46.106           |                  |                  |                  | 86.106            |
| Hedef 3.4        | -                | -                | -                | 80.000           | 88.000           | 166.000           |
| <b>AMAÇ 5</b>    |                  |                  |                  |                  |                  |                   |
| Hedef 5.1.       | 10.000           | 45.000           | 45.000           | 45.000           | 47.238           | 192.238           |
| <b>AMAÇ 6</b>    |                  |                  |                  |                  |                  |                   |
| Hedef 6.2.       | 10.000           | 11.000           | 12.000           | 13.000           | 14.000           | 60.000            |
| Hedef 6.3.       | -                | 2.000            | 2.000            | -                | -                | 4.000             |
| <b>Toplam</b>    | <b>3.828.246</b> | <b>7.487.256</b> | <b>8.653.467</b> | <b>9.355.154</b> | <b>9.071.039</b> | <b>38.395.162</b> |

Tablo 45

## Gelir Tablosu

| Amaç ve Hedefler | 2015<br>Bin TL | 2016<br>Bin TL | 2017<br>Bin TL   | 2018<br>Bin TL   | 2019<br>Bin TL   | Toplam<br>Bin TL |
|------------------|----------------|----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| <b>AMAÇ 1</b>    |                |                |                  |                  |                  |                  |
| Hedef 1.1.       | -              | -              | -                | -                | -                | -                |
| Hedef 1.2.       | -              | -              | -                | 24.550           | 221.522          | 246.072          |
| Hedef 1.3.       | 132.565        | 259.280        | 338.618          | 364.520          | 366.857          | 1.461.840        |
| Hedef 1.4.       | 19.059         | 36.060         | 44.851           | 48.459           | 48.459           | 196.888          |
| Hedef 1.5.       | -              | -              | -                | -                | -                | -                |
| Hedef 1.6.       | 16.000         | 48.000         | 96.000           | 160.000          | 240.000          | 560.000          |
| Hedef 1.7.       | 271.060        | 419.160        | 493.260          | 637.760          | 782.260          | 2.603.500        |
| <b>AMAÇ 3</b>    |                |                |                  |                  |                  |                  |
| Hedef 3.1.       | 26.400         | 134.954        | 332.879          | 575.123          | 1.033.458        | 2.102.814        |
| Hedef 3.2.       | 3.787          | 11.361         | 22.722           | 37.870           | 56.805           | 132.545          |
| Hedef 3.3.       | 14.650         | 30.765         | 48.491           | 67.991           | 89.531           | 251.428          |
| Hedef 3.4.       | -              | -              | -                | 107.000          | 117.000          | 224.000          |
| <b>AMAÇ 5</b>    |                |                |                  |                  |                  |                  |
| Hedef 4.2.       | -              | -              | -                | 25.000           | 27.500           | 52.500           |
| <b>Toplam</b>    | <b>483.521</b> | <b>939.580</b> | <b>1.376.821</b> | <b>2.048.273</b> | <b>2.983.392</b> | <b>7.831.587</b> |





İZLEME VE DEĞERLENDİRME **04**

## A. İZLEME VE DEĞERLENDİRME

Stratejik planın izlemesi, Stratejik Plan İzleme ve Raporlama Komisyonu tarafından yapılacaktır. 2015-2019 TCDD stratejik Planı onaylandıktan sonra APK Dairesi Başkanı başkanlığında ilgili daire başkan yardımcılarında oluşan bir Stratejik Plan İzleme ve Raporlama Komisyonu kurulacaktır. Komisyon üyeleri birimlerindeki eylemlere ilişkin üçer aylık gelişmeleri, takip eden ayın ilk haftası içerisinde APK Dairesine ileteceklerdir. APK Dairesi kendisine iletilen eylemleri taslak rapor haline getirip değerlendirmek üzere tekrar Stratejik Plan İzleme ve Raporlama Komisyonuna sunacaktır. Komisyonunda değerlendirilerek son hali verilen rapor daha sonra Makam'a gönderilecektir.

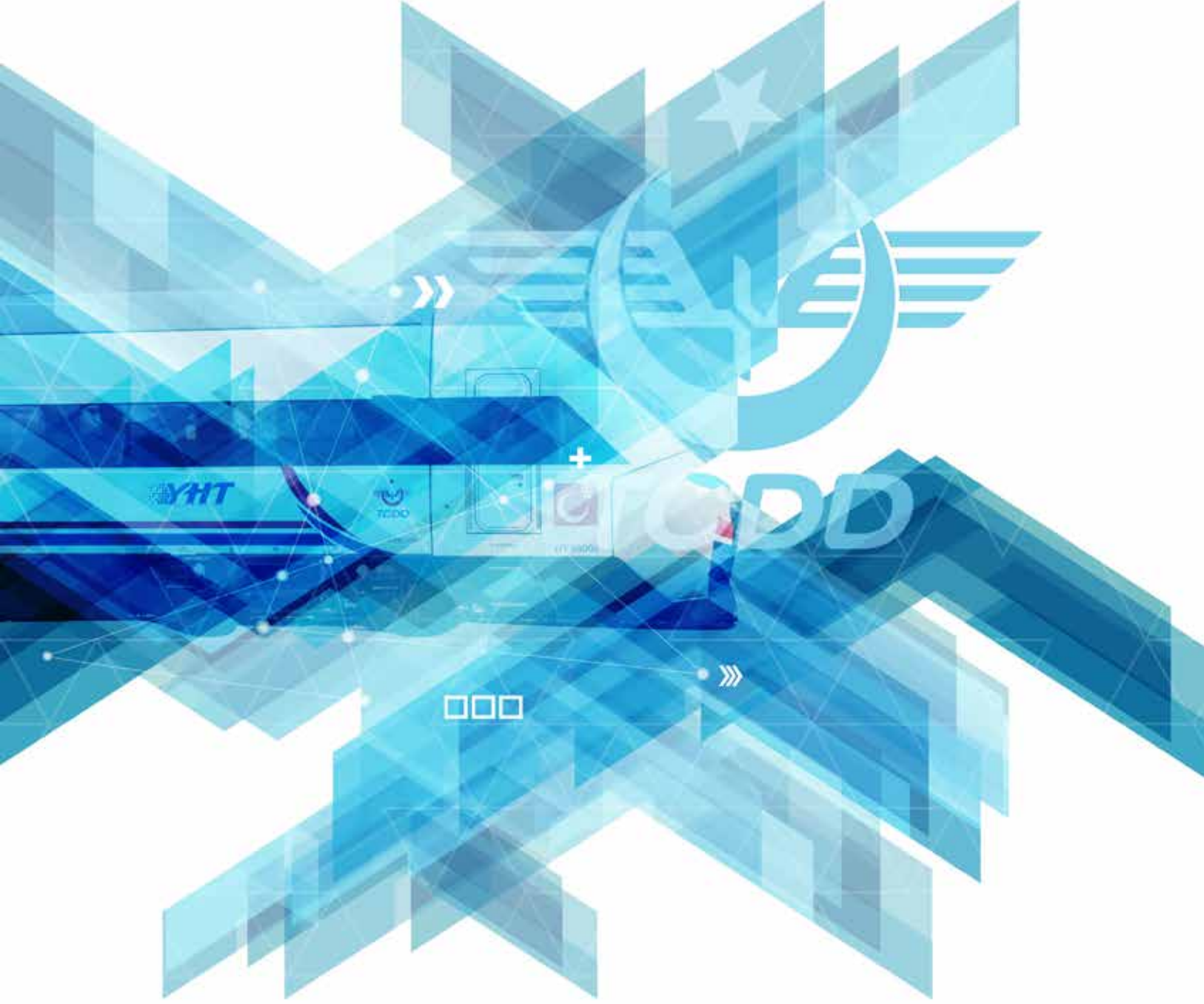
Stratejik Planın yıllık uygulama dilimleri olan performans programı, Kamu İktisadi Teşebbüslerinin Stratejik Planlarının İzlenmesi ve Değerlendirilmesi ile Performanslarının Ölçülmesine Dair Usul ve Esaslar çerçevesinde hazırlanarak belirlenen takvimde Kalkınma Bakanlığı'na ve Hazine Müsteşarlığı'na gönderilecektir. Yıllık uygulama sonuçlarını ve performans göstergelerindeki gelişmeleri ihtiva eden performans değerlendirme raporları da söz konusu usul ve esaslara uygun olarak hazırlanacaktır. Performans değerlendirme raporlarındaki gelişmeler Stratejik Planın hedeflerine yakınsama sağlayacaktır











STRATEJİK HEDEF  
BİRİM İLİŞKİSİ **05**

## V- STRATEJİK HEDEF - BİRİM İLİŞKİSİ

Tablo 46

## Stratejik Hedef Birim İlişkisi

| HEDEFLER  | DAİRELER    |             |               |                    |             |                |                       |                          |                 |                   |                  |                         |             |                    |                           |                 |                     |                           |                   |                |                            |                    |                    |                    |                    |                    |                    |                    |                     |
|---|-------------|-------------|---------------|--------------------|-------------|----------------|-----------------------|--------------------------|-----------------|-------------------|------------------|-------------------------|-------------|--------------------|---------------------------|-----------------|---------------------|---------------------------|-------------------|----------------|----------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|---------------------|
|   | Yol Dairesi | Cer Dairesi | Yolcu Dairesi | Mali İşler Dairesi | Yük Dairesi | Sağlık Dairesi | Dış İlişkiler Dairesi | İnsan Kaynakları Dairesi | Malzeme Dairesi | Hukuk Müşavirliği | Limanlar Dairesi | Demiryolu Yapım Dairesi | APK Dairesi | Fabrikalar Dairesi | Eğitim ve Öğretim Dairesi | Testler Dairesi | Bilgi İşlem Dairesi | Emlak ve İnceleme Dairesi | Pazarlama Dairesi | Trafik Dairesi | Etüt Proje Yatırım Dairesi | 1. Bölge Müdürlüğü | 2. Bölge Müdürlüğü | 3. Bölge Müdürlüğü | 4. Bölge Müdürlüğü | 5. Bölge Müdürlüğü | 6. Bölge Müdürlüğü | 7. Bölge Müdürlüğü | YHT Bölge Müdürlüğü |
| 1.1. Plan döneminde mevcut hatlarımızı iyileştirmek amacıyla 2.672 km yol yenilemesi gerçekleştirmek.   | **          |             |               | *                  |             |                |                       |                          | *               |                   |                  | *                       |             |                    |                           |                 |                     |                           |                   |                |                            | *                  | *                  | *                  | *                  | *                  | *                  | *                  | *                   |
| 1.2. Plan döneminde 1.250 km yeni demiryolu yapımını tamamlamak, 3.076 km yeni demiryolu yapımına devam etmek   | **          |             |               | *                  |             |                |                       |                          | *               |                   |                  | *                       |             |                    | **                        |                 | *                   |                           |                   |                | *                          | *                  | *                  | *                  | *                  | *                  | *                  | *                  | *                   |
| 1.3. Hat kapasitesini artıracak olan modernizasyon yatırımlarından 3.069 km'lik sinyalizasyon ve telekomünikasyon tesislerinin yapımını tamamlamak, 415 km'lik sinyalizasyon ve telekomünikasyon tesislerinin yapımına devam etmek. |             |             |               | *                  |             |                |                       |                          | *               |                   |                  | *                       |             |                    | **                        |                 | *                   |                           |                   |                | *                          | *                  | *                  | *                  | *                  | *                  | *                  | *                  | *                   |
| 1.4. Hat kapasitesini artıracak olan modernizasyon yatırımlarından 3.100 km'lik elektrifikasyon tesislerinin yapımını plan döneminde tamamlamak   |             |             |               | *                  |             |                |                       |                          | *               |                   |                  | *                       |             |                    | **                        |                 | *                   |                           |                   |                | *                          | *                  | *                  | *                  | *                  | *                  | *                  | *                  | *                   |
| 1.5. Ankara-Sivas ve Ankara-Polatlı-Afyonkarahisar-Uşak-İzmir YHT projelerini tamamlamak, ve Yerköy-Kayseri YHT projesinin yapımına başlamak  |             |             |               | *                  |             |                |                       |                          |                 |                   |                  | **                      | *           |                    |                           |                 | *                   |                           |                   |                | *                          | *                  | *                  | *                  | *                  | *                  | *                  | *                  | *                   |
| 1.6. Çekilen araç parkına 3.000 adet yük vagonu dahil etmek.  | **          |             |               | *                  | *           |                |                       |                          | *               |                   |                  | *                       |             |                    |                           |                 |                     |                           |                   |                |                            |                    |                    |                    |                    |                    |                    |                    |                     |
| 1.7. Çeken araçların cer gücüne 53 Elektrikli lokomotif, 10 Dizel Anahat Lokomotifi, 50 adet Dizel Manevra Lokomotifi, 124 araç DMU, 53 adet Yüksek Hızlı Tren Seti ilave etmek.  | **          |             |               | *                  | *           |                |                       |                          | *               |                   |                  | *                       |             |                    |                           |                 |                     |                           |                   |                |                            |                    |                    |                    |                    |                    |                    |                    |                     |

## Stratejik Hedef Birim İlişkisi

| HEDEFLER  | DAİRELER    |             |               |                    |             |                |                        |                          |                 |                   |                  |                         |             |                    |                           |                  |                     |                         |                   |                |                            |                    |                    |                    |                    |                    |                    |                    |                     |   |
|---|-------------|-------------|---------------|--------------------|-------------|----------------|------------------------|--------------------------|-----------------|-------------------|------------------|-------------------------|-------------|--------------------|---------------------------|------------------|---------------------|-------------------------|-------------------|----------------|----------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|---------------------|---|
|   | Yol Dairesi | Cer Dairesi | Yolcu Dairesi | Mali İşler Dairesi | Yük Dairesi | Sağlık Dairesi | Diğ. İlişkiler Dairesi | İnsan Kaynakları Dairesi | Malzeme Dairesi | Hukuk Müşavirliği | Limanlar Dairesi | Demiryolu Yapım Dairesi | APK Dairesi | Fabrikalar Dairesi | Eğitim ve Öğretim Dairesi | Tesisler Dairesi | Bilgi İşlem Dairesi | Emlak ve İnşaat Dairesi | Pazarlama Dairesi | Trafik Dairesi | Etüt Proje Yatırım Dairesi | 1. Bölge Müdürlüğü | 2. Bölge Müdürlüğü | 3. Bölge Müdürlüğü | 4. Bölge Müdürlüğü | 5. Bölge Müdürlüğü | 6. Bölge Müdürlüğü | 7. Bölge Müdürlüğü | YHT Bölge Müdürlüğü |   |
| 2.1. 2017 yılı sonuna kadar YHT'ler için Tren Planlama, Projelendirme ve İzleme Sistemleri ve Merkezileştirilmiş Trafik Yönetim Sistemini kurmak                |             |             |               |                    |             |                |                        | *                        |                 |                   |                  |                         |             |                    |                           |                  |                     |                         |                   | **             |                            | *                  | *                  | *                  | *                  | *                  | *                  | *                  | *                   |   |
| 3.1. 10 adet lojistik merkezi işletmeye almak   |             |             |               | *                  |             |                |                        |                          |                 |                   |                  | *                       |             |                    |                           |                  |                     | *                       |                   | **             | *                          | *                  | *                  | *                  | *                  | *                  | *                  | *                  | *                   |   |
| 3.2. 20 adet iltisak hattı bağlantısı sağlamak  | **          |             | *             |                    |             |                |                        |                          |                 |                   | *                |                         |             |                    | *                         |                  | *                   |                         |                   |                |                            | *                  | *                  | *                  | *                  | *                  | *                  | *                  | *                   |   |
| 3.3. Van Gölü geçişindeki sıkıntıları giderecek 2 adet feribot teminini gerçekleştirmek   |             |             |               | *                  |             |                |                        |                          |                 | *                 |                  |                         |             |                    | **                        |                  |                     |                         |                   |                |                            | *                  | *                  | *                  | *                  | *                  | *                  | *                  | *                   |   |
| 3.4. Yük taşımacılığında kapıdan kapıya taşımacılık yöntemine 2018 yılında geçmek   |             |             | *             | **                 |             |                |                        |                          |                 |                   |                  |                         |             |                    |                           |                  |                     |                         |                   |                |                            |                    |                    |                    |                    |                    |                    |                    |                     |   |
| 4.1. Hatlar için maliyet muhasebesi uygulamasına geçmek   |             |             | *             |                    |             |                |                        |                          |                 |                   |                  |                         |             |                    |                           |                  | **                  |                         |                   |                |                            |                    |                    |                    |                    |                    |                    |                    |                     |   |
| 4.2. Yolcu taşımacılığında ticari olmayan indirimlerin TCDD üzerinde oluşan finansman yükünün ilgili kamu kurumlarınca karşılanması amacıyla girişimde bulunmak |             |             | **            |                    |             |                |                        | *                        |                 |                   |                  |                         |             |                    |                           |                  |                     |                         |                   |                |                            |                    |                    |                    |                    |                    |                    |                    |                     |   |
| 5.1. Tasarımı ve teknolojisi ülkemize ait yeni nesil demiryolu araçlarının üretilmesine yönelik MİLLİ TREN Projesi çalışmalarını yürütmek.                      | *           |             |               |                    |             |                |                        |                          |                 |                   |                  | **                      |             |                    |                           |                  |                     |                         |                   |                |                            |                    |                    |                    |                    |                    |                    |                    |                     |   |
| 6.1. Tüm çalışanları kapsayan iş sağlığı ve güvenliği yazılım ve takip sistemi oluşturmak.  | *           | *           | *             | *                  | *           | *              | *                      | **                       |                 |                   |                  |                         |             |                    |                           | *                |                     |                         |                   |                |                            | *                  | *                  | *                  | *                  | *                  | *                  | *                  | *                   |   |
| 6.2. Demiryolu sektöründe çalışan personelin daha etkin ve verimli çalışması için niteliklerini geliştirmek   | *           | *           | *             | *                  | *           | *              | *                      | *                        | *               | *                 | *                | *                       | *           | *                  | **                        | *                | *                   | *                       | *                 | *              | *                          | *                  | *                  | *                  | *                  | *                  | *                  | *                  | *                   | * |
| 6.3. Teşekkülümüzde iç kontrol sistemini uygulamaya geçirmek  | *           | *           | *             | *                  | *           | *              | *                      | *                        | *               | *                 | *                | *                       | **          | *                  | *                         | *                | *                   | *                       | *                 | *              | *                          | *                  | *                  | *                  | *                  | *                  | *                  | *                  | *                   | * |

\*\* Ana Sorumlu Daire

\* Yardımcı Daire

## EKLER

## EK 1

## Temel Politika Dokümanları

## 62. Hükümet Programında Teşekkürümüzü İlgilendiren Maddeler

1. Ankara-Yozgat-Sivas ve Ankara (Polatlı)-İzmir Yüksek Hızlı tren hatları ile Ankara-Bursa, Sivas-Erzincan ve Konya-Karaman hızlı demiryolu hatları ve bunlara yönelik Gar inşası yapım çalışmalarına devam edilecektir.
2. Eskişehir-Antalya, Yerköy-Kayseri-Ulukışla, Samsun-Amasya-Çorum-Kırıkkale, Erzincan-Erzurum-Kars hızlı demiryolu hatlarının yapım çalışmalarına başlanacaktır.
3. Karaman - Ulukışla - Mersin - Adana - Gaziantep - Şanlıurfa - Habur hızlı demiryolu hattının inşası ile Antalya-Konya-Aksaray-Nevşehir-Kayseri hızlı tren hattının etüd ve proje çalışmalarına başlanacaktır.
4. Halkalı-Kapıkule-Bulgaristan demiryolu projelerine başlanacaktır.
5. Aliğa-Çandarlı demiryolu hattı ile Çandarlı Limanı demiryolu şebekesine bağlanacaktır.
6. Mevcut hatlardaki sinyalizasyon ve elektrifikasyon yapım çalışmalarını tamamlanacaktır.
7. Milli tren ve Milli sinyal projesi başta olmak üzere sinyalizasyon sistemlerinin ve demiryolu çeken/çekilen araçların yerli üretimini sağlayan çalışmalara ağırlık verilecektir.
8. 300 km/saat hızla giden yüksek hızlı trenleri hizmete alınacaktır.

## (2014-2018) Onuncu Kalkınma Planında Teşekkürümüzü İlgilendiren Maddeler

**Tablo 47** 10. Kalkınma Planında Yer Alan "Lojistik ve Ulaştırma Hedefler Tablosu" Demiryolu Bölümü

| Demiryolu   | 2006  | 2012  | 2013  | 2018   | 2014-2018* |
|---|-------|-------|-------|--------|------------|
| Konvansiyonel Anahat Uzunluğu (km)                | 8.697 | 8.770 | 8.961 | 10.556 | 3,3        |
| Hızlı Tren Hat uzunluğu (km)                      | 0     | 888   | 1.376 | 2.496  | 14,6       |
| Elektrikli hat Yüzdesi                            | 21    | 26    | 29    | 70     | 19,3       |
| Sinyalli hat Yüzdesi                              | 28    | 33    | 35    | 80     | 18         |
| Yük taşıma (Milyar Net Ton-km)                    | 9,6   | 10,9  | 12,4  | 22,5   | 12,7       |
| Karasal Yük Taşımacılığında Demiryolunun Payı (%) | 5,1   | 4,8   | 5,1   | 7,1    | 6,8        |

\* 2014-2018 dönemi yıllık ortalama değişimi göstermektedir.

## Amaç ve Hedefler

830. Yük ve yolcu taşıma hizmetlerinin etkin, verimli, ekonomik, çevreye duyarlı, emniyetli bir şekilde sağlanması; yük taşımacılığında, kombine taşımacılık uygulamalarının geliştirilerek demiryolu ve denizyolunun paylarının artırılması, kalitenin ve güvenliğin yükseltilmesi ve taşıma planlamasında koridor yaklaşımına geçilmesi esastır.

## Politikalar

835. Ulaştırma koridorlarında uygun hacim ve mesafelerde en avantajlı ulaşım türü belirlenerek, bu kapsamda denizyolu ve demiryolu taşımacılığı özendirilecek ve

kombine taşımacılık imkânları geliştirilecektir. Enerji verimliliğini, temiz yakıt ve çevre dostu araç kullanımını sağlayan ulaşım sistemlerine öncelik verilecektir.

842. Hızlı tren ağı; Ankara merkez olmak üzere İstanbul-Ankara-Sivas, Ankara-Afyonkarahisar-İzmir, Ankara-Konya ve İstanbul-Eskişehir-Antalya koridorlarından oluşmaktadır. Plan dönemi sonuna kadar 393 km uzunluğundaki Ankara-Sivas ve 167 km uzunluğundaki Ankara (Polatlı)-Afyonkarahisar hızlı tren hatları işletmeye açılacaktır.

843. Trafik yoğunluğuna bağlı olarak belirlenen öncelik sırasına göre mevcut tek hatlı

demiryolları çift hatlı hale getirilecektir. Ayrıca şebekenin ihtiyaç duyduğu sinyalizasyon ve elektrifikasyon yatırımları hızlandırılacaktır.

844. Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun çerçevesinde TCDD'nin yeniden yapılandırılması tamamlanacak, demiryolu yük ve yolcu taşımacılığı özel demiryolu işletmelerine açılacaktır. TCDD şebekesi yenileme ve bakım-onarım hizmetlerinin özel kesim eliyle yürütülmesi esas olacaktır. TCDD'nin kamu üzerindeki mali yükü sürdürülebilir bir seviyeye çekilecektir.

845. Avrupa ile kesintisiz ve uyumlu demiryolu ulaşımının sağlanmasına yönelik teknik ve idari karşılıklı işletilebilirlik düzenlemelerine uyum sağlanacaktır.

849. Türkiye'nin ihracat hedefine ulaşabilmesini teminen, yapılan planlamalar doğrultusunda doğru yer, zaman ve ölçekte liman kapasiteleri hayata geçirilecek, limanların demiryolu ve karayolu bağlantıları tamamlanacaktır. Çandarlı Konteyner Limanı tamamlanacak, Mersin Konteyner Limanı ve Filyos Limanı'nın yapımına başlanacaktır.

### Orta Vadeli Programda (2015-2017) Teşekkülümüzü İlgilendiren Maddeler

1- TCDD'nin yeniden yapılandırılması tamamlanacak, demiryolu yük ve yolcu taşımacılığı özel demiryolu işletmelerine açılacaktır. TCDD'nin kamu üzerindeki mali yükü sürdürülebilir bir seviyeye çekilecektir.

2- İhracat hedeflerine ulaşılmasına katkı sağlamak amacıyla büyük ölçekli liman kapasitesi oluşturulacak, limanların demiryolu ve karayolu bağlantıları tamamlanacaktır.

3- Kamu yatırım ödenekleri özel sektörün üretken faaliyetlerini destekleyecek nitelikteki altyapı yatırımlarına yönlendirilecek, bu kapsamda, demiryolu, liman, lojistik merkezi gibi alanlara özel önem verilecektir.

4- TÜDEMSAŞ, TÜLOMSAŞ ve TÜVASAŞ demiryolu sektöründe yapılan yasal düzenlemeler sonucu oluşan piyasa beklentilerini de karşılayacak şekilde yeniden yapılandırılacaktır.

### Ulusal Program

31 Aralık 2008 tarih ve 27097 Sayılı Resmî Gazetede "Türkiye'nin Avrupa Birliği Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin 3 üncü Türkiye Ulusal Programı" yayımlanmıştır.

Demiryolu ulaştırması için temel amaç, Türk demiryolu ulaştırma pazarını rekabete açarak ve demiryolu işletmeciliği ile altyapı yönetimi fonksiyonlarını ayırarak Türkiye'deki demiryolu sektörünün kademeli olarak serbestleştirilmesini sağlamaktır.

2009 yılı sonuna kadar Demiryolu Çerçeve Kanunu ve TCDD Kanunu taslaklarının kanunlaştırılması ve söz konusu kanunları tamamlayıcı nitelikteki demiryolu emniyeti, Lisans, Karşılıklı İşletilebilirlik ve Demiryolu Altyapısına Erişim Yönetmelik taslaklarının tamamlanması hedeflenmiştir. Söz konusu yönetmelikler Demiryolu Çerçeve ve TCDD kanunlarının kabul edilmesinden sonra çıkarılacaktır.

### Ulaştırma Ana Plan Stratejisinde Teşekkülümüzü İlgilendiren Maddeler

Ulaştırma Ana Planı Stratejisi raporunda, yatırımların (yıllardır sürmekte olan yatırımların daha fazla geciktirilmeksizin tamamlanması gereği saklı kalmak koşuluyla) öncelikli hatları aşağıdaki gibi belirlenmiştir;

- 1- Tekirdağ-Muratlı hattı
- 2- Ankara-İstanbul yüksek hızlı demiryolu hattı
- 3- Arifiye-Çerkezköy-Sınır hattı
- 4- Ankara-Sivas (Balışih-Yozgat-Yıldızeli)
- 5- Ankara-Konya hızlı tren hattı
- 6- Adapazarı-Zonguldak
- 7- Zonguldak-Karadeniz Ereğlisi
- 8- Ankara-Afyon

9- Isparta (Burdur)-Antalya

10- Trabzon-Tirebolu-Diyarbakır

Ayrıca

- TCDD'nin talebi karşılmasına engel olan taşıtlar,
- Yerel kapasite darboğazlarının giderilmesi, yenileme, sayding (yan yol) yapımı, çift hatta dönüşüm, kurp düzenlemeleri v.b,
- Güvenliğin gerektirdiği nitelikte bakım için kullanılacak malzemeler (ray, travers, balast, bağlantı malzemeleri),
- Programlanan yol yenileme (örneğin en az yılda 500 km veya 750 km, 1000 km gibi) yatırımları,
- Hat bozulmalarının saptanması ve analizi

- amacıyla kullanılacak test araçları,
- Bakım-onarım, yenileme makineleri,
  - Van Gölü geçişi için feribotlar,
  - Lojistik köyleri,
- Projeleri tamamlandığında 2023 yılında yolcu taşımacılığında pazar payının %15'e, yük taşımacılığında %20'ye ulaşması beklenmektedir.

### Strateji ve Öneriler

Demiryolunun değişik bileşenlerine ilişkin olarak verilen sonuçların ışığında geliştirilen stratejiler ve bu stratejilerin gerçekleştirilmesi için belirlenmiş olan öneriler aşağıda verilmiştir:

#### 1. Demiryolu sisteminin yeniden yapılandırılması

- a) Altyapı ve işletme ayırımı ve gerekli kurulumlar (Altyapı, Lisans ve güvenlik sertifikaları, kaza soruşturma ve değerlendirme, araştırma kurumları) oluşturulmalıdır.
- b) Altyapı ile işletme arasındaki koordinasyon sorununu çözecek önlemler özenle alınmalıdır.
- c) Demiryolu Sektör ve TCDD kanunları ivedilikle çıkarılmalıdır.

#### 2. Yük taşımacılığına öncelik verilmesi

- a) 2023 için yük taşımacılığında pazar payı %15'in üzerinde öngörülmalıdır.
- b) Başlangıç aşamasında yük taşımaya odaklanılmalıdır.
- c) Bu bağlamda belirli hatlar yük taşımacılığına tahsis edilmelidir.
- d) Belirli yüklerin (maden, inşaat malzemesi, vb.) demiryolu ile taşınması için her türlü önlem alınmalıdır.
- e) Özelliklerle sanayi ürünlerinin 400 km'yi aşan mesafelere demiryolu ile taşımaya yönelik çalışmalar yapılmalı ve buna yönelik önlemler saptanmalıdır.
- f) Yolcu taşımada yeni yüksek hızlı hatlarla kazanılacak olanaklarla atılımın yapılması planlanmalıdır.
- g) Yolcu talebinin gerektirdiği sınırlı kesimlerde yolcu taşımacılığına önem verilmelidir (Örneğin, Ankara-İstanbul, Ankara-İzmir ve İstanbul-İzmir ve bu iki hatla ilgili olarak İzmir-Bandırma ortak kesimi,).
- h) Ekonomik olmayan hatlardaki yolcu taşımacılığı hizmetleri, Kamu Hizmet Yükümlülüğü ve Kamu Hizmet Anlaşmaları yoluyla yürütülmelidir.

#### 3. Mevcut hatlarda yaşanmakta olan ve stratejik ulusal ulaştırma planı ile saptanacak dar boğazların ivedilikle giderilmesi ve gerekli yeni hatların yapılması

- a) Gerekli yenileme ve bakım çalışmaları yapılmalıdır.
- b) Sinyalizasyon ve elektrifikasyon gereksinimleri karşılanmalıdır.
- c) Gereken durumlarda çift hatta geçilmelidir.

- d) İthalat, ihracat, sanayi ürünleri, konteyner, petrol ve maden taşımacılığı yapılan hatların durumları öncelikle değerlendirilmelidir.
- e) Liman bağlantılarındaki dar boğazlar özenle incelenerek çözüme kavuşturulmalıdır.
- f) GAP bölgesinde üretilen malların taşınmasında demiryolunun kullanılabilmesi için özel bir plan hazırlanmalıdır.
- g) Van Gölü geçişi sorunu kısa dönemde mevcut feribotları bakım ve onarımlarının yapılarak ve yenilerinin alınması ve gerekiyorsa 3. şahıslara açılması yöntemiyle çözüme kavuşturulmalıdır. Uzun vadede ise Van Gölü Kuzey Demiryolu Projesi hayata geçirilmelidir.

- h) İyileştirilen mevcut hatlarla birlikte optimum bir ağ oluşturacak biçimde belirlenmiş önceliklerle yeni hatların yapımı planlanmalıdır.

#### 4. Bakım ve yenileme işlerinin planlanması

- a) Bakım ve yenileme politikası ve yöntemi gözden geçirilerek yeni gelişmelere uyum sağlanmalıdır.
- b) Hatların önceliklerini belirlemek üzere UIC sınıflandırması başta olmak üzere uygun yöntemler geliştirilerek "çekirdek ağ" kavramına giren bir ağ tanımlanmalıdır.
- c) Hattaki bozuklukları belirlemek ve gerekli analizleri yapabilmek üzere yeni test araçları ivedilikle temin edilmelidir.
- d) Yılda en az 750 km'lik hat kesimi, belirlenen önceliklerine göre yenilenmelidir.
- e) Yenileme sırasında olanak varsa geometrik standartlar yükseltilmelidir.
- f) Yenileme sırasında öncelikli hatlardaki yaşlı raylar en az 49 kg/m'lik raylarla değiştirilmelidir.
- g) Çekirdek ağın yenilenmesi en çok 10 yılda tamamlanmalıdır.
- h) Bakım işlemleri de planlı biçimde sürdürülmelidir.
- i) Bakım ve yenileme çalışmaları sırasında altyapının iyileştirilmesi sağlanmalıdır.

#### 5. Çeken ve çekilen araçlardaki yetersizliklerin ortadan kaldırılması

- a) Çeken araç parkında yokluğu, talebin karşılanmasını engelleyen araçlar için gerekli yatırımlar gecikmeksizin gerçekleştirilmelidir.
- b) Özel girişimin vagon sahipliği özendirilmelidir.
- c) Çeken ve çekilen araçların bakım ve onarım işlemleri gözden geçirilerek yeni gelişmelere uyum sağlanmalıdır.

#### 6. Kombine taşımacılığa öncelik tanınması

- a) Organize sanayi bölgelerine ve önemli üretim merkezlerine doğrudan hatlarla (İltisak hatları) bağlantı sağlanması uygulaması sürdürülmelidir.
- b) İşletmeye açılan kara terminallerinin etkin işletimine ve planlananların tamamlanmasına



önem verilmelidir.

- c) Liman bağlantılarındaki dar boğazlar ve liman/demiryolu entegrasyonunu engelleyen tüm sorunlar ivedilikle çözülmelidir.
- d) Uluslararası kombine taşımacılık için, başlatılan uygulamalar geliştirilerek sürdürülmeli ve kapsamı genişletmek üzere gerekli planlamalar ve uygulamalar yapılmalıdır.
- e) Lojistik destek sağlanması amacıyla gerekli organizasyonlar yapılmalıdır.
7. Teknolojik gelişmelerin izlenmesi ve uygulanmasının sağlanması
- a) Teknolojik araştırma ve nitelikli personel yetiştirilmesi için Araştırma Merkezi kurulmalıdır.

8. Demiryolunun ulaştırma sistemi içinde gereken konuma gelebilmesi için özel desteklerin verildiği bir geçiş dönemi sağlanması

- a) Diğer ulaştırma türleri ile benzer işlemlere tabi tutulması sağlanmalıdır.
- b) Emlak, çevre ve ÖTV gibi vergi yükleri kaldırılmalıdır.
- c) Kamudaki demiryoluna özgü yüklerin demiryolu tarafından taşınması sağlanmalıdır

9. AB ile uyum sağlanması

- a) AB projeleri kapsamında Türkiye'yi ilgilendiren Avrupa-Asya geçişleri konusunda rol alabilmek üzere teknik ve politik çalışmalar yapılmalıdır.

### GAP Eylem Planındaki Hedefler

Bu çerçevede 60. Hükümetimiz, Güneydoğu Anadolu Projesini (GAP) canlandırmak ve hızla tamamlanmasını sağlamak amacıyla 2008-2012 ve 2013-2017 dönemlerini kapsayacak şekilde GAP Eylem Planları hazırlattırılmış ve Kamuoyuna açıklamıştır. 2008-2012 Eylem Planı Eylem; 4 ana başlık altında 73 ana eylem ve bu eylemlere ilişkin il bazında proje ve faaliyetlerden oluşmuştur. GAP'a ilişkin ikinci eylem planı 2012-2018 yıllarını kapsayacak şekilde hazırlanmış olup 5 ana başlık altında 98 ana eylemden oluşmuştur.

Eylem Planı içerisinde yer alan projelerin finansmanı için Hükümetimizce gerekli kaynaklar sağlanmış olup, keşif ve projelendirme çalışmaları tamamlanıp, finansmanı GAP Kalkınma İdaresince

karşılacak ibaresi ile Kuruluşların Yatırım Programlarına alınan projeler Kuruluşlarca ihale edilebilecektir.

- GAP Bölgesi içerisinde kalan Teşekkülümüze ait,
- Fevzipaşa Varyantının Yapılması
  - Akçagöz-Başpınar Varyantı Yapımı
  - Nusaybin-Cizre-Silopi-Habur Yeni Demiryolu Yapımı
  - Mürşitpınar-Suruç-Şanlıurfa Yeni Demiryolu Yapımı
  - Mustafayavuz-Çobanbey Varyantı Yapımı
  - Toprakkale-Nurdağ-Gaziantep Yeni Demiryolu Yapımı projeleri hazırlanan 2012-2018 GAP Eylem Planında yer almıştır.

### DAP Eylem Planındaki Hedefler

DAP Eylem Planı'nın temel amacı, Doğu Anadolu Bölgesi'nde yaşayan nüfusun ekonomik, sosyal ve çevre boyutuyla yaşam kalitesinin artırılması ve bölgenin refah düzeyinin, ulusal ortalamaya yakınsamasının sağlanmasıdır.

2014-2018 DAP Eylem Planı 5 ana eksen

oluşturmuştur. DAP Eylem Planı'nda demiryolu ulaşımına ilişkin olarak aşağıdaki eylemler yer almaktadır:

- Mevcut demiryolu altyapısı geliştirilecek ve iyileştirilecektir.
- Lojistik merkezler kurulacaktır.

### 10. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şurası Demiryolu Sektörü Hedefleri

- Hizmet zararlarının azaltılması ve rekabet ortamı oluşturularak işletme kalitesinin artırılması için; "Türk Demiryolunun" yeniden yapılandırılmasını tamamlamak.
- Demiryolu sektör payının artırılması için mevcut hatları yenilemek.
- Mevcut sinyalsiz demiryolu hatlarının sinyalizasyonunu tamamlamak.
- Mevcut elektrifikasyonsuz demiryolu hatlarının elektrifikasyonunu tamamlamak.
- Yapımları ve uygulama projesi devam eden 1.672 km çift hatlı (3.344 km) yüksek hızlı demiryolu ağını 2016 yılına kadar tamamlamak.
- Yüksek Hızlı Demiryolu ağına öncelik vermek ve 10.000 km çekirdek ağını tamamlamak.
- Konvansiyonel Demiryolu ağını geliştirmek ve 4.000 km hat yapmak. 2023 yılına kadar toplam 14.000 km demiryolu yapılarak toplam 25.940 km demiryolu ağına ulaşmak.
- MARMARAY Projesi'ni tamamlamak.



- BAŞKENTRAY Projesi'ni tamamlamak.
- EGERAY Projesi'ni tamamlamak. (06.03.2011 tarihinde Aliğa-Cumaovası arasında hizmete açıldı. Cumaovası'ndan Selçuk'a kadar uzatılacaktır.)
- Demiryolu çeken-çekilen araç filosunu geliştirmek.
- İstanbul-Basra, İstanbul-Kars-Tiflis-Bakü, Kavkaz-Samsun-Basra, İstanbul-Halep-Mekke, İstanbul-Halep-Kuzey Afrika, Güneydoğu Asya taşıma koridorları geliştirilecektir.
- Yeni çeken ve çekilen araçları UIC, EN ve TSI standartlarına uygun imal etmek.
- Çeken ve çekilen araçların üretim ve bakımlarında özel sektör payını artırmak.
- Trenleri tek makinistle kullanılabilir hale getirmek, tüm trenlerde kesintisiz internet erişimi sağlamak.
- Demiryolu İşletmeciliğinde özel sektör payını %50'ye çıkartmak.
- Planlanan Lojistik Merkezlerle beraber Türkiye'nin coğrafi, tarihsel ve kültürel ihtiyaçlarına cevap verebilecek ölçüt ve büyüklüklerde İstanbul Trakya kesiminde Hadımköy veya Kınalı mevkiinde, İstanbul Anadolu yakasında Muallim Köy mevkiinde, Mersin'de, İzmir'de ve Samsun'da özel sektör işbirliğiyle 2-4 milyon m<sup>2</sup> büyüklüğünde "Küresel Lojistik Köyler" planlamak ve hayata geçirmek.
- Organize sanayi bölgelerine ve önemli üretim merkezlerinin tümüne doğrudan hatlarla (İltisak hatları) bağlantı sağlamak.
- Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Üniversite veya TÜBİTAK bünyesinde Demiryolu Enstitüsü ile uluslararası akredite bir demiryolu test ve sertifikasyon merkezi kurmak.
- Küresel demiryolu sektörü içinde, Türk demiryolu yan sanayinin yer alması, geliştirilmesi ve etkin bir aktör haline gelmesini sağlamak.
- Demiryolu payını yolcu taşımalarında %10 ve yük taşımalarında %15'e çıkarmak.
- Ağdaki, yarıçapı 1000 m.nin altındaki kurplar ile %16'nın üstündeki boyuna eğimlerin iyileştirilmesini tamamlamak.
- Yük taşımalarında işletimi olumsuz etkileyen mevcut gümrük iş ve işlemlerinin kolaylaştırmasına yönelik gümrük kanununu düzenlemek.
- Trafığın yoğun olduğu hatlarda, hemzemin geçitler, alt-üst geçit veya otomatik bariyerli geçit haline dönüştürülerek kazaları asgariye indirmek.
- Mevcut yolların geometrik koşullarının iyileştirilmesi amacıyla tüm hatlardaki dingil basıncını minimum 22,5 tona çıkarmak.
- 2023-2035 yılları arasında 1.480 km yüksek hızlı tren hattı, 956 km konvansiyonel hat yapmak.
- 2023 yılına kadar 10.000 km YHT ve 4.000 km konvansiyonel hat yaparak, toplam demiryolu ağını 25.940 km'ye, 2035 yılına kadar ise 11.480 km YHT ve 4.480 km konvansiyonel hat yaparak, toplam demiryolu ağını 28.376 km'ye yükseltmek.

## 11. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şurası Demiryolu Sektörü Hedefleri

- 3.500 km yüksek hızlı demiryolu, 8.500 km hızlı demiryolu ve 1.000 km konvansiyonel demiryolu olmak üzere 13.000 km demiryolu yaparak 2023 yılında toplam 25.000 km demiryolu uzunluğuna ulaşılması,
- 4400 Km'lik hat yenilenmesi yapılarak tüm hatların yenilenmesinin tamamlanması,
- Demiryolu taşımacılık payının; yolcуда % 10 ve yükte %15'e çıkarılması,
- Demiryolu sektörünün serbestleşme sürecinin tamamlanması,
- Milli Demiryolu standartlarının oluşturulması,
- Emniyet Yönetim Sistemi'nin altyapı ve işletmeciliğin her kademesinde etkin ve sürekli uygulanmasının sağlanması ve bunun sektörel kültür haline getirilmesi,
- Geliştirilen "Milli Sinyal Sisteminin" yaygınlaştırılarak marka haline getirilmesi,
- Mevcut araçların hızlı tren hatlarına uygun hale getirilmesi, her türlü demiryolu aracının ülkemizde üretilmesi,
- Yük potansiyeli bulunan lojistik merkezleri, fabrika, sanayi, OSB ile limanlara iltisak hattı bağlantılarının artırılarak kombine ve yük taşımacılığının geliştirilmesinin sağlanması,
- Demiryolu Ulaşım Enstitüsü' nün kurularak faaliyete geçirilmesi,
- Milli Demiryolu sanayisi ile AR-GE'sinin desteklenmesi ve her türlü demiryolu teknolojisinin geliştirilmesi,
- Uluslararası demiryolu koridorlarının geliştirilmesinin sağlanması.

Tüm politika dokümanları doğrultusunda finansman imkanları dahilinde 2015-2019 yılları arasında stratejik amaç ve hedefler belirlenmiştir.