

T.C. DEVLET DEMİRYOLLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

STRATEJİK PLAN

2010 | 2014





SÜLEYMAN KARAMAN
Genel Müdür

SUNUŞ

5018 Sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu ile kamu idarelerine katılımcı yöntemlerle stratejik plan hazırlama görevi verilmiştir. Kuruluşumuzun ilk stratejik plan çalışmaları Ulaştırma Bakanlığımızın hazırladığı 2009-2013 yıllarını kapsayan stratejik planı ile başlamıştır.

Bakanlığımızın stratejik planının yayımlanmasının ardından TCDD 2010-2014 Stratejik Planı hazırlık çalışmalarımız katılımcı bir yöntemle başlatılmış ve başarıyla tamamlanmıştır.

Ülkemizde 1950 yılı sonrasında ulaştırma sistemimiz tek yönlü olarak büyümüş ve içinden çıkılmaz sorunlar yumağı haline gelmiştir. Karayolu ağırlıklı bu sürecin bir sonucu olarak demiryolu sisteminin taşımacılık içerisindeki payı hızla gerilemeye başlamıştır. Bu olumsuz süreç 2003 yılından itibaren değişmiş ve demiryolu bir devlet politikası haline getirilerek Kuruluşumuz için bir devrim niteliği taşıyan başta yüksek hızlı tren hatları olmak üzere önemli projelerin yapımına başlanılmıştır.

Ülkemizde demiryolu hizmetini veren tekel niteliğindeki Kuruluşumuz, dünyanın yaşadığı hızlı dönüşüme paralel olarak güçlü bir değişim geçirmektedir. Kuruluşumuzun bu değişimdeki temel yol haritası hiç kuşkusuz stratejik planı olacaktır. Bu planın, demiryolu taşımacılığını ülkemizde hak ettiği en yüksek noktaya ulaştıracağı inancıyla, planın oluşturulması aşamasında tüm demiryolculara, değerli görüşlerini bizden esirgemeyen tüm paydaşlarımıza teşekkür ederim.



Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün hazırlamış olduğu Stratejik Plan, Müsteşarlığımızca Dokuzuncu Kalkınma Planı, Orta Vadeli Plan, Yatırım Programı ile Kamu İdareleri için Stratejik Planlama Klavuzuna uygunluk kapsamında değerlendirilmiş ve 2010-2014 döneminde uygulamaya konulması uygun bulunmuştur.



*Kemal MADENOĞLU
Devlet Planlama Teşkilatı
Müsteşarı*

GENEL MÜDÜR SUNUŞU	iii
1. BÖLÜM: DURUM ANALİZİ.	1
A-TARİHİ GELİŞİM	2
B-YASAL YÜKÜMLÜLÜKLER VE MEVZUAT ANALİZİ.	8
C-FAALİYET ALANLARI İLE HİZMET VE ÜRÜNLER.	10
FAALİYET ALANI 1-Demiryolu Taşımacılığı	10
HİZMET 1. Yük Taşımacılığı	10
HİZMET 2.Yolcu Taşımacılığı	13
2.1. Banliyö Yolcu Taşımacılığı	13
2.2. Anahat Yolcu Taşımacılığı	14
2.2.1. Yurtiçi	15
2.2.2.Uluslararası.	16
2.2.3.Kombine.	16
FAALİYET ALANI 2-Liman İşletmeciliği.	16
HİZMET 1. Elleçleme Hizmetleri.	16
HİZMET 2. Gemiye İlişkin Hizmetler	20
FAALİYET ALANI 3-Bakım Onarım Faaliyetleri	20
ÜRETİM 1. Yol Bakım Onarımları	20
ÜRETİM 2. Çeken ve Çekilen Araçların Bakım ve Onarımları	21
FAALİYET ALANI 4- Demiryolu Altyapı Malzemesi Üretimi.	22
ÜRÜN 1. Makas Üretimi	22
ÜRÜN 2. Travers Üretimi	23
FAALİYET ALANI 5-Feribot İşletmeciliği	23
HİZMET 1. Vangölü Feribot İşletmeciliği	23
HİZMET 2. Haydarpaşa-Sirkeci Feribot İşletmeciliği	24
FAALİYET ALANI 6-Demiryolu Araçlarının İmalatı ve Büyük Bakımlar	24
D-PAYDAŞ ANALİZİ.	26
E-KURULUŞ İÇİ ANALİZ VE ÇEVRE ANALİZİ.	28
1. Kurum İçi Analiz	28
1.1. Yol Durumu	28

1.2. Çeken-Çekilen Araçların Durumu	28
1.3. Personel Durumu	29
1.4. Mali Durum	31
1.5. Merkezi Yönetim Bütçesiyle İlişkiler	37
2. Çevre Analizi	38
2.1. Yatırım Projeleri	38
2.2. Dünyada Demiryollarının Durumu ve AB Ulaştırma Politikası ve Demiryolu Politikaları	39
2.3. Seyahat Sıklığı	41
2.4. Artan Ulaşım Talebi ve Trafik Sıkışıklığı	41
2.5. Enerji Tüketimi	42
2.6. Arazi Kullanımı ve Yol Yapım Maliyetleri	42
2.7. Çevre Kirliliği	42
2.8. Gürültü	43
3. GZTF Analizi	43
2.BÖLÜM: GELECEĞE BAKIŞ	46
A-MİSYON BİLDİRİMİ	48
B-VİZYON BİLDİRİMİ.	48
C-TEMEL DEĞERLER.	48
D.STRATEJİK AMAÇ VE HEDEFLER	49
3.BÖLÜM: MALİYETLENDİRME	60
A. KAYNAK TABLOSU	62
B. MALİYET TABLOSU	62
C. GELİR TABLOSU	62
4.BÖLÜM: STRATEJİK HEDEF -BİRİM İLİŞKİSİ	64
EKLER	69
EK 1-TEMEL POLİTİKA DÖKÜMANLARI	69





DURUM ANALIZI

01

A- TARİHİ GELİŞİM

Ülkemizdeki demiryolu sistemi, 153 yıllık köklü bir tarihçeye sahiptir. Osmanlı İmparatorluğu'nda ilk demiryolu İskenderiye-Kahire arasında inşaa ettirilerek, 1854 yılında işletmeye alınmıştır. Osmanlı İmparatorluğu topraklarında inşaa ettirilen ikinci demiryolu hattı ise bugün Romanya topraklarında kalan Köstence-Çernodova hattıdır.

Cumhuriyetin ilanından sonra çizilen sınırlar içerisinde kalan ilk demiryolu hattı ise 1856 tarihinde yine bir İngiliz şirketine verilen imtiyazla İzmir-Aydın arasında inşaa edilmiştir. 130 km uzunluğundaki bu hattın yapımı 1866'da tamamlanabilmiştir.

İmtiyaz verilen başka bir İngiliz şirketi de İzmir-Turgutlu-Afyon hattı ile Manisa-Bandırma hattının 98 km.lik kısmını 1865 yılında tamamlamış, hattın geri kalan bölümleri ise sonraki yıllarda inşaa edilmiştir. 1869 yılında yapım imtiyazı Baron Hirsch'e verilmiş olan 2.000 km.lik şark demiryollarının milli sınırlar içerisinde kalan 336 km.lik İstanbul-Edirne ve Kırklareli-Alpullu kesiminin 1888'de bitirilerek işletmeye açılmasıyla da İstanbul, Avrupa demiryollarına bağlanmıştır.

Bu hatların seçimi nedensiz değildi. İzmir-Aydın yöresi diğer yörelere göre nüfus bakımından kalabalık, ticari potansiyeli yüksek, İngiliz pazarı olmaya elverişli etnik unsurların yaşadığı, İngiliz sanayisinin gereksinim duyduğu ham maddeye kolay ulaşılabilecek bir yöreydi. Ayrıca Ortadoğu'nun kontrol altına alınarak Hindistan yollarının denetimi alınması bakımında da stratejik bir öneme sahipti. Osmanlı Devletinde demiryolu imtiyazı verilen İngiliz, Fransız ve Almanların ayrı ayrı etki alanları oluştu. Fransa; Kuzey Yunanistan, Batı ve Güney Anadolu ile Suriye'de, İngiltere; Romanya, Batı Anadolu, Irak ve Basra Körfezinde, Almanya; Trakya, İç Anadolu ve Mezopotamya'da etki alanları oluşturdu. Batılı sermayedarlar, sanayi devrimi ile çok önemli ve stratejik bir ulaşım yolu olan demiryolunu tekstil sanayinin hammaddesi olan tarım ürünlerini ve önemli madenleri en hızlı biçimde limanlara, oradan da kendi ülkelerine ulaştırmak için inşaa ettiler. Üstelik, km başına kâr güvencesi, demiryolunun 20 km çevresindeki maden ocaklarının işletilmesi vb.

imtiyazlar alarak demiryolu inşaatlarını yaygınlaştırdılar. Dolayısıyla Osmanlı Topraklarında yapılan demiryolu hatları, geçtiği güzergâhlar bu ülkelerin iktisadi ve siyasi amaçlarına göre biçimlendirildi.

1876'dan 1909'a kadar tam 33 yıl Osmanlı Padişahı olan Sultan II. Abdülhamid hatıralarında şunları ifade ediyor; "Bütün kuvvetimle Anadolu Demiryollarının inşasına hız verdim. Bu yolun gayesi Mezopotamya ve Bağdat'ı, Anadolu'ya bağlamak, İran Körfezine kadar ulaşmaktır. Alman yardımı sayesinde bu başarılıdır. Eskiden tarlalarda çürüyen hububat şimdi iyi sürüm bulmaktadır, madenlerimiz dünya piyasasına arz edilmektedir. Anadolu için iyi bir istikbal hazırlanmıştır. İmparatorluğumuz dahilindeki demiryollarının inşaatı mevzuunda büyük devletler arasındaki rekabet çok garip ve şüphe davet edicidir. Her ne kadar büyük devletler itiraf etmek istemiyorlarsa da bu demiryollarının ehemmiyeti yalnızca iktisadi değil, aynı zamanda siyasidir."

Anadolu'da yapımı tasarlanan demiryollarının devlet eliyle inşası düşünülmüş ve 1871 tarihinde çıkarılan bir irade ile Haydarpaşa-Izmit hattının yapımına başlanılmış ve emaneten üç bölümde yapılan 91 km'lik hat 1873 yılında bitirilmiştir. Ancak bundan sonra mali imkansızlıklar nedeni ile yapımına devam edilemeyen Anadolu Demiryolları ile Bağdat ve Cenup Demiryollarının yapımları Alman sermayesi ile gerçekleştirilmiştir. Cumhuriyet döneminden inşaa edilen demiryollarının 4136 km'lik kısmı, Cumhuriyetin ilanı ile çizilen milli sınırlar içerisinde kalmıştır. 24.5.1924 tarihinde çıkarılan 506 Sayılı Kanun ile bu hatlar millileştirilmiş ve "Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi" kurulmuştur.

Cumhuriyet öncesi dönemde, yabancı şirketlere verilen imtiyazla, onların denetiminde ve ülke dışı ekonomilere, siyasi çıkarlara hizmet eder türde gerçekleştirilen demiryolları, Cumhuriyet sonrası dönemde milli çıkarlar doğrultusunda yapılandırılmış, kendine yeterli "milli ekonomi"nin yaratılması amaçlanarak, demiryollarının ülke kaynaklarını harekete geçirmesi hedeflenmiştir. Bu dönemin belirgin özelliği,

-Potansiyel üretim merkezlerine, doğal kaynaklara ulaşması, (Ergani'ye ulaşan demiryolu bakır, Ereğli kömür havzasına ulaşan demir, Adana ve Çetinkaya hatları pamuk ve demir hatları olarak adlandırılmıştır.)

-Üretim ve tüketim merkezleri ile özellikle limanlar ile art bölgeler arası ilişkileri kurması, (Kalın-Samsun, Irmak ve Zonguldak hatları ile demiryolu ulaşan limanlar 6 'dan 8'e yükseltilmiştir. Samsun ve Zonguldak hatları ile İç ve Doğu Anadolu'nun deniz bağlantısı pekiştirilmiştir.)

-Ekonomik gelişmenin ülke düzeyinde yayılmasını sağlamak amacı ile özellikle az gelişmiş bölgelere ulaşması amaçlanmış (Cumhuriyetin kurulmasıyla birlikte politik merkez Batı'dan Orta Anadolu'ya kayarken, ulaşılabilirlik de Batı'dan Orta Anadolu'ya, Doğu ve Güney Doğu Anadolu'ya yaygınlaştırılmıştır.)

-Milli güvenlik ve bütünlüğün sağlanması amacına dönük olarak ülkeyi sarması hedeflenmiştir.

Karayolu sistemi ise bu dönemde demiryollarını besleyecek şekilde tasarlanmıştır.

Bu dönemde, tüm olumsuz koşullara karşın, demiryolu yapım ve işletmesi ulusal güçle başarılmıştır. Gerçekten de onca kıtlığa, imkansızlıklara rağmen, demiryolu yapımı İkinci Dünya Savaşı'na kadar büyük bir hızla sürdürülmüştür. Savaş nedeniyle 1940'dan sonra yavaşlamıştır.

1950 yılından itibaren ise Marshall yardımıyla demiryolları adeta yok sayılarak karayolu yapımına başlanmış, bunun sonucu olarak ta demiryolunun toplam ulaşım sistemi içerisinde payı giderek azalmış ve Demiryollarının yük taşımacılığındaki payı son 50 yılda % 60 oranında gerilemiştir.

Umum Müdürlük, demiryollarının yapım ve işletmesinin bir arada yürütülmesini ve daha geniş çalışma imkanları verilmesini sağlamak amacıyla çıkarılan 31.5.1927 tarih ve 1042 Sayılı Kanun'la "Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi" adını almıştır.

Halen, hızlı tren hattı ve konvansiyonel hatlar dahil 9.083 km'si anahat olmak üzere toplam 11.405 km hat ile hizmet verilmeye devam edilmektedir.

1953 yılına kadar katma bütçeli bir devlet idaresi şeklinde yönetilen Kuruluşumuz, 29.7.1953 tarihinden itibaren 6186 Sayılı Kanun'la "Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi" (TCDD) adı altında Kamu İktisadi Devlet Teşekkülü haline

getirilmiştir. 1984 yılında uygulamaya konulan 233 sayılı KHK ile "Kamu İktisadi Kuruluşu" hüviyetini almıştır.

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 30.12.2004 tarih ve 2004/128 sayılı kararıyla Kuruluşumuzca işletilen Haydarpaşa Limanı hariç 6 limanın (Derince, Mersin, Iskenderun, Samsun, Bandırma, İzmir) işletme hakkının devri, kiralama ve/veya mülkiyetinin devri dışındaki diğer yöntemlerle özelleştirilmesine karar verilerek çalışmalara başlanmıştır. 11.05.2007 tarihinde Mersin Limanı'nın ve 31.03.2010 tarihinde Samsun Limanı'nın, 18.05.2010 tarihinde Bandırma Limanı'nın işletme hakları 36 yıllığına devredilmiştir.

Kuruluşun başlangıçta Cer Atölyesi niteliğinde Eskişehir, Adapazarı ve Sivas'ta kurulan üç işyeri önce müessese, 1985 tarihinde de bağlı ortaklık (TÜLOMSAŞ, TÜVASAŞ ve TÜDEMSAŞ) statüsüne kavuşturulmuştur.

TCDD, 10.01.2007 tarihinde tüzel kişiliğe kavuşan İzmir Banliyö Taşımacılığı Sistemi AŞ. (IZBAN A.Ş.)'ye ve 04.07.2006 tarihinde kurulan EUROTİM şirketine iştirak olarak katılım sağlamıştır.

TCDD'nin etkin bir işletmecilik yapmasını sağlamak ve mali yönden güçlü bir kuruluş hale getirilmesi sağlamak amacıyla 2005 yılında yeniden yapılanma çalışmalarına başlanılmıştır.

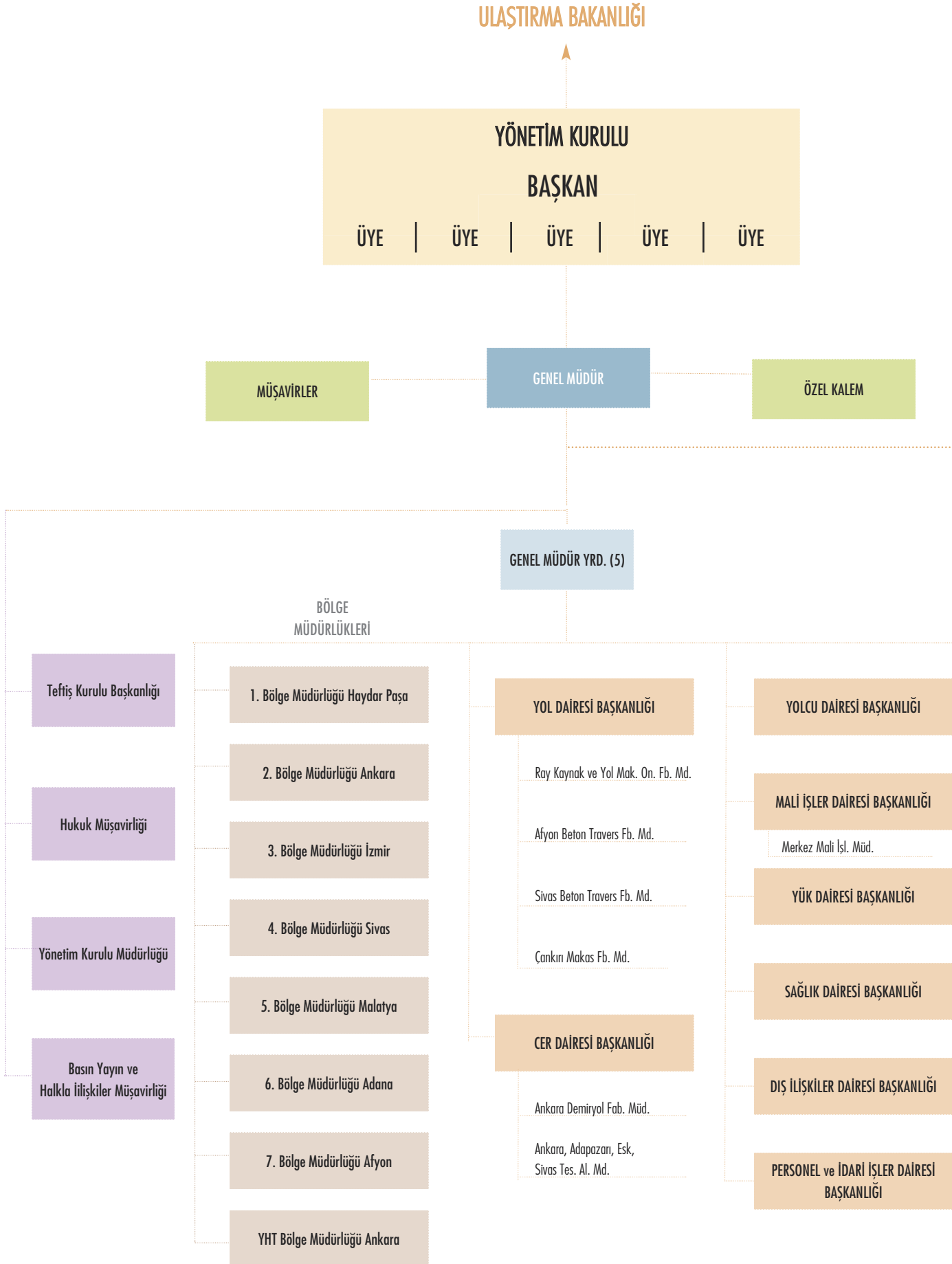
Ankara-İstanbul arasında yapımı planlanan ve yapımına 2003 yılında başlanılan Yüksek Hızlı Tren Hattının Esenkent-Hasanbey kesimi tamamlanmış (397 km) ve Ankara-Eskişehir arasında 13.03.2009 tarihinde YHT ile yolcu taşımacılığına başlanılmıştır.

Demiryolu Yapımları (Anahatlar) (2.3, ve 4. hatlar dahil)

	Km	Ortalama yıllık Yol İnşası (km)
Cumhuriyet öncesi	4136	66
Cumhuriyet Dönemi		
1923-1950	3764	134
1951 ve sonrası	972	16
1860-2009'a kadar toplam yapılan		8872
hat sökülme, varyant ve kurp tashihi sonucu kısalma		186
2009 Yılı itibarıyla toplam konvansiyonel anahat		8686
2009 Yılı hızlı tren ve toplam anahat uzunluğu		9083







BAĞLI ORTAKLIKLAR

TÜLOMSAS GEN. MÜD. ESKİŞEHİR

TÜDEMSAS GEN. MÜD. SİVAS

TÜVASAŞ GEN. MÜD. ADAPAZARI

MALZEME DAİRESİ BAŞKANLIĞI

H.Paşa Lab. Müd

Ankara Ana İk. Mer. Md.

H.Paşa Tes. Al. ve Yol. Md.

K.Kale Tes. Al. Md

Karabük Tes. Al. Müd

LİMANLAR DAİRESİ BAŞKANLIĞI

H.Paşa Lim. İsl. Md.

İzmir Lim. İsl. Md.

İskenderun Lim. İsl. Md.

Bandırma Lim. İsl. Kont. Md.

Samsun İsl. Kont. Md.

Derince Lim. İsl. Md.

Mersin Lim.İsl. Kont. Md.

TRAFİK DAİRESİ BAŞKANLIĞI

Vangölü Fer. Md.

DEMİRYOLU YAPIM
DAİRESİ BAŞKANLIĞI

Demiryolu Yapım

Grup Müd. I, II, III, IV

APK DAİRESİ BAŞKANLIĞI

Demiryolu Aras. ve Teknoloji Merk.

Md. (DATEM) B.Bey

FABRİKALAR DAİRESİ BAŞKANLIĞI

EĞİTİM ÖĞRETİM
DAİRESİ BAŞKANLIĞI

E.Şehir Eğit. Mer. Md.

Sivas Eğit. Mer. Müd.

Ankara Eğit. Mer. Md.

TESİSLER DAİRESİ
BAŞKANLIĞI

Elektrifikasyon Grup Md. Pendik

Sinyal ve Telekom. Grup Md. Yunus

BİLGİ İŞLEM DAİRESİ
BAŞKANLIĞIEMLAK VE İNŞAAT DAİRESİ
BAŞKANLIĞIPAZARLAMA DAİRESİ
BAŞKANLIĞIKORUMA VE GÜVENLİK
MÜDÜRLÜĞÜ

B- YASAL YÜKÜMLÜLÜKLER VE MEVZUAT ANALİZİ

TCDD; Tüzel Kişiliğe sahip, faaliyetlerinden özerk ve sorumluluğu sermayesiyle sınırlı bir Kamu İktisadi Kuruluşu'dur. Kuruluş; Kamu İktisadi Teşebbüsleri Hakkında 233 sayılı KHK ve Ana Statü hükümleri saklı kalmak üzere özel hukuk hükümlerine tabidir. Kuruluşun sermayesinin tamamı devlete ait olup, tekel niteliğindeki mallar ile temel mal ve hizmetleri üretmek ve pazarlamak üzere kurulan ve kamu hizmeti niteliği ağır basan bir Kamu İktisadi Teşebbüsüdür.

Kuruluşun yükümlülüğü Ana Statüsünde; konvansiyonel, hızlı ve yüksek hızlı yeni demiryolları inşaa etmek ve Devletçe kendisine verilen Demiryollarını, Liman, Rıhtım ve İskeleleri işletmek, genişletmek, yenilemek, bunları tamamlayıcı faaliyetlerde bulunmak olarak belirlenmiştir.

Kuruluş mevcut demiryolu ağı üzerinde anahat yolcu ve yük taşımacılığı ayrıca, Ankara, İstanbul ve İzmir'de banliyö hizmeti vermekte ayrıca, ülkemizin en yüksek kapasiteli 5 limanının işletmeciliğini yürütmektedir. Diğer taraftan, İstanbul Boğazında ve Vangölü'ndeki tren-feri işletmeciliği de TCDD tarafından gerçekleştirilmekte, Çankırı'da makas, Afyon ve Sivas'ta ise demiryolu traverslerinin üretimini yapmaktadır. Kuruluş çeşitli işyerlerindeki atölye ve depolarda araç-bakım onarımlarını da kendi bünyesinde gerçekleştirmektedir.

Kuruluşun ayrıca, yabancı ülke demiryolları ile anlaşmalar yapmak ve demiryolu taşımacılığı ile ilgili olan uluslar arası 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.

Kuruluş; Ulaştırma Bakanlığının ulaşım politikalarına paralellik arz edecek şekilde Ulaştırma Bakanlığının yönlendirmesi, Hazine Müsteşarlığının finansal desteği ve garantörlüğünde, DPT Müsteşarlığının yatırım planlamasındaki desteği ile faaliyetlerini sürdürmektedir.

Kuruluş, ekonomik olmayan bazı hat ve anahat yolcu trenleri ile yol bakım-onarım karşılığı için sübvansiyon almaktadır. 233 sayılı KHK'ye istinaden yayınlanan 03.10.1986 tarih ve 86/11076 sayılı kararnamenin 1/d maddesiyle "T.C. Devlet Demiryolları İşletmesince iktisadi olmadıkları Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığı ile Ulaştırma Bakanlığı tarafından müştereken tespit edilen hatlarda yaptıkları işletmecilikten doğan zarar ve mahrum kalınan kar Hazinece karşılanır" hükmünü genişletmek suretiyle değiştiren 13.09.1989 tarih ve 89/14558 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı'nda ekonomik olmayan hatlara ek olarak Vangölü'nün işletilmesinden ve Doğu, Güneydoğu ve Vangölü Ekspreslerinin işletilmesinden doğan zararın ve mahrum kalınan karın Hazinece karşılanması kararlaştırılmıştır.

TCDD, 152 yıllık tecrübesi ile demiryolu sektörüne öncülük yapmakta, özellikle son yıllarda hızla gelişim trendine giren yerel yönetimlerin raylı sistem projelerine projelendirme aşamasında teknik destek, inşaat esnasında hattın döşenmesini üstlenmek suretiyle, işletim esnasında da yine teknik destek ve hattın bakım-onarımında işçilik ve ekipman desteği ile bakım için malzeme desteğinde bulunmaktadır.

Kuruluş, özel sektör ile işbirliğine gereken özeni göstermekte ve özel sektörü sektöre çekmek için gerekli uygulamaları hızla hayata geçirmektedir. Başlatılan Özel Tren işletmeciliği uygulaması Danıştay Kararı ile durdurulmuş ancak, sahibine ait vagon uygulaması tarifede yapılan indirimlerle giderek yaygınlaştırılmaktadır.

Kuruluş mevcut hatlar üzerinde şehirlerarası yolcu

taşıma hizmetini, hizmet kalitesini artırarak vermektedir. Gelirin gideri karşılama oranı çok düşük olmasına karşın gereğince sübvansiyon aldığı Doğu, Güney ve Vangölü Ekspresleri ile de ülkemizin doğusu ile batısı arasındaki ulaşım bağlantısını sağlamaya devam etmektedir.

Kuruluş'un Merkezi Ankara'dadır. Kuruluş'un nominal sermayesi 17 Milyar TL'si olup, tamamı Devlete aittir. Kuruluş'un sermayesi ilgili Bakanlığın teklifi üzerine Yüksek Planlama Kurulu Kararı ile değiştirilir. İlgili olduğu Bakanlık, Ulaştırma Bakanlığdır. İlgili olduğu Bakanlık, Başbakanlığın teklifi ve Cumhurbaşkanlığı'nın onayı ile değiştirilebilir.

72 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname gereği Yüksek Denetleme Kurulu'nun denetimine tabi olan Kuruluş, 3346 sayılı Kanun uyarınca da TBMM tarafından denetlenmektedir.

Kuruluşumuz, mevcut yasal çerçeve içerisinde hazırladığı kendi iç mevzuatına göre faaliyetlerini

sürdürmektedir. TCDD'nin İç Mevzuatı diğer ülke demiryolu kuruluşlarında olduğu gibi verdiği hizmetlerin her aşamasını kapsamaktadır. Kuruluşun her eylemi ile ilgili bir mevzuatı bulunmaktadır. Söz konusu mevzuatlar, sistemin güvenli olmasını sağlamaktadır.

Kuruluşumuzun organizasyon yapısı, 233 sayılı Kanun Hükmündeki Kararnamede belirtilen KİT'lerin örgüt yapısına uygun bir örgüt yapısına sahiptir. Kuruluş; Yönetim Kurulu, merkezde Genel Müdürlük birimi, taşrada ise 7 Bölge Müdürlüğü ile 4 Liman İşletme Müdürlüğü, 3 Liman İşletme Kontrol Müdürlüğü bazında teşkilatlanmıştır. Yönetim Kurulu ile Genel Müdürün görev ve yetkileri 233 Sayılı KHK ile belirlenmiş, Genel Müdürlük birimleri ile Taşra teşkilatlarının görev ve sorumlulukları Yönetim Kurulunca belirlenmektedir.

Kuruluşun merkezdeki Daire Başkanlıkları ile Bölge Müdürlüklerinin sayısı, Başbakanlık Personel Başkanlığının ve YPK'nın onayları ile değiştirilebilir.



C- FAALİYET ALANLARI İLE HİZMET VE ÜRÜNLER

FAALİYET ALANI 1- DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI

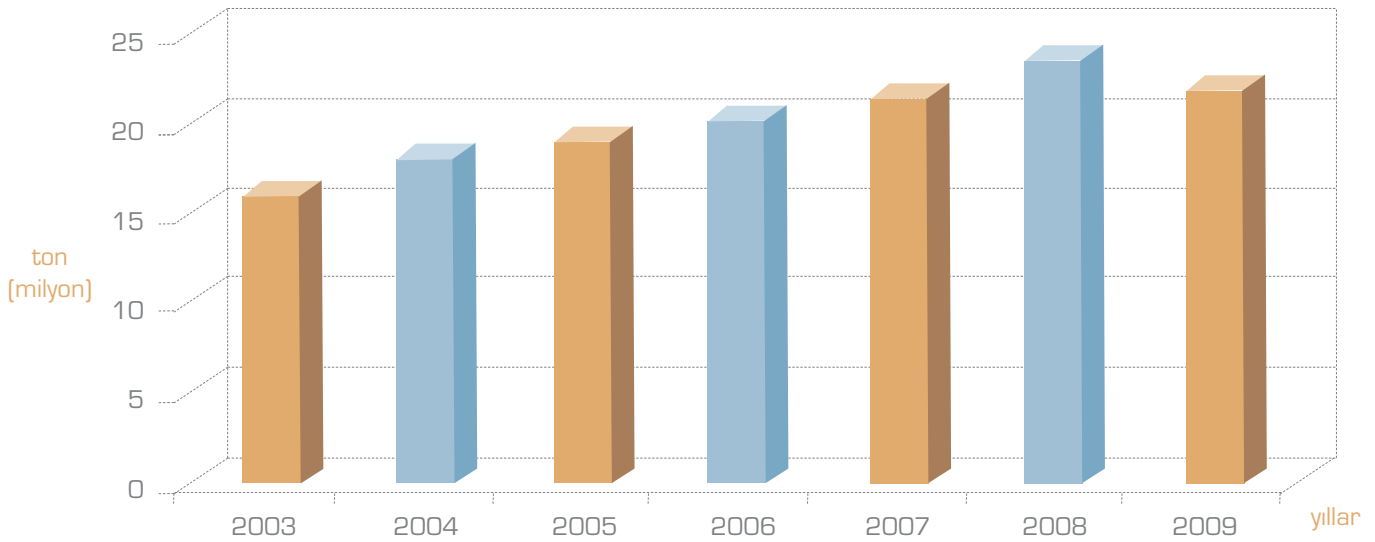
Hizmet 1. Yük Taşımacılığı

Kuruluşumuzda son yıllarda yapılan atılımlar

neticesinde taşıma miktarları hızla artmıştır. 2003 yılına göre 2009 yılında taşıma miktarında %37, ton-km'de %19 oranlarında artış yaşanmıştır.

YÜK TAŞIMACILIĞI							
Yük Taşımaları*	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Ton (Milyon)	15.9	17.9	19.1	20.1	21.4	23.4	21.8
Ton-km (Milyon)	8.669	9.417	9.151	9.675	9.920	10.738	10.326
* İdari taşımalar dahil							

YÜK TAŞIMALARI



Son beş yıl içerisinde Kuruluşumuz taşıma anlayışını değiştirmiş ve parça taşımacılığında Blok Tren İşletmeciliğine geçmiştir.

Bu bağlamda Türkiye-Avrupa, Türkiye-Ortadoğu, Türkiye-Ortaasya ülkeleri arasında karşılıklı blok yük trenleri çalıştırılmaktadır. 322 adet yük merkezinin (Fabrika-Organize sanayi gibi) ana demiryolu ağına

bağlantısını sağlayan 448 km. iltisak hattı mevcuttur.

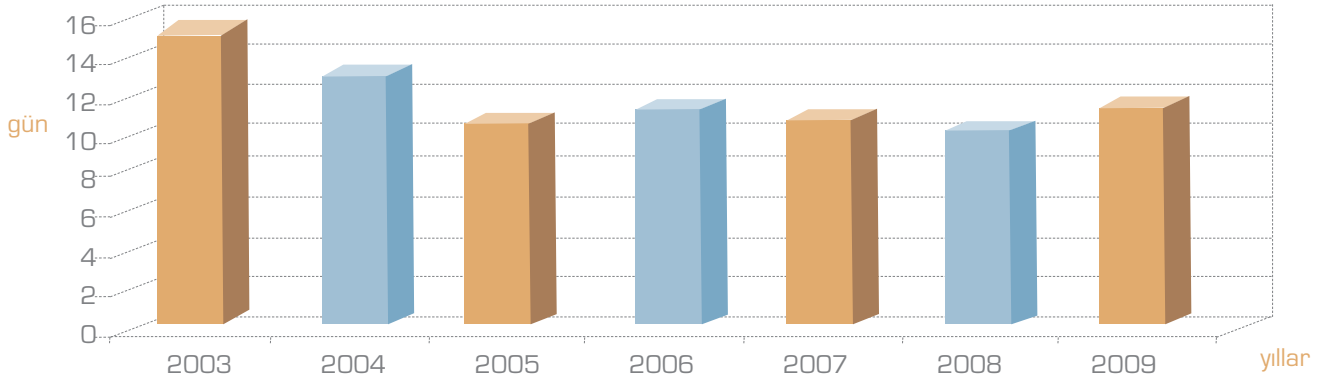
Yapılan çalışmalar özellikle rotasyon süreleri konusunda ciddi iyileştirmeler sağlamamıza yardımcı olmuştur.

Rotasyon değerlerini ortalama taşıma mesafeleri ile birlikte değerlendirdiğimizde konunun önemi daha iyi anlaşılacaktır.

ROTASYON							
	2003*	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Rotasyon (Gün)	15,4	12,9	11,4	11,6	11,4	10,4	11,72

*2003 yılından itibaren UIC standartlarına göre hesaplanmıştır.

ROTASYON



ORTALAMA YÜK TAŞIMA MESAFESİ

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Km	547	527	479	483	468	461	478

Uluslararası taşımacılar aşağıdaki gibi gerçekleştirilmiştir.

ULUSLARARASI TAŞINAN YÜK MİKTARI

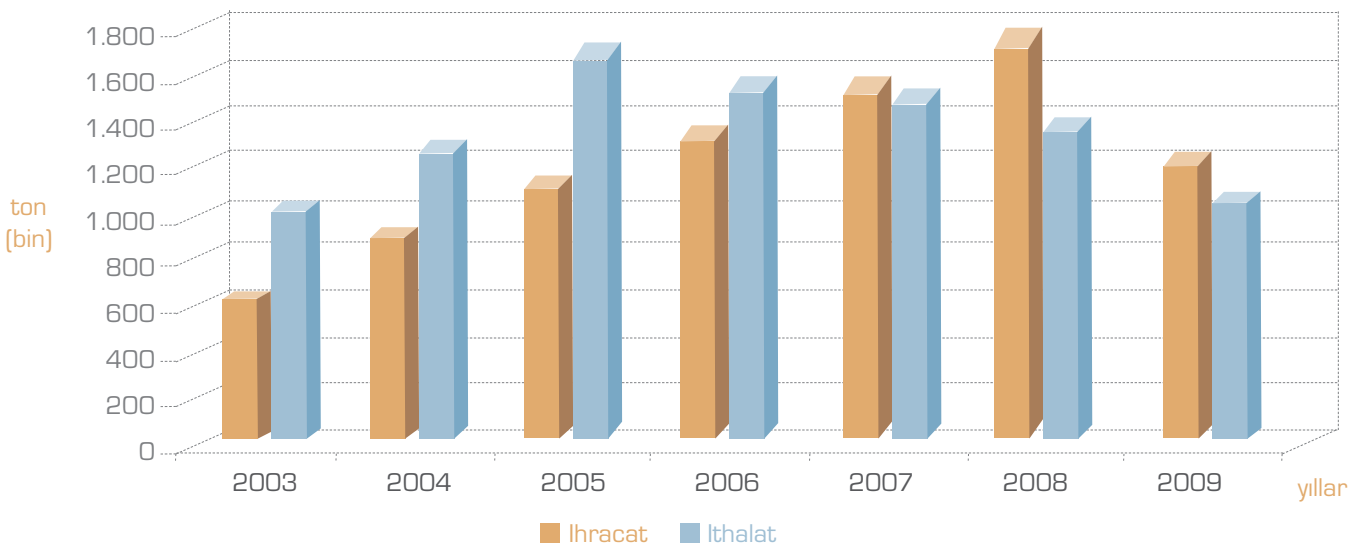
(Bin Ton)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
İhracat	692	923	1.159	1.397	1.548	1.762	1.231
İthalat	1.006	1.303	1.699	1.577	1.512	1.405	1.096
Transit	17	74	48	29	40	48	32
Toplam	1.715	2.300	2.906	3.003	3.100	3.215	2.359

2003 yılına göre 2009 yılında uluslararası yük taşımacılığında % 38 artış sağlanmıştır. 2009 yılında yaptığımız uluslararası taşımacılar içinde en yüksek

paya sahip olan ülkelerin başında Macaristan (%26), Suriye (%22), Bulgaristan (%15), İran (%11) ve Almanya (%10) gelmektedir.

ULUSLARARASI YÜK TAŞIMALARI



2009 Yılında Mevcut Uluslararası Yük Trenleri

ORTDOĞU'ya

- Mersin-Suriye
- Haydarpaşa-Suriye
- Yakapınar-Suriye
- Adana-Suriye
- Sivas/Malatya-Suriye
- Tatvan-Suriye(Transit)
- Kaklık/Afyon-Suriye
- İskenderun-Suriye
- Horozluhan/Konya-Suriye
- Nazilli/Denizli-Suriye
- Gömeç-Suriye
- Ankara-Suriye
- Narlı (Kahramanmaraş)-Suriye
- Samsun-Suriye
- Karabük-İran
- Ankara-İran
- Mersin-İran
- İskenderun-İran
- Bandırma-İran
- Köseköy-İran
- Manisa-İrak
- Mersin-İrak
- Samsun-İran
- İran-İskenderun Blok Yük Treni
- İran-Köseköy Blok Yük Treni
- Biçerova/Manisa-İran
- Köseköy-İran

ORTA ASYA'ya

- Haydarpaşa-Almata
- Haydarpaşa-Türkmenistan

A V R U P A'ya

- Halkalı-Sopron-Halkalı
- Halkalı-Viyana
- Köln-Köseköy-Köln
- Köln-Derince
- Halkalı-Wels
- Halkalı-Budapeşte
- Çukurhisar-Viyana
- Slovenya-Halkalı



Dönemsel olarak müşteri talebine göre uluslararası tren güzergahları değişiklik göstermektedir.

Organize sanayi bölgesine yakın ve yük potansiyeli yüksek olan 13 merkezde Ispartakule, Halkalı (İstanbul), Köseköy (İzmit), Gelemen (Samsun), Eskişehir (Hasanbey), Boğazköprü (Kayseri), Balıkesir (Gökköy), Palandöken (Erzurum), Uşak, Konya, Kaklık (Denizli), Yenice (Mersin) ve Bozüyük (Bilecik) Lojistik merkez kurulması ve yaygınlaştırılması çalışmaları sürdürülmektedir. Ülkemizde Lojistik Merkez projeleri hayata geçirildiğinde buldukları bölgenin ticari potansiyeline ve ekonomik gelişimine önemli katkılar sağlayacak, bulunduğu yöredeki ticari şirketlerin rekabet gücünü artıracak, kombine taşımacılığın gelişmesine katkı sağlayacaktır.

Hizmet 2. Yolcu Taşımacılığı

2.1. Banliyö Taşımacılığı

Kuruluşumuz İstanbul'da Anadolu yakasında

H.Paşa-Gebze (115 sefer/gün), Avrupa yakasında İstanbul-Halkalı parkurlarında (116 sefer/gün), Ankara'da Sincan-Kayaş parkurunda (132 sefer/gün) banliyö hizmetini elektrikli ünitelerle sağlamaktadır. İzmir'de banliyö hizmeti, EGERAY inşaatı çalışmaları nedeniyle 2007 yılından itibaren verilmemektedir.

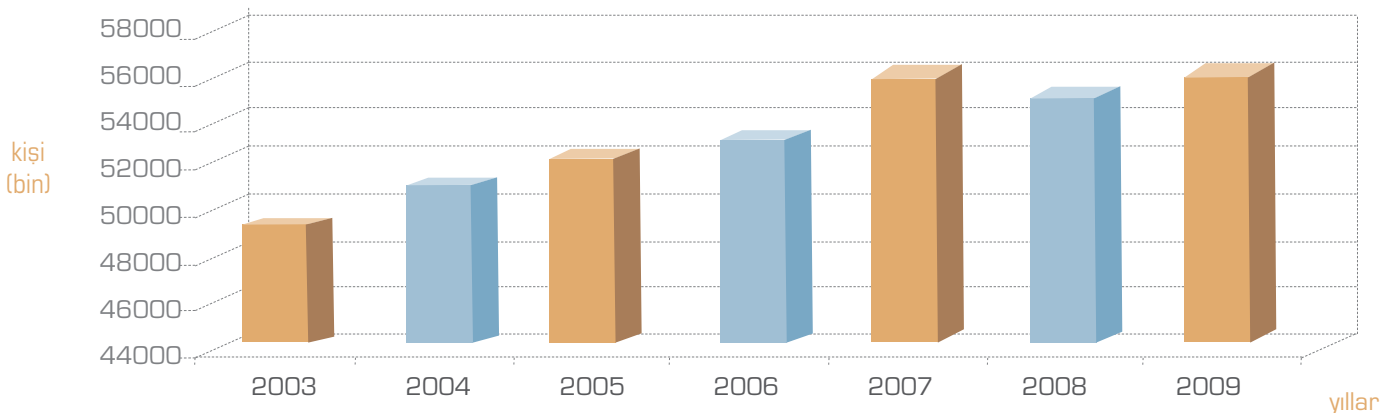
Kuruluşumuzun banliyö işletmeciliğinde yaşanan en büyük sıkıntı kaçak yolcu problemidir. Ayrıca banliyö trenlerinin eski olması nedeniyle sık sık arızalanmalar yaşanmakta ve bu banliyö seferlerinin aksamasına neden olmaktadır.

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

Kuruluşumuz ile İzmir Büyükşehir Belediyesi (İBB) tarafından, metro standartında bir banliyö işletmeciliği yapılması ve İzmir Banliyösünün Belediye ile ortak

BANLİYÖ YOLCU SAYISI							
	(Bin)						
Banliyö Hatları	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Sirkeci	19.652	21.495	21.442	21.015	21.943	22.236	21.105
H.Paşa	14.555	13.792	16.722	19.196	22.200	23.829	25.324
Ankara	15.088	15.116	14.118	13.173	12.162	9.152	10.824
Basmane	44	70	135	23	0	0	0
Alsancak	183	117	78	75	0	0	0
Toplam	49.522	50.590	52.495	53.482	56.305	55.217	57.253

BANLİYÖ YOLCU SAYISI



işletilmesi için işbirliğine gidilmiş ve İzmir Banliyö Sisteminin Geliştirilmesi Projesi Protokolü imzalanarak İZBAN A.Ş. kurulmuştur. Söz konusu şirket Cumaovası-Aliğa arasında EGERAY adı altında banliyö işletmeciliği yapacaktır. Bu itibarla Protokol kapsamında İzmir’de inşaat çalışmaları nedeniyle banliyö bölgesindeki hatlar 2006 yılında trafiğe kapatılmış olup, Alsancak-Cumaovası kesimi 2009 yılının Mart ayında açılmış olup, Alsancak-Aliğa kesimi ise 2010 yılı Mayıs ayında anahat yolcu ve yük taşımalarına açılmıştır.

Ankara Banliyösünün iyileştirilerek metro standartlarında işletmecilik yapılması için başlatılan BAŞKENTRAY Projesi kapsamında yeni yol ilaveleri ile birlikte banliyö hattının, anahat yolcu ve yük hattından tamamen ayrılması ve bütün istasyon, peron, alt ve üst geçitler ve diğer tesislerin yenilenmesi planlanmıştır.

2008 yılında Ankara Büyükşehir Belediyesini alt geçit çalışmaları nedeniyle Ankara Banliyösünde

işletmeye ara verilmesi ve şebeke genelinde yapılan yol-bakım onarım çalışmaları nedeniyle bazı banliyö trenlerinin seferden kaldırılmaları sonucunda 2008 yılında önceki yıllara göre daha az yolcu taşınmıştır.

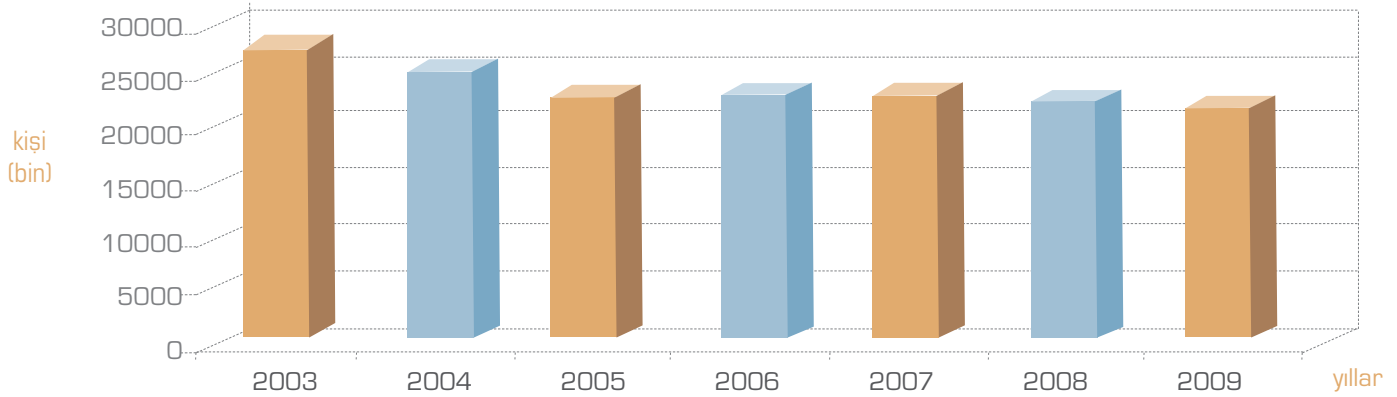
2.2. Anahat Yolcu Taşımacılığı

Kuruluşumuzda yurtiçi, uluslar arası ve kombine yolcu taşımacılığı yapılmaktadır. Türkiye genelinde 41 il ile demiryolu bağlantısı bulunmaktadır. Tek hat üzerinde yolcu, yük ve banliyö vasfında değişik niteliklere sahip birden çok tren çalıştırılması zorunluluğu tren hızlarının düşmesine ve tehirlerin oluşmasına neden olmaktadır. Ayrıca şehirlerarası trenlerde kullanılan çekilen araçların yaşlı olması sunulan hizmet kalitesini düşürmektedir.

Anahat yolcu taşımacılığı çeşitli özelliklere göre tanımlanan yüksek hızlı tren, süper ekspres, mavi tren, ekspres, uluslararası ekspres, bölgesel ekspres, ray oto-moto tren, normal yolcu, uluslar arası yolcu ve karma yolcu treni olmak üzere 10 grup yolcu treni ile yapılmaktadır

ANAHAT YOLCU SAYISI								(Bin)
Anahat	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
Anahat	27.342	26.050	23.668	23.749	24.747	23.715	22.598	
Uluslararası	129	116	143	182	208	255	241	
Genel Toplam	27.471	26.166	23.811	23.931	24.955	23.970	22.839	

ANAHAT YOLCU SAYISI



ANAHAHAT YOLCU KİLOMETRELERİ

(Bin)

Anahat	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Anahat	4.522	3.770	3.602	3.802	3.999	3.552	3.469
Uluslararası	61	65	59	76	81	98	103
Genel Toplam	4.583	3.835	3.661	3.878	4.080	3.650	3.572

2.2.1.Yurtiçi

Yurdun değişik merkezleri arasında yurtiçi yolcu taşıma hizmeti verilmektedir.

Yüksek Hızlı Trenler: Saate 250 km. hızı gerçekleştiren çok hızlı ve konforlu trenler olup, ilk etapta Ankara-Eskişehir arasında direkt yolcu taşıması yapan, ara gar ve istasyonlarda durdurulmayan trenlerdir. Bu trenlere Eskişehir'de; Başkent, Cumhuriyet, Eskişehir ve Sakarya Ekspresleri ile bağlantı verilerek İstanbul yolcularının Ankara'ya, Kütahya-Eskişehir arasında çalışan DMU trenleriyle bağlantı verilerek Kütahya yolcularının Ankara'ya YHT+Konvansiyonel tren bağlantısıyla, Bursa'ya otobüsle bağlantı verilerek Bursa yolcularının Ankara'ya YHT+Otobüs bağlantısıyla kombine seyahat etmeleri sağlanır.

Süper Ekspresler: Hızlı ve konforlu trenler olup, büyük kentler arasında direkt yolcu taşıması yapan, ara gar ve istasyonlarda durdurulmayan trenlerdir. Başkent ve Cumhuriyet Ekspres trenlerinde internet hizmeti verilmekte olup ilave 8 adet tren de daha internet hizmeti verilmesi çalışmaları devam etmektedir.

Tren Adı

Parkuru

Başkent Ekspresi	Eskişehir-Haydarpaşa
Fatih Ekspresi	Ankara-İstanbul
Cumhuriyet Eksp.	Eskişehir-Haydarpaşa
6 Eylül Ekspresi	İzmir-Bandırma
17 Eylül Ekspresi	İzmir-Bandırma
Eskişehir Ekspresi	Eskişehir-Haydarpaşa
Sakarya Ekspresi	Eskişehir-Haydarpaşa

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

Tren adı

Parkuru

İçanadolu Mavi	Haydarpaşa-Adana
İzmir Mavi	Ankara-İzmir
Çukurova Mavi	Ankara-Adana

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

Tren adı

Parkuru

Boğaziçi Eksp.	Ankara-Haydarpaşa
Anadolu Ekspresi	Ankara-Haydarpaşa
Ankara Eksp.	Ankara-Haydarpaşa
Karesi Eksp.	Ankara-İzmir
Meram Ekspresi	Haydarpaşa-Konya
Doğu Ekspresi	Haydarpaşa-Kars
Güney Ekspresi	Haydarpaşa -Kurtalan
Vangölü Ekspresi	Haydarpaşa -Tatvan
Fırat Ekspresi	Adana-Elazığ
Ege Ekspresi	Afyon-İzmir

Bölgesel Ekspresler : Bölgesel ekspresler; işledikleri bölgenin, yolcusu yoğun olan merkezlerinde duran hızlı trenlerdir

Önemli Bölgesel Ekspresler:

Tren adı

Güzergah

Bölgesel Ekspres	H.Paşa-Adapazarı (24 sefer/gün)
Bölgesel Ekspres	Adana-Mersin (54 sefer/gün)
Bölgesel Ekspres	Zonguldak-Karabük (14 sefer/gün)

Ray Otobüsü/Mototrenler: 5600/5700 serisi Ray otobüsü, 5500 serisi mototrenler ve 15000 serisi DMU dizel tren setleriyle temin edilerek kısa mesafeler arasında işleyen ve işledikleri bölgenin yolcusu yoğun olan merkezlerinde duran hızlı trenlerdir. Mersin-Adana ve Basmane-Denizli parkurları ağırlıklı olmak üzere Ray otobüsü/mototren çalıştırılmaktadır.

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

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.

2.2.2. Uluslararası

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

FAALİYET ALANI 2: LİMAN İŞLETMECİLİĞİ

Hizmet 1: Elleçleme Hizmetleri

TCDD'nin işlettiği dört limanı vardır. Limanların yerleri şöyledir.

- İstanbul Boğazının Asya Yakasında Haydarpaşa,

Avrupa Yönüne

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

*İstanbul-Selanik arasında Dostluk / Filia Ekspresi.

*İstanbul-Selanik, (Bağlantı treni)

*Edirne-Villach-Viyana (Oto kuşet treni/OPTIMA)

Ortadoğu Yönüne

*İstanbul-Tahran (Transasya Ekspresi)

*Mersin Halep

*Van-Tebriz,

*Tahran-Şam, parkurlarında uluslararası yolcu taşıma hizmeti verilmektedir.

2.2.3. Kombine Yolcu Taşımacılığı

Yaz dönemi turizm sezonunda Balıkesir bağlantılı olarak 9 Eylül Ekspresi ile Ankara-Akçay, Ayvalık arasında otobüs bağlantılı kombine taşımacılık yapılmaktadır.

Ayrıca, yıl içerisinde alınan müşteri talepleri doğrultusunda, özel trenler düzenlenmekte veya talebe göre, mevcut çalıştırılan trenlere vagon ilave edilmektedir.

• İstanbul'un güneyinde Marmara Denizi kıyısında Derince,

• Akdeniz kıyısında İskenderun

• Ege Denizi kıyısında İzmir

LİMANLARIMIZIN KAPASİTESİ (KONTİNU SİSTEM HARİÇ)

Limanlar	Gemi Kabul Kapasitesi / Gemi - Yıl		Konteyner Elleçleme Kapasitesi		Dökme Kuru+Karşık Eşya Elleçleme Kapasitesi	Depolama Alanları (m ²)	
	Yolcu Gemisi	Yük Gemisi	TEU/Yıl	TON/Yıl	TON/Yıl	Açık Alan	Kapalı Alan
Haydarpaşa	0	2.651	407.000	3.543.000	2.346.000	181.750	20.572
Derince	0	862	-	-	2.288.000	122.990	2.000
Samsun*	0	1.130	-	-	2.380.000	219.950	14.000
İskenderun	0	640	-	-	3.247.000	374.630	18.395
Bandırma**	3.240	4.280	-	-	2.771.000	77.845	9.000
İzmir	1.246	3.640	549.000	5.061.000	1.357.000	215.940	24.678
Toplam	4.486	13.203	956.000	8.604.000	14.389.000	1.193.105	88.645

*Samsun Limanı 31 Mart 2010 tarihinde özelleştirilmiştir.

** Bandırma Limanı 18 Mayıs 2010 tarihinde özelleştirilmiştir.



Haydarpaşa ve İzmir Limanlarında çoğunlukla konteyner elleçlenmekle birlikte İzmir’de önemli düzeyde kuru dökme yük trafiği görülmektedir. İskenderun Limanında ise eşit miktarlar da kuru

dökme yük, sıvı dökme yük ve karışık kargo görülmektedir. Derince Limanı’nda genellikle general kargo ve araba elleçlenmektedir.

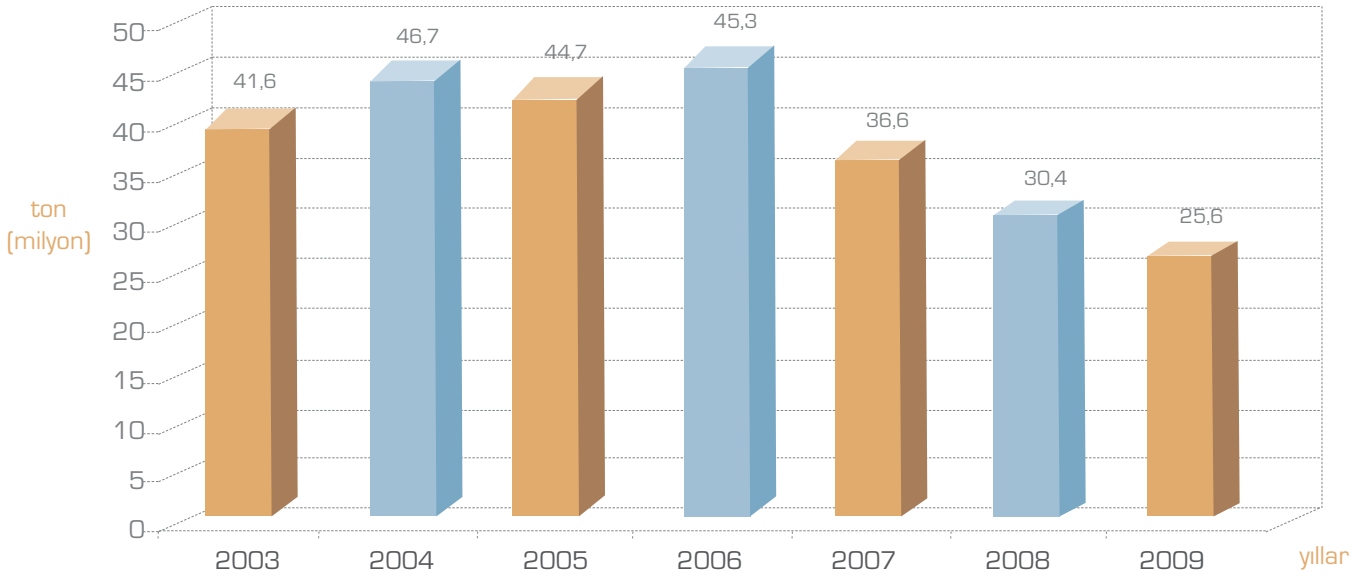
LİMAN HİZMETLERİ

Liman Hizmetleri	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Ton (Milyon)	41.6	46.7	44.7	45.3	36.6	30.4	25.6
Gelir (Milyon TL)	329.7	344.3	353.8	414.2	324.3	288	263

2003 yılına göre 2009 yılında liman elleçleme miktarı %38, liman gelirleri cari fiyatlara göre %20 oranlarında azalmıştır. Bu azalışta Mersin Limanı

İşletmesinin 11.05.2007 tarihinde özel bir firmaya devredilmesi ile tüm dünyada ve ülkemizde yaşanan ekonomik kriz etkili olmuştur.

LİMAN ELLEÇLEMELERİ

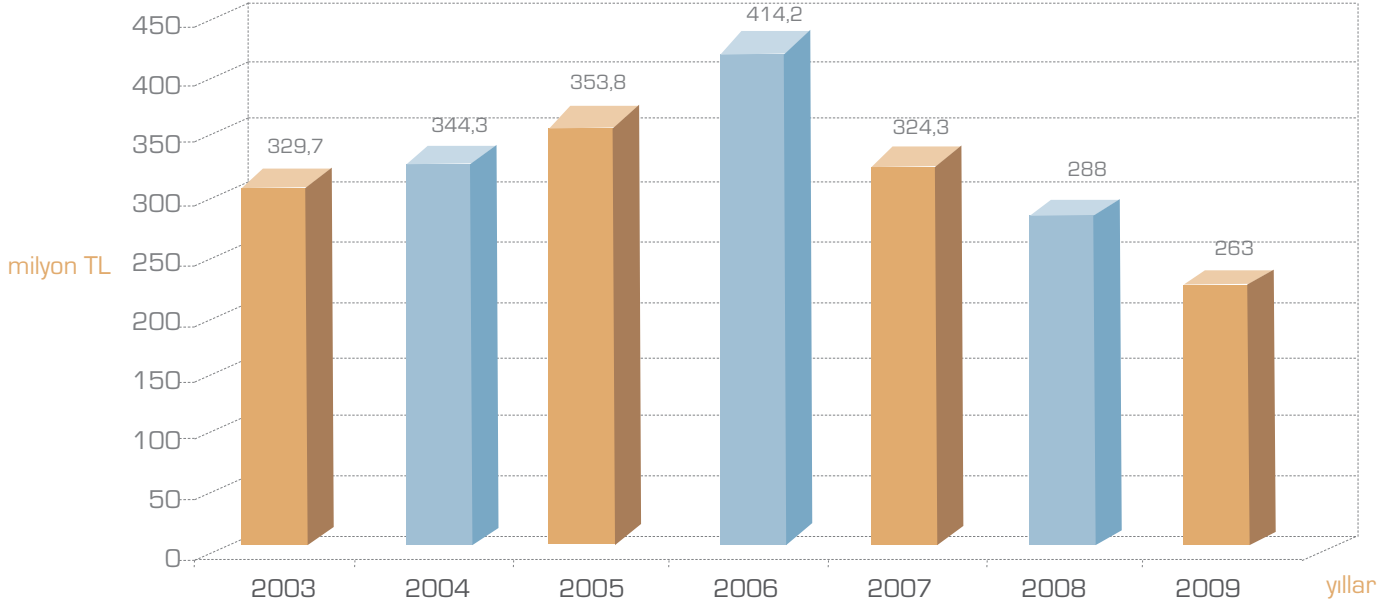


Özelleştirme programı kapsamına alınan TCDD’ye bağlı 6 limandan;

- Mersin Limanı, 11 Mayıs 2007 tarihinde ihaleyi kazanan firmaya 36 yıllığına devredilmiştir.
- Samsun Limanı, 31 Mart 2010 tarihinde ihaleyi kazanan firmaya 36 yıllığına devredilmiştir.
- İzmir Limanı özelleştirme ihalesi nihai pazarlık görüşmeleri 3 Mayıs 2007 tarihinde yapılmıştır. 3

Temmuz 2007 tarihinde İmtiyaz Sözleşmesi, Özelleştirme İdaresince ve taraflarca paraflanarak Danıştay’ca onaylanmış olup ihaleyi alan Ortak Girişim Grubuna verilen sürecin sonucunda limanın teslim alınmamıştır. Bunun üzerine ÖİB, ihale koşullarına göre ihalede ikinci en yüksek teklifi veren firmaya davet göndermiştir. Firmaya limanı devralması için tanınan süre 22 Nisan 2010

LİMAN GELİRLERİ



tarihinde bitmiş ve firma limanı devralmamıştır. Özelleştirme İdaresi Başkanlığı tarafından yeniden ihale çalışmalarına başlanmıştır.

- Derince Limanının özelleştirme ihalesi nihai pazarlık görüşmeleri 12 Eylül 2007 tarihinde yapılmıştır. 22 Kasım 2007 tarihinde İmtiyaz Sözleşmesi, Özelleştirme İdaresince ve taraflarca paraflanarak Danıştay'a gönderilmiş olup, hukuki süreç devam etmektedir.
- İskenderun Limanı için ihale hazırlıkları devam etmektedir.

- Bandırma Limanı 18 Mayıs 2010 tarihinde ihaleyi kazanan firmaya 36 yıllığına devredilmiştir.
- Haydarpaşa Gar ve Liman sahalarının değerlendirilmesine ait çalışmalar devam etmekte olup, kamu ve sivil toplum kuruluşları ile birlikte katılımcı bir politika izlenerek plan üretme çalışmaları sürdürülmektedir.

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

GELİRİN GİDERİ KARŞILAMA ORANI

[%]

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Haydarpaşa	210	207	186	202	182	152	107
Derince	92	106	112	107	99	117	87
Mersin	223	202	213	241	241	-	-
İskenderun	111	33	26	27	21	34	44
Samsun	102	88	80	73	46	49	56
Bandırma	118	99	49	81	88	101	112
İzmir	346	323	293	341	279	303	300
Toplam	199	180	164	191	155	150	139

		LİMANLAR							(1000 ton)
Limanlar		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
Haydarpaşa	Yükleme	2.562	2.747	1.844	1.253	1.376	1.133	538	
	Boşaltma	3.161	3.711	2.770	2.532	2.552	2.040	1.060	
	Toplam	5.723	6.458	4.614	3.785	3.928	3.173	1.598	
Derince	Yükleme	348	500	729	770	845	1.066	788	
	Boşaltma	1.103	1.467	1.495	1.775	2.186	1.992	799	
	Toplam	1.451	1.967	2.224	2.545	3.031	3.058	1.587	
Mersin	Yükleme	5.880	5.709	5.835	6.948	2.276	-	-	
	Boşaltma	9.597	11.475	10.452	9.586	3.329	-	-	
	Toplam	15.477	17.184	16.287	16.534	5.605	-	-	
İskenderun	Yükleme	416	380	420	513	367	741	825	
	Boşaltma	1.840	1.853	1.712	1.475	1.480	1.795	1.588	
	Toplam	2.256	2.233	2.132	1.988	1.847	2.536	2.413	
Samsun	Yükleme	558	735	695	524	538	497	567	
	Boşaltma	2.211	2.378	2.372	1.522	1.078	1.016	962	
	Toplam	2.769	3.113	3.067	2.046	1.616	1.513	1.529	
Bandırma	Yükleme	1.218	1.499	2.156	3.153	3.799	3.813	3.752	
	Boşaltma	1.506	1.744	2.358	3.043	4.666	5.009	4.474	
	Toplam	2.724	3.243	4.514	6.196	8.465	8.822	8.226	
İzmir	Yükleme	8.010	8.977	8.225	8.302	7.740	7.136	7.048	
	Boşaltma	3.099	3.523	3.586	3.968	4.328	4.168	3.230	
	Toplam	11.109	12.500	11.811	12.270	12.068	11.304	10.278	
Genel Toplam	Yükleme	18.992	20.547	19.904	21.463	16.941	14.386	13.518	
	Boşaltma	22.517	26.151	24.745	23.901	19.619	16.020	12.113	
	Toplam	41.509	46.698	44.649	45.364	36.560	30.406	25.631	

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. Kuruluşumuzda Haydarpaşa ve İzmir Limanlarında konteyner terminali bulunmaktadır. İskenderun limanında gerilin gideri karşılama oranının düşüklüğünde konteyner

hizmetlerinin gerektiği şekilde verilememesi etkilidir. Limanlarımızın özelleştirme kapsamında olması nedeniyle sadece idame ve alt-üst yapı bakım onarımları için finansman ayrılmaktadır.

Hizmet 2: Gemiye İlişkin Hizmetler

TCDD limanlarında gemilere pilotaj-römorkaj (İzmir Limanı hariç), tatlı su verilmesi, atıkların alınması, gemilerin ve layterlerin barınması hizmetleri verilmektedir.

FAALİYET ALANI 3: BAKIM-ONARIM FAALİYETLERİ

Üretim 1: Yol Bakım-Onarımları

Yollarımızın standardının yükseltilerek trenlerimizin hız, güvenlik ve konforunun artırılması

amacıyla; 2003-2009 yıllarında 1.112 km yol yenilemesi, 147 km takviye pozu, 1.430 adet makas yenilemesi 63.598 adet ray kaynağı yapılmıştır. Bu

YOL BAKIM ONARIM FAALİYETLERİ

	Birim	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Yol yenilemesi	Km	55	100	70	200	100	165	423
Balast yükleme-boşaltma	m ³	251.344	750.472	444.086	438.208	456.673	478.780	287.409
Ray değiştirme (Muh.cins)	Adet	2.507	7.540	7.198	5.905	6.451	4.636	5.484
Demir travers değiştirme	Adet	669	7.727	8.758	10.900	7.188	11.137	4.820
Ahşap travers değiştirme	Adet	9.482	45.557	29.127	34.824	32.154	32.448	24.711
Beton travers değiştirme	Adet	41.159	63.734	82.699	124.047	78.310	71.113	86.311
Küçük malzeme değiştirme	Ton	167	1.514	327	243	238	380	412
Makas parçası	Adet	141	442	212	258	106	457	433
Elektro dolgu kaynağı	Adet	1.857	3.992	14.713	4.849	26.587	3.546	2.759
Terfi tanzim ve buraj,sülfaj	Metre	582.320	6.014.649	6.231.506	2.063.742	4.985.308	4.456.454	2.892.055
Mevcut balastın elenmesi	m ³	17.095	29.995	254.467	30.000	46.684	35.046	41.550
Ot temizliği (Elle yap ve kim.)	m ²	272.746	37.200.169	1.158.490	1.202.003	1.205.681	1.663.430	1.036.532
Yarma hendek tanzim ve tem.	m ³	17.370	82.950	88.103	73.465	62.067	70.743	52.602
Kültürel tahkimat	Saat	9.621	5.147	16.924	17.912	69.188	43.159	44.064
Tabii afetler	Saat	154.423	246.943	372.258	331.996	298.765	51.632	13.752

kapsamda, mevcut Ankara-İstanbul, Bandırma-İzmir ve Adana-Mersin hatları komple tamir bakımdan geçirilmiştir.

Mevcut şebekede her yıl yaklaşık 500 km. yolun yenilenmesine ihtiyaç duyulmaktadır. Ancak ray teminindeki sıkıntılar nedeniyle arzu edilen miktardaki yol yenileme çalışmaları yapılamamıştır. Ray ihtiyacının yerli piyasadan karşılanması amacıyla 2002-2009 yıllarında KARDEMİR'den 181.538 ton ray temin edilmiştir. Ray temini ile birlikte yol bakım ve onarım faaliyetlerine hız verilmiştir.

2009 yılı sonunda Şebeke genelinde bekçili bariyerli 280 adet, otomatik bariyerli 456 adet, flaşörlü+çanlı+bariyersiz 258 adet, çapraz işaretli 2.561 adet olmak üzere toplam 3.555 adet hemzemin geçit vardır. 2918 Sayılı Karayolu Kanunu ile YPK 92/t-29 sayılı kararıyla Hemzemin geçitlerdeki emniyet tedbirlerinin, demiryolunun üzerinden geçtiği karayolu, hangi kuruma aitse (özel idare, belediyeler, karayolları müdürlüğü) onun tarafından alınacağı belirtilmiştir. Buna rağmen sorumlu Kuruluşların gerekli tedbirleri almaması sebebiyle Kuruluşumuz gerekli yerlerde

hemzemin geçit tesis etmekte ve paralarını ilgili Kurumlardan tahsil etmektedir. Bu çerçevede 2009 yılı sonu itibarıyla 994 adet geçit kontrollü hale getirilmiştir

Üretim 2: Çeken ve Çekilen Araçların Bakım ve Onarımı:

TCDD'ye ait çeken ve çekilen araçların bakım ve onarımları Bağlı Ortaklıklarımız ile depo ve revizörlüklerimizde gerçekleştirilmektedir. Kuruluşumuzda 7 adet dizel loko bakım atölye müdürlüğü, 1 adet elektrikli tren ve loko bakım atölye müdürlüğü, 18 adet depo müdürlüğü, 15 adet depo şefliği, 13 adet vagon bakım onarım atölye müdürlüğü ve 24 adet vagon servis şefliği bulunmaktadır. Depo ve revizörlüklerde yapılan bakım ve onarımlar tabloda verilmiştir.

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 tabloda verilmiştir:

ÇEKEN ARAÇ BAKIM VE ONARIMLARI

		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Dizeli Lokomotifler								
KB1 (Küçük Bakım 1)	Adet	1.846	1.720	1.826	1.991	2.134	1.885	1.841
KB2 (Küçük Bakım 2)	Adet	522	527	538	583	575	561	553
KB3 (Küçük Bakım 3)	Adet	295	305	344	342	326	327	297
GB (Genel Bakım)	Adet	149	134	152	129	142	164	144
BGB (Büyük Genel Bakım)	Adet	75	84	68	80	81	88	95
SR (Sınırlı Revizyon)	Adet	28	42	41	32	28	33	48
GR (Genel Revizyon)	Adet	16	33	40	51	62	31	17
Elektrikli Lokomotifler								
Periyodik Bakım	Adet	358	360	242	400	370	379	453
E2 Revizyon	Adet	2	6	12	10	10	10	112
Elektrikli Diziler								
Periyodik Bakım	Adet	360	762	634	776	690	748	868
E2 Revizyon	Adet	3	30	18	14	14	18	10

ÇEKİLEN ARAÇ BAKIM VE ONARIMLARI

		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Yük Vagonları								
VOA Arıza Durumu	Adet	40.356	38.544	35.518	27.302	30.005	112.224	25.071
VOH	Adet	10.482	10.832	10.037	8.403	11.767	16.920	13.529
V1 Revizyon	Adet	1.868	1.253	1.831	1.853	356	8.518	1.615
V2 Büyük Tamir	Adet	97	195	423	382	0	0	0
Yolcu Vagonları								
VOA Arıza Onarımı	Adet	38.291	27.322	31.100	29.950	23.100	22.650	24.450
VOH	Adet	579	841	555	530	420	370	363
V1 Revizyon		19	63	52	30	33	32	28

Ayrıca Ankara Demiryolu Fabrikasında da lokomotiflerin 4 yıllık komple tamirleri, cer motor

tamirleri ve diğer tamirat işleri de yapılmaktadır.

FAALİYET ALANI 4: DEMİRYOLU ALTYAPI MALZEMESİ ÜRETİMİ

Ürün 1: Makas Üretimi

Mevcut makasların yenilenmesi için gerekli olan makaslar Çankırı Makas Fabrikasında üretilmektedir. Çankırı Makas Fabrikası S49 kg/m'lik makas

ihtiyacımızı karşılamakta olup, UIC 60'lık makas ihtiyacımız özel sektörden karşılanmaktadır. Makas Fabrikamızdaki üretim miktarını etkileyen faktör, İhale Kanunu süreçleri ve akreditiflerin açılmasından kaynaklanan malzeme alımındaki gecikmelerdir.

ÇANKIRI MAKAS FABRİKASI

2009

	Kuruluş Yılı	Toplam Alan m ²		Memur	Personel		Üretim Cinsi	Kapasite (Adet)
		Kapalı	Açık		Sözleşmeli	Daimi İşçi		
Çankırı Makas Fab.	1992	29.000	66.000	5	10	106	Makas Üretimi	250

ÇANKIRI MAKAS FABRİKASI ÜRETİMİ

(adet)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Basit Makas	151	111	137	212	115	169	205
İngiliz Makas	1	48	8	8	0	15	15
Çapraz Takım	10	64	24	12	0	0	6
Çapraz Takım 1 Ayağı İngiliz	3	0	9	0	0	0	0

Ürün 2 : Travers Üretimi

TCDD bünyesinde travers üretimi alanında iki adet beton travers üreten fabrika bulunmaktadır. Travers malzemesi, yol üst yapısının iyileştirilmesi ve yenilenmesi için üretilmektedir. Mevcut hatlarımızda kullandığımız B58 tipi Beton Travers ihtiyacımız Afyon ve Sivas Beton Travers Fabrikalarından 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. Ancak İhale Kanununa göre yapılan ihalelerde süreçler uzamakta, akreditiflerin açılmasındaki gecikmeler nedeniyle travers üretiminde kullanılan malzeme temininde aksaklıklar meydana gelmekte bu da üretim miktarını etkilemektedir .

BETON TRAVERS FABRİKALARIMIZ

2009

	Kuruluş Yılı	Toplam Alan m ²		Memur	Personel		Üretim Cinsi	Kapasite (Adet)
		Kapalı	Açık		Sözleşmeli	Daimi İşçi		
Sivas Beton Tra. Fab.	1979	13.255	158.978	6	32	340	Travers Üretimi	400.000
Afyon Beton Tra. Fab.	1962	12.488	78.488	8	19	240	Travers Üretimi	250.000

TRAVERS FABRİKALARININ ÜRETİMLERİ

		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Afyon B.T.F.	Kalıplanan	111.900	122.692	112.594	220.711	216.219	125.306	134.481
	Sevkiyat	135.079	123.624	115.313	291.254	134.452	161.472	186.043
Sivas B.T.F.	Kalıplanan	160.974	201.632	214.352	337.466	200.620	236.940	268.160
	Sevkiyat	232.855	112.200	229.070	251.174	238.819	313.484	296.524

FAALİYET ALANI 5: FERİBOT İŞLETMECİLİĞİ

Hizmet 1: Vangölü Feribot İşletmeciliği

Van Gölü Feribot Müdürlüğü, 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 mil kadardır. TCDD'nin Vangölü geçişini sağlamak üzere toplam 4 adet feribotu bulunmaktadır. Ancak yaşları 20'yi aşan bu feribotların sık sık arızalanarak çok uzun süre gayriaktif kalmaları nedeniyle ortalama 2 adet feribotla hizmet verilmektedir.

VANGÖLÜ İŞLETMESİ

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Sefer Sayısı	1.015	1.025	1.010	1.150	1.272	1.496	837
Yolcu Sayısı	29.084	28.890	23.905	27.203	23.489	30.739	27.420
Yük (Ton)	222.299	283.341	211.211	252.839	276.741	269.800	127.862
Vagon Sayısı	18.032	22.627	18.089	19.629	20.310	25.175	13.218

Hizmet 2: Haydarpaşa-Sirkeci Feribot İşletmeciliği

Haydarpaşa-Sirkeci Feribot hizmeti, Haydarpaşa Liman İşletmesi Müdürlüğü tarafından 2 adet feribotla verilmektedir.

HAYDARPAŞA, SİRKECİ FERİBOT HİZMETLERİ

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Sefer Sayısı	2.766	3.286	3.396	3.572	3.543	3.694	2.727
Yük (Ton)	824.143	913.918	977.856	1.027.503	1.085.734	1.139.147	761.533
Vagon Sayısı	22.461	24.050	23.369	25.964	27.795	29.415	19.485

FAALİYET ALANI 6: DEMİRYOLU ARAÇLARININ İMALATI VE BÜYÜK BAKIMLARI

Demiryolu araçlarının imalatı ve büyük bakımları Bağlı Ortaklıklarımızda yapılmaktadır.

Bağlı üç kuruluş; TÜLOMSAŞ, TÜVASAŞ, TÜDEMSAŞ, TCDD'ye demiryolu ekipmanı temin edip, çeken/çekilen araçların ağır bakımlarını yaparlar.

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

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

TÜLOMSAŞ

2009

Sermaye Milyon TL	Personel			Toplam Alan 1000 m ²		Üretim Kapasitesi	Onarım Cinsi	Onarım Kapasitesi			
	Memur	Sözleşmeli	İşçi	Kapalı	Açık						
150	94	246	1.241	176	324	E-DE Anahat ve DH Manevra	60	Adet	E-DE Anahat ve DH Manevra	30	Adet
						Bojili Yük Vagonu	500	Adet	Bojili Yük Vagonu	250	Adet
						Çeşitli Tipte Dizel Motor	100	Adet	Dizel Motor	50	Adet
						Cer Motoru	360	adet	Cer Motoru	200	Adet
						Alternatör	60	Adet	Alternatör	50	Adet
						Döküm İşleri	2.500	Ton			

ağırlıklı üretim modelleri uygulamaya alınmıştır. Bu sayede parça üretiminden ürün imalatına geçilerek rekabet etmede önemli avantajlar sağlanmıştır. Yurtdışı pazarlarda ürün ve ülke çeşidi arttırılmıştır. TÜLOMSAŞ'ın ürünleri Irak, Tayland ve Fransa'ya ihraç edilmiş, İran, Mısır, Bulgaristan, Arnavutluk, Sırbistan, Fas, Cezayir, Suriye'yi ise hedef pazar olarak görmektedir. Belirlenen hedeflere ulaşılması için gerekli çalışmalar sürdürülmektedir.

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, bu amaçla teknik ve ekonomik ömrünü tamamlamış tezgah ve tesislerinin bir bölümünün yenilenmesini hedeflemiş olup, çalışmalarını bu çerçevede yürütmektedir. Fabrikada yük ve yolcu vagonu tamiri, her türlü yük vagonu ve yedek parça üretimini gerçekleştirilmektedir.

TÜDEMSAŞ												2009
Sermaye	Personel			Toplam Alan 1000 m ²		Üretim Cinsi	Üretim		Onarım Cinsi	Onarım		
	Milyon TL	Memur	Sözleşmeli	İşçi	Kapalı		Açık	Kapasitesi		Adet	Kapasitesi	Adet
80	65	226	1.234	96	192	Bojili Yük Vagonu	750	Adet	Yük Vagonu	2.500	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 atölye, yılda 100 adet yolcu vagonu üretimiyle 700 adet yolcu

vagonu onarımını gerçekleştirecek düzeye gelmiştir. 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.

TÜVASAŞ												2009
Sermaye	Personel			Toplam Alan 1000 m ²		Üretim Cinsi	Üretim		Onarım Cinsi	Onarım		
	Milyon TL	Memur	Sözleşmeli	İşçi	Kapalı		Açık	Kapasitesi		Adet	Kapasitesi	Adet
80.000	74	258	825	80	250	Yolcu Vagonu	35	Adet	Muhtelif Raylı Taşıt Onarımı	500	Adet	
						Motorlu Tren	30					

D. PAYDAŞ ANALİZİ

Kuruluş faaliyetlerinden doğrudan etkilenen müşterilerimiz ile birçok defalar anket ve mülakat yöntemleriyle birebir iletişime geçilmekte ve onların olumlu ya da olumsuz görüşleri doğrultusunda işletme politikası değerlendirilmektedir. Bu anketlerden en önemlisi TCDD Paydaş Algı Haritasını çıkarmak üzere 2009 yılında yapılan anket çalışmasıdır. Bu çalışmada TCDD Yönetim Kadrosunun ve Kurum olarak TCDD'nin paydaşları tarafından kurumsal itibar, imaj ve performans unsurları açısından nasıl algılandığının belirlenmesi ve söz konusu algılamaların paydaşların TCDD faaliyetlerinden duydukları memnuniyet düzeyine ve kendilerini TCDD'ye yakın hissetme düzeyine etkilerini ortaya çıkarması amaçlanmıştır.

Araştırmanın örneklemini TCDD'nin iç ve dış çevresinde yer alan çeşitli paydaş grupları dikkate alınarak oluşturulmuştur. Paydaş grupları TCDD çalışanları, yolcular, yük taşıyıcıları, karayolu yük/yolcu taşıma şirketleri, Kamu Kurumları, medya, dernekler, sendikalar, tedarikçiler ve vatandaşlardan oluşmuştur. Araştırmada toplam 1528 deneğe anket uygulanmıştır.

Araştırma sonuçlarına göre; tüm paydaşların çoğu algılamalar itibarıyla TCDD yönetimini ve kurum olarak TCDD'yi kısmen olumlu olarak değerlendirmişlerdir. TCDD'nin kurumsal itibar unsurları açısından göreceli olarak en düşük değerlendirildiği boyutun Kaynak Kullanımı, göreceli olarak en yüksek değerlendirildiği boyutun ise Sosyal Sorumluluk olduğu; TCDD yönetimi ve kurum olarak TCDD'nin imaj unsurları itibarıyla en düşük değerlendirildiği boyutların Deneyime Açıklık, göreceli olarak yüksek değerlendirildiği boyutun ise Geçimlilik olduğu görülmektedir.

Sonuçlar performans algısı açısından incelendiğinde; TCDD yönetimi ve kurum olarak TCDD'nin yolcu ve yük taşımacılığı alanlarında paydaşların çoğunluğu tarafından kısmen başarılı olarak değerlendirildiği ortaya çıkmaktadır.

Paydaşların memnuniyet ve duygusal yakınlık düzeyleri incelendiğinde ise; Sendika/Dernekler hariç

diğer tüm paydaşların TCDD'nin gerçekleştirdiği faaliyetlerden kısmen memnun olduklarını görülmektedir. Paydaşların TCDD'ye duygusal yakınlık düzeyi incelendiğinde ise Paydaşların TCDD'den memnuniyeti üzerinde en fazla etkili olan algılar; kurumsal itibarın Yönetim ve Organizasyon ile Hizmet Odaklılık boyutlarıdır. Paydaşların TCDD'ye duydukları yakınlık üzerinde en fazla Deneyime Açıklık algısı etkili olmuştur.

Hedef Kitle/İlgili Tarafların Belirlenmesi (Paydaşlar)

1. Çalışanlar:

Kuruluşumuzun personel sayısı hızla azalmaktadır. Bu durum özellikle tren işletiminden sorumlu faal personel üzerinde çalışma koşulları anlamında ciddi sorunlar oluşturmaktadır. Yeniden yapılanma projesinin henüz tamamlanmamış olması, ihtiyaçlara bağlı olarak oluşturulan norm kadroya göre insan kaynaklarının sürdürülebilirliği önünde ciddi bir sıkıntı oluşturmaktadır. Uzun yıllar içerisinde işe yeterli alım yapılamamış, buna karşılık mevcut iş gücü önemli ölçüde emekliliğe doğru yaklaşmıştır. Özellikle faal personel kadrolarının hızla takviye edilmesine ihtiyaç duyulmaktadır.

2. Tüketicilerin (müşteriler) :

Çalışanlarda olduğu gibi tüketiciler açısından da mevcut kuruluş yapısına ilişkin sorunlar bulunmaktadır. Özellikle altyapının teknik yetersizlikleri gerek yolcu taşımacılığında ve gerekse yük taşımacılığında başta seyahat süreleri olmak üzere mevcut yapı, ilişkilerin geliştirilmesinde önemli darboğazlar yaratmaktadır (Bu çerçevede alternatif ulaşım modu olan karayollarının esnek yapısı ve Kuruluşun yeniden yapılanmasının tamamlanamaması nedeniyle halen istenildiği ölçüde Pazar odaklı çalışma yürütülememektedir).

3. Sivil toplum Örgütleri ve Davranışları:

Bu grupların norm ve değerleri, üyeler üzerinde önemli bir etkiye sahiptir. Bu çerçevede grup normları ve davranışlarında ciddi değişimler meydana gelmekte bu ise tüketiciler ve çalışanlar vasıtasıyla işletme stratejimizi de değişime zorlamaktadır. Değişim, başta

tüketiciler olmak üzere sivil toplum örgütlerinin önemli bir kısmınca talep edilir hale gelmiştir.

4. Toplumun Genel Özellikleri:

Küreselleşme toplumu hızla değiştirmektedir. Bu değişim nüfus artışı ve giderek artan genç nüfusla birlikte değerlendirildiğinde hız, kolay erişim, konfor vb. faktörler en az güvenlik ve ekonomiklik kadar talep

edilir hale gelmiştir. Ekonominin son yıllarda gösterdiği büyüme milli geliri de önemli ölçüde büyütmüş bu da seyahat sıklığının artmasına neden olmuştur. Bu gün için ülke genelinde hareketli nüfus hızla artarak, ulaştırmayı bölgesellikten önemli ölçüde çıkararak ülke geneline yaygın hale getirmiştir. Bu tercihlerin görmezden gelinmesi artık mümkün değildir.

PAYDAŞ LİSTESİ

Paydaş Adı	İç / Dış Paydaş	Neden Paydaş	Önceliği	Faaliyetlere Etkisi
Ulaştırma Bakanlığı	Dış	Hizmetleri yönlendirdiğinden	Çok yüksek	Çok güçlü
TCDD Personeli	İç	Hizmetleri ürettiğinden	Çok güçlü	Çok güçlü
DPT Müst.	Dış	Hizmetleri yönlendirdiğinden	Çok güçlü	Çok güçlü
Hazine Müstesarlığı	Dış	Hizmetleri yönlendirdiğinden	Çok güçlü	Çok güçlü
Çevre ve Orman Bakanlığı	Dış	Hizmetleri etkilediğinden	Çok yüksek	Çok güçlü
Maliye Bakanlığı	Dış	Hizmetleri etkilediğinden	Çok yüksek	Çok güçlü
Başbakanlık YPK	Dış	Hizmetleri yönlendirdiğinden	Çok yüksek	Çok Güçlü
Genel Kurmay Başkanlığı	Dış	Hizmetleri etkilediğinden	Yüksek	Güçlü
Milli Savunma Bakanlığı	Dış	Hizmetleri etkilediğinden	Orta	Orta
Devlet Personel Başkanlığı	Dış	Hizmetleri etkilediğinden	Yüksek	Orta
Özelleştirme İdaresi Başkanlığı	Dış	Hizmetleri etkilediğinden	Yüksek	Güçlü
TBMM	Dış	Hizmetleri etkilediğinden	Yüksek	Güçlü
Sendikalar(İşçi-Memur)	Dış	Hizmetleri etkilediğinden	Çok yüksek	Çok güçlü
Organize Sanayi Bölgeleri	Dış	Hizmetten yararlandığından	Yüksek	Güçlü
Kamu İhale Kurumu	Dış	Hizmeti etkilediğinden	Yüksek	Güçlü
Belediyeler	Dış	Hizmetten yararlandığından	Yüksek	Güçlü
Tren Yolcuları	Dış	Hizmetten yararlandığından	Çok yüksek	Çok Güçlü
Yük Taşıticıları	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

E. KURULUŞ İÇİ ANALİZ VE ÇEVRE ANALİZİ

1. KURUM İÇİ ANALİZ

1.1. Yol Durumu:

Kuruluşumuz 8.243 km anahat, 443 km ikinci hat olmak üzere 8.686 km toplam konvansiyonel anahat uzunluğuna sahiptir. Bu uzunluğa 2.322 km. tali hatlarımız da eklendiğinde toplam konvansiyonel hat uzunluğumuz 11.008 km'ye ulaşmaktadır. Ayrıca 397 km hızlı tren hattımız mevcuttur. Konvansiyonel ve hızlı tren hatlarımızın toplam uzunluğu 11.405 km.dir. Söz konusu toplam hattın 448 km'si iltisak hatlarından oluşmaktadır. Toplam konvansiyonel hattın 2.273 km'si (%21) elektrikli ve 443 km'si (%4) çift hatlıdır.

3.029 km.'si Merkezi Kumandalı Sinyal Sistemi (CTC), 56 km'si ise Otomatik Blok Sinyal Sistemi (OBS) olmak üzere toplam 3.085 km sinyalli hattımız vardır.

Hatlarımızın geometrik standartları şöyle özetlenebilir; mevcut kurpların %30'unun yarıçapı 1.000 metreden az ve hatlarımızın %26'lık kısmında da eğim binde 10'dan daha fazladır. Mevcut yolların %25,3'ü 30 yaşın üstünde raylarla kaplı olup, 49,05 kg/m ve UIC 60 tipinde ray kullanım oranı %70,8 ve beton travers kullanım oranı %69,4'dür.

Şebeke genelinde 1316 adet çelik, 11.634 adet betonarme, 12.487 adet kagir kemer olmak üzere toplam 25.437 adet köprü ve menfez bulunmaktadır. Bunların periyodik bakım ve kontrolleri yılda 2 kere yapılmaktadır.

Yukarıdaki açıklamalardan da görüleceği üzere elektrikli ve sinyalli hatların oranı düşüktür. Öncelikli hat kesimlerinde elektrifikasyon ve sinyalizasyon yapılması gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Hatlarımızın geometrik yapısının iyileştirilmesinin ve özellikle yük taşımacılığı yapılan hat kesimlerinde dingil basıncının artırılması gereklidir. Yol yenileme çalışmalarında imkanlar ölçüsünde geometride iyileştirme çalışmaları yapılmalı ve S49 tipi rayların UIC 60 tipi raylarla değiştirilmesi gerekmektedir.

1.2. Çeken-Çekilen Araçların Durumu:

Çeken araç filomuzda 2009 yılı sonu itibarıyla 502 adet dizel anahat lokomotif, 48 adet manevra

KURP YARIÇAPLARINA GÖRE DAĞILIM

Kurp Yarıçapı Grupları (Metre)	Adet	Uzunluk (Km)	Tüm içinde %
200 - 500	6.090	1.574	18,1
501 - 1000	2.963	1.025	11,8
1001 - 1500	456	177	2,0
1501 - 2000	440	189	2,2
2000 m'den büyük	342	117	1,3
Düz Yol		5.604	64,5
TOPLAM	10.325	8.686	100,0

EĞİMLERE GÖRE DAĞILIM

Eğim -Binde	Uzunluk (km)	Tüm içinde %
0	1.655	19,0
1,0 - 5,0	3.120	35,9
5,1 - 10,0	1.744	20,2
10,1 - 15,0	1.345	15,5
15,1 - 20,0	602	6,9
20,1 - +	220	2,5
TOPLAM	8.686	100,0

DİNGİL BASINCINA GÖRE DAĞILIM

Dingil Basıncı Grupları (Ton)	Uzunluk (Km)	Tüm içinde %
13 - 13,5	87	1
15 - 15,5	61	0,7
20	5.377	61,9
22,5	3.161	36,4
TOPLAM	8.686	100,0

ÇEKEN ARAÇLARIN DURUMU

Çeken Araç Durumu	2009 / ADET		
	Mevcut	Faal	Faal %'si
Dizel Anahat Lokomotifleri	502	409	81
Manevra Lokomotifleri	48	38	79
Dizelli Dizi	52	41	79
Elektrikli Lokomotif	64	56	88
Elektrikli Dizi	83	70	84

YOLCU VAGONU DURUMU

2009 / ADET				
Yolcu Vagon Durumu	Tipi	Mevcut	Faal	Faal %'si
Vagonlar	Banliyö Tipi	138	107	78
	Pulman	411	333	81
	Kompartman	140	106	76
	Kuşetli	121	89	74
	Yataklı+Salon	105	87	83
	Yemekli	78	75	96
	Toplam	993	797	81
Diziler	Elektrikli	83	70	84
	Dizelli	52	41	79

YÜK VAGONU DURUMU

2009 / ADET			
Yük Vagonu Durumu	Mevcut	Faal	Faal %'si
Kapalı Vagon	5.503	5.392	98
Açık Vagon	6.307	5.487	87
Platform Vagonu	5.179	4.869	94
Sarnıçlı Vagon	675	473	70
Ağır Vagon	8	7	88
Toplam	17.672	16.228	92
3. Şahıs Vagonu	2.453	2.453	100
İdari Vagon	1.923	1.923	100

lokomotifi, 52 adet dizelli dizi, 64 adet elektrikli lokomotif ile 83 adet elektrikli dizi bulunmaktadır. Lokomotiflerimiz içerisinde en düşük faal oranı %79 ile manevra lokomotifleri ve dizelli dizilerde, en yüksek faal oranı %88 ile elektrikli lokomotiflerde bulunmaktadır. Elektrikli lokomotiflerin 19 adedi kiralıktır. Diğer yandan, dizel anahat lokomotiflerinin %36'sı, manevra lokomotiflerinin %8'i, dizelli dizilerin %71'i, elektrikli dizilerin %22'si 30 yaşın üzerindedir.

Dizel ve elektrikli lokomotiflerimizin yarıya yakın kısmının ekonomik ömrünü tamamlamış olması sebebiyle kısa ve orta vadede yeni lokomotifler alınarak cer filosunun gençleştirilmesi gerekmektedir.

Çekilen araç filomuzdaki yolcu vagonu mevcudu 2009 yılında 993 adettir. Tüm yolcu vagonlarımızın faal oranları %70'lerin üzerindedir. Banliyö tipi yolcu vagonlarının %57'si, pulmanların %7'si, kompartmanların %34'ü, kuşetlilerin %23'ü ve yemeklilerin %8'i 30 yaş üzerindedir.

Yolcu vagonlarından 481 adedi klimalı vagonudur. 2003-2008 yılları arasında 148 adet vagon klimalı hale getirilirken, 2010 yılında bu sayının 600'e ulaşması hedeflenmektedir.

Yük vagonu mevcudu ise idari ve 3. şahıs vagonları hariç olmak üzere 17.672 adettir. Tüm yük vagonlarımız içerisinde en düşük faal oranı %70 ile sarnıçlı vagonlarda, en yüksek faal oranı %98 ile kapalı vagonlarda bulunmaktadır. Kapalı vagonların %7'si, açık vagonların %25'i, platform vagonların %24'ü, sarnıçlı vagonların %33'ü 30 yaşın üzerindedir. Yük vagonlarının toplam taşıma kapasitesi ise 704.028 tondur.

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

1.3. Personel Durumu

Kuruluşumuzun 2009 sonu itibarıyla personel mevcudu Bağlı Ortaklıklarımız dahil 33.998 kişi, Bağlı Ortaklıklar hariç 29.739 kişidir. Aynı yıl itibarıyla

PERSONEL DURUMU

Yıllar	Daimi İşçi	Sözleşmeli	Memur	TCDD Toplamı	TCDD	TCDD Toplamı+	Bağlı	Bağlı Ortak
					Geçici İşçi	Geçici İşçi	Ortaklıklar	+TCDD Toplamı
2003	13.455	19.192	1.068	33.715	2.138	35.853	5.064	40.917
2004	13.111	17.610	968	31.689	2.060	33.749	4.916	38.665
2005	12.329	16.569	939	29.837	2.249	32.086	4.768	36.854
2006	11.629	15.787	917	28.333	2.457	30.790	4.666	35.456
2007	13.409	16.673	919	31.001	1.935	32.936	5.274	38.210
2008	12.925	16.151	877	29.953	705	30.658	4.483	35.100
2009	11.993	15.613	858	28.464	1.275	29.739	4.259	33.998

ÖĞRENİM DURUMLARINA GÖRE PERSONEL DAĞILIMI

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Mühendis	851	805	780	806	845	790	770
Doktor	129	61	55	52	49	50	48
Hukuk	71	65	65	65	60	61	61
Diğ. Üniversite ve Yük. ok.	4.721	4.644	4.714	4.877	5.521	5.792	5.955
Lise ve dengi	11.219	10.349	9.660	8.974	9.388	8.767	8.248
Ortaokul	2.701	2.195	1.856	1.603	1.435	1.302	1.155
İlkokul	578	459	378	327	294	266	234
Toplam	20.270	18.578	17.508	16.704	17.592	17.028	16.471

Kuruluşumuzun Bağlı Ortaklıklar hariç toplam 41.777 personel kadrosu mevcut olup, bu kadroların %72'si dolu bulunmaktadır.

1970'li yıllardan günümüze değin personel sayımız yarisından fazla azalmıştır. Personel sayısının azalmasında emeklilik nedeniyle ayrılan personelin yerine 1990 sonrasında Kuruma aynı oranda yeni eleman alımının yapılamaması etkili olmuştur. 2009 yılında 2003 yılına göre Bağlı Ortaklıklar hariç personel sayısı % 17 oranında azalmıştır.

1970 sonrasında öğrenim durumuna göre sözleşmeli ve memur statüsündeki personel dağılımında ilkokul mezunlarının yoğunluğu azalarak

lise ve dengi mezunları ile yüksek okul mezunlarının ağırlığı artmıştır.

Personel Durumu Tablosunun incelenmesinden de anlaşılacağı üzere son yıllarda yeterli miktarlarda personel alımının yapılamaması nedeniyle personel mevcudunda önemli değişimler yaşanmaktadır. Özellikle faal personel sayısında yaşanan azalma, trafik iletiminde önemli problemler yaratmaktadır. Bu personel açığının fazla mesai yaptırılmak suretiyle karşılanma çabaları da yetersiz kalmaktadır. Sonuçta personel eksikliği nedeni ile taşıma programları aksamakta, trenler iptal edilmekte, yeni taleplerin karşılanması ise olanaksız hale gelmektedir. Bu durum özellikle uluslar arası taşımaları etkilemektedir.

PERSONEL DAĞILIMI

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Genel Müdürlük	8.884	8.031	7.715	7.335	6.833	5.889	5.692
1. Bölge	4.868	4.795	4.604	4.416	4.809	4.593	3.503
2. Bölge	5.097	5.285	5.039	5.112	5.477	5.016	5.591
3. Bölge	2.941	3.138	2.585	2.708	2.991	2.710	2.673
4. Bölge	3.878	4.030	3.345	3.446	3.821	3.749	3.538
5. Bölge	3.463	3.696	2.896	3.164	3.463	3.054	3.122
6. Bölge	3.493	3.326	3.172	3.104	3.809	3.745	3.761
7. Bölge	1.902	2.083	1.635	1.515	1.733	1.902	1.859
Bölgelerdeki Toplam Personel	25.642	26.363	23.276	23.455	26.103	24.769	24.047
Genel Müdürlük+Bölgeler	34.526	34.384	30.991	30.790	32.936	30.658	29.739
TÜLOMSAŞ	1.562	1.493	1.835	1.733	1.957	1.675	1.581
TÜDEMSAŞ	1.848	1.762	1.726	1.515	1.829	1.588	1.525
TÜVASAŞ	1.087	1.071	1.041	1.418	1.488	1.220	1.153
Toplam Bağlı Ortaklıklar	4.497	4.326	4.602	4.666	5.274	4.483	4.259
Genel Toplam	39.023	38.710	35.593	35.456	38.210	35.141	33.998

1.4. Mali Durum

Kuruluşun dönen varlıkları cari dönemde (2009 yılı) bir önceki yıl olan 2008'e göre 659.412.482 TL'lik %50,10 oranında artış gösterirken kısa vadeli yabancı kaynakları 513.240.342 TL'lik % 51,80 oranında bir artış göstermektedir. Bu değerlere bakıldığında cari dönemde (2009) net çalışma sermayesinin arttığı gözlenmekle birlikte yabancı kaynaklardaki artışın dönen varlıktaki artıştan az olması işletmenin cari dönemde (2009) büyük oranda alacaklarını tahsil ederek borç ödediği şeklinde de yorumlanabilir.

Kuruluşun dönen varlıkları aktif içerisindeki payı cari dönemde (2009) %20,80 oranında olup 2008 yılına göre artmıştır. Buna mukabil duran varlıkların payı ise cari dönemde (2009) %79,20 oranında olup 2008 yılına göre artmıştır. Cari dönemdeki (2009) aktifte meydana gelen 1.734.429.766 TL tutarında %22,30 oranındaki artış büyük oranda duran varlık artışından kaynaklanmıştır. Bu durum Kuruluşun kaynaklarını borç ödemenin yanında yatırım ve duran varlık artışında da kullandığı şeklinde yorumlanabilir.

Kuruluşun kısa vadeli yabancı kaynaklarının pasif içerisindeki payı 2008 yılına göre artarak %15,80 oranında gerçekleşmiştir. Uzun vadeli yabancı kaynakların payı azalarak %11,20 oranında, öz kaynakların payı ise %73 oranında gerçekleşmiştir. Cari yılda (2009) pasifte meydana gelen 1.734.429.766 TL tutarındaki artış büyük ölçüde öz kaynaklarda meydana gelen artıştan kaynaklanmıştır. Bu durum Kuruluşun finansmanını cari faaliyetler ve uzun vadeli borçlardan daha çok öz sermaye artışı ile karşıladığı şeklinde yorumlanabilir.

Dönen varlıkların detayına bakıldığında en büyük artışın %150 ile ticari alacaklarda olduğu, ticari alacakları %44,6 artış ile menkul değerlerin izlediği ancak diğer dönen varlık kalemlerinde ise kayda değer bir artış olmadığı gözlenmektedir. Dönen varlıkların 2008 yılına göre %50,1 arttığı da dikkate alındığında, bu durumun işletme sermayesinin geçen yıla göre daha iyi olduğu şeklinde yorumlanabilir.

Duran varlıkların detayına bakıldığında ise duran varlıklar içinde 6.505.898.608 TL tutarında ve %68,40 oranı ile en büyük payı oluşturan maddi duran varlıklar 2008 yılına göre %19 oranında artış göstermiştir. Öz kaynaklardaki %73 ile uzun vadeli yabancı

kaynaklardaki %11,20 oranındaki artış birlikte değerlendirildiğinde maddi duran varlıkların dolayısıyla yatırımların finansmanında bir sıkıntının yaşanmayacağı şeklinde değerlendirilebilir.

Öz kaynaklardaki artış değerlendirildiğinde bu artışın, 12.769.190.636 TL tutarındaki ödenmiş sermayenin yüksekliğine rağmen işletmenin cari yıl (2009) zararı olan - 515.868.371 TL'nin ilavesi ile - 5.834.161.028 TL tutarındaki birikmiş zararı göz önünde bulundurulduğunda Kuruluşun faaliyetini kronik bir zarar ile sürdürdüğü, zararın finansmanının sermaye ödemeleri ile karşılandığı şeklinde yorumlanabilir.

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

2009 yılında Kuruluşun faaliyet gelirleri, gelirler içindeki %40,80 oranındaki payı ile 2008 yılına göre %1 oranında düşmüştür. Faaliyet gelirlerinin detayına inildiğinde yük gelirlerinde önemli bir değişim olmamış, yolcu gelirlerinde %12 oranında artış olmasına rağmen liman gelirlerinde %9 oranında düşüş olmuştur. Faaliyet gelirlerindeki azalışın, yük gelirindeki artışın önemli olmaması ile liman gelirlerindeki düşüşten kaynaklandığı anlaşılmaktadır.

Toplam gelirler içindeki ikinci en büyük paya sahip %35,40 oranında sübvansiyonlar, 2008 yılına göre %16 oranında artmıştır. Sübvansiyonlar gider ve gelir farkları üzerinden hesaplanarak Kuruluşa ödenmektedir. Sübvansiyonlardaki artış aynı zamanda giderlerin gelirlere göre daha fazla arttığı bir göstergesidir.

2009 yılında faaliyet dışı gelirlerin toplam gelirler içindeki payı %23,80 oranında olup, 2008 yılına göre %105 oranında artmıştır. Bu gelirler içinde en büyük payı arazi satışları ile kira gelirleri oluşturmaktadır.

Faaliyet giderleri, toplam giderler içinde %81,20 ile en büyük payı oluştururken 2008 yılına göre %5 oranında artmıştır. Taşıma faaliyeti üretim maliyetinin payı %73,90 oranındadır. Yönetim giderleri ise 2008 yılına göre %9 oranında artmıştır. İşletme faaliyet gelirleri ile faaliyet giderleri birlikte değerlendirildiğinde faaliyet giderlerinin giderler içindeki payı, faaliyet

gelirlerinin gelirler içindeki payının iki katına yakındır. Bu durum işletme giderlerinin işletme gelirleri ile karşılanamadığının açık bir göstergesidir. İşletme giderleri sübvansiyon ve diğer faaliyetlerden elde edilen gelirler ile karşılanmaya çalışılmasına rağmen faaliyet zararı oluşmuş olup, bu zarar 775.865.803 TL tutarında toplam zararın %150,40'ını oluşturmaktadır.

2009 yılında faaliyet dışı giderler toplam giderler içinde %9,20 oranı ile 2008 yılına göre %20 oranında azalmıştır. Faaliyet gelirleri ile giderleri birlikte

değerlendirildiğinde, faaliyet dışı gelirlerdeki arsa satışları nedeniyle artışın ve faaliyet dışı giderlerdeki azalış nedeniyle faaliyet dışı kâr 259.997.433 TL %50 oranındaki artış toplam Kuruluş zararında 2008 yılına göre düşüğe neden olmuştur.

Sonuç olarak Kuruluş cari yılda (2009) 515.868.371 TL zarar etmiş bulunmaktadır. Bu zarar esas itibariyle işletme gelirlerinin işletme giderlerini karşılayamamasından kaynaklanmaktadır.



Kuruluşumuzun 31.12.2009 tarihinde sahip olduğu toplam varlıklar ile bu varlıkların finansmanı için kullanılan öz ve yabancı kaynaklar, 31.12.2008 tarihi itibarıyla mukayeseli olarak aşağıda gösterilmiştir.

VARLIKLAR						
	2008		2009		Fark	
	TL	Top. İçin. %'si	TL	Top. İçin. %'si	TL	%
VARLIKLAR (AKTİF)						
I. DÖNEN VARLIKLAR						
A- Hazır Değerler	86.710.792	1,1	95.447.663	1,0	8.736.871	10,1
B- Menkul Değerler	2.800.000	0,0	4.050.000	0,0	1.250.000	44,6
C-Ticari Alacaklar	316.176.367	4,1	790.311.028	8,3	474.134.661	150,0
D-Diğer Alacaklar	333.641.647	4,3	326.647.699	3,4	-6.993.948	-2,1
E- Stoklar	202.194.991	2,6	204.922.433	2,2	2.727.442	1,3
F-Yıllara Yaygın İnş. Ve Ona. Maliyeti	7.408.683	0,1	34.940.207	0,4	27.531.524	0,0
G- Gelecek Aylara Ait. Gid.						
Ve Gel. Tahakkuku	22.060.763	0,3	24.528.486	0,3	2.467.723	11,2
H- Diğer Dönen Varlıklar	346.212.158	4,5	495.770.366	5,2	149.558.208	43,2
Dönen Varlıklar Toplamı	1.317.205.401	16,9	1.976.617.883	20,8	659.412.482	50,1
II. DURAN VARLIKLAR						
A- Ticari Alacaklar	4.896.650	0,1	4.308.785	0,0	-587.865	-12,0
B- Diğer Alacaklar	102.576.998	1,3	138.588.519	1,5	36.011.521	35,1
C-Mali Duran Varlıklar	882.462.834	11,4	882.044.437	9,3	-418.397	0,0
D-Maddi Duran Varlıklar	5.465.739.098	70,3	6.505.898.608	68,4	1.040.159.510	19,0
E- Maddi Olmayan Duran Varlıklar	1.200	0,0	900	0,0	-300	-25,0
F-Özel Tükenmeye Tabi Varlıklar	0	0,0	0	0,0	0	0,0
G- Gelecek Aylara Ait. Gid. Ve Gel. Tah.	0	0,0	0	0,0	0	0,0
H- Diğer Duran Varlıkları	1.786.184	0,0	1.639.000	0,0	0	0,0
Duran Varlıklar Toplamı	6.457.462.964	83,1	7.532.480.249	79,2	1.075.017.285	16,6
VARLIKLAR (AKTİF) TOPLAMI	7.774.668.365	100,0	9.509.098.131	100,0	1.734.429.766	22,3

KAYNAKLAR						
	2008		2009		Fark	
	TL	Top. İçin. %'si	TL	Top. İçin. %'si	TL	%
KAYNAKLAR (PASİF)						
I. KISA VADELİ YABANCI KAYNAKLAR						
A- Mali Borçlar	177.050.561	2,3	380.897.783	4,0	203.847.222	115,1
B- Ticari Borçlar	232.221.709	3,0	482.629.716	5,1	250.408.007	107,8
C- Diğer Borçlar	345.544.463	4,4	315.473.426	3,3	-30.071.037	-8,7
D- Alınan Avanslar	66.452.380	0,9	58.103.348	0,6	-8.349.032	-12,6
E- Yıllara Yaygın İnş.ve Ona. Hakedişleri	0	0,0	0	0,0	0	0,0
F- Ödenecek Vergi ve Yükümlülükleri	129.512.133	1,7	212.591.101	2,2	83.078.968	64,1
G- Borç ve Gider Karşılıkları	0	0,0	0	0,0	0	0,0
H- Gelecek Aylara Ait Gel ve Gid. Tahakkuku	37.690.474	0,5	52.016.689	0,5	14.326.215	38,0
I- Diğer Kısa Vadeli Yabancı Kaynaklar	2.731.775	0,0	2.731.775	0,0	0	0,0
Kısa Vadeli Yabancı Kaynaklar Toplamı	991.203.495	12,7	1.504.443.837	15,8	513.240.342	51,8
II. UZUN VADELİ YABANCI KAYNAKLAR						
A- Mali Borçlar	916.678.805	11,8	927.048.904	9,7	10.370.099	1,1
B- Ticari Borçlar	2.589.374	0,0	4.235.395	0,0	1.646.021	63,6
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	121.706.437	1,6	129.653.518	1,4	7.947.081	6,5
F- Gelecek Aylara Ait Gel ve Gid. Tahakkuku	0	0,0	0	0,0	0	0,0
G- Diğer Kısa Vadeli Yabancı Kaynaklar	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Uzun Vadeli Yabancı Kaynak Toplamı	1.040.974.616	13,4	1.060.937.816	11,2	19.963.200	1,9
YABANCI KAYNAKLAR TOPLAMI	2.032.178.111	26,1	2.565.381.654	27,0	533.203.543	26,2
III. ÖZ KAYNAKLAR						
A- Ödenmiş Sermaye						
- Sermaye	12.000.000.000	154,3	17.000.000.000	178,8	5.000.000.000	41,7
- Ödenmemiş Sermaye (-)	-2.803.529.387	-36,1	-4.230.809.364	-44,5	-1.427.279.977	50,9
- Sermaye Olumlu Farkları	1.855.625.429	23,9	0	0,0	-1.855.625.429	-100,0
- Ödenmiş Sermaye (A)	9.196.470.613	118,3	12.769.190.636	134,3	3.572.720.023	38,8
B- Sermaye Yedekleri	0	0,0	0	0,0	0	0,0
C- Kar Yedekleri	8.686.868	0,1	8.686.869	0,1	1	0,0
D- Geçmiş Yıllar Karları	0	0,0	0	0,0	0	0,0
E- Geçmiş Yıllar Zararları (-)	-4.506.074.472	-58,0	-5.318.292.657	-55,9	-812.218.185	18,0
F- Dönem Net Karı (Zararı)	-812.218.184	-10,4	-515.868.371	-5,4	296.349.813	-36,5
Öz Kaynaklar Toplamı	5.742.490.254	73,9	6.943.716.477	73,0	1.201.226.223	20,9
ÖZ KAYNAKLAR (PASİF) TOPLAMI	7.774.668.365	100,0	9.509.098.131	100,0	1.734.429.766	22,3

GELİR TABLOSU

	2008	Top. İçin. %'si	2009 Prog.	2009	Top. İçin. %'si	TL	%
I- GAYRİ SAFİ SATIŞ GELİRİ							
A- Mal ve Hizmet Satış Geliri							
1- Yolcu ve Bagaj Geliri	165.036.710	9,4	202.558.000	184.108.116	8,7	19.071.406	12
2-Yük Geliri	408.928.648	23,3	477.358.000	410.153.638	19,5	1.224.990	0
3-Liman ve İskele Geliri	288.023.046	16,4	349.900.000	263.237.571	12,5	-24.785.475	-9
4-Vangölü İşletme Geliri	2.415.946	0,1	2.713.000	1.686.336	0,1	-729.610	-30
TOPLAM	864.404.350	49,3	1.032.529.000	859.185.661	40,8	-5.218.689	-1
B-Sübvansiyonlar							
1-Yol Bakım ve Onarım Giderleri	336.244.472	19,2	445.729.000	432.936.797	20,5	96.692.325	29
2-Ekonomik Olmayan Hatların Görev Zararı	224.323.294	12,8	263.510.000	231.094.931	11,0	6.771.637	3
3-Ekonomik Olmayan Trenlerin Görev Zararı	61.058.708	3,5	60.104.000	65.994.944	3,1	4.936.236	8
4-Vangölü Görev Zararı	22.009.746	1,3	29.553.000	16.440.793	0,8	-5.568.953	-25
TOPLAM	643.636.220	36,7	798.896.000	746.467.464	35,4	102.831.244	16
II- FAALİYET DIŞI GELİR VE KARLAR	245.520.894	14,0	334.187.000	502.448.636	23,8	256.927.742	105
GENEL TOPLAM	1.753.561.464	100,0	2.165.612.000	2.108.101.761	100,0	354.540.297	20

GİDER TABLOSU

	2008		2009		Fark	
	TL	Top. İçin. %'si	TL	Top. İçin. %'si	TL	%
I- İŞLETME VE BAKIM GİDERLERİ						
A- DEMİRYOLU İŞLETME VE BAKIM GİDERLERİ						
1-Yol Giderleri	339.480.336	13,2	323.903.365	12,3	-15.576.971	-5
2-Cer Giderleri	980.186.771	38,2	1.041.794.694	39,7	61.607.923	6
3-Ticaret Giderleri	582.392	0,0	629.202	0,0	46.810	8
4-Tesisler Giderleri	244.366.972	9,5	261.408.677	10,0	17.041.705	7
5-Hareket Giderleri	27.935.224	1,1	27.544.328	1,0	-390.896	-1
6-Yemekli ve Yataklı Vagon Giderleri	4.534.500	0,2	4.773.008	0,2	238.508	5
7- Amortisman Giderleri	222.721.964	8,7	251.349.607	9,6	28.627.643	13
8- Banliyö	9.406.923	0,4	10.220.878	0,4	813.955	9
9- Hızlı Tren Yol İşletme ve Bakım Maliyeti	0	0,0	4.505.391	0,2	4.505.391	0
10- Hızlı Tren Cer İşletme ve Bakım Maliyeti	0	0,0	2.967.926	0,1	2.967.926	0
11- Hızlı Tren Ticaret İşletme ve Bakım Maliyeti	0	0,0	363.835	0,0	363.835	0
12- Hızlı Tren Tesisler İşletme ve Bakım Maliyeti	0	0,0	8.541.383	0,3	8.541.383	0
TOPLAM	1.829.215.082	71,3	1.938.002.293	73,9	108.787.211	6
B- LİMAN İŞLETME VE BAKIM GİDERLERİ	180.892.973	7,1	175.972.716	6,7	-4.920.257	-3
C- VANGÖLÜ FERİBOT MÜDÜRLÜĞÜ İŞLETME VE BAKIM GİDERLERİ	21.730.806	0,8	15.728.971	0,6	-6.001.835	-28
İŞLETME VE BAKIM GİDERLERİ TOPLAMI	2.031.838.861	79,2	2.129.703.980	81,2	97.865.119	5
II- YÖNETİM GİDERLERİ	230.764.659	9,0	251.814.949	9,6	21.050.290	9
III- FAALİYET DIŞI GİDERLER	303.176.128	11,8	242.451.204	9,2	-60.724.924	-20
GENEL TOPLAM	2.565.779.648	100	2.623.970.132	100	58.190.484	2

1.5. Merkezi Yönetim Bütçesiyle İlişkiler:

Kuruluşumuza 2009 yılında Genel Bütçeden 1.717.241.777,66 TL sermaye, 318.000.000 TL görev

zararı, 20.500.000 TL yol bakım ve onarım karşılığı olmak üzere toplam 2.055.741.777 TL nakden ödenmiştir.

GELİR - GİDER KARŞILAŞTIRMASI TABLOSU

Milyon TL

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Gelir Toplamı	834,2	1.118,70	1.243,60	1.863,40	1.547,90	1.643,10	1.753,56	2.108,10
Gider Toplamı	1.366,20	1.614,90	1.872,90	2.075,90	2.051,60	2.273,40	2.565,78	2.623,97
Dönem Kar/Zarar	-532,00	-496,20	-629,30	-212,50	-503,70	-630,30	-812,22	-515,87



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. Kuruluş 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 inceleyerek inceleyelim varacağımız yer, karayolu ağırlıklı ulaşım sistemi ile Türkiye'nin önümüzdeki yıllara taşınmayacağıdır. Bu nedenle her şeyden önce, ulaştırma, tüm alt sistemlerin en ekonomik, en uygun ve birbirlerini tamamlayacak biçimde kullanıldığı bir sistem olarak görülmelidir.

Kuruluşumuz taşımacılık sektörü içerisindeki yerini, ağırlığını artırarak sürdürmeyi hedeflemektedir.

Diğer ulaştırma modları karşısında kaybedilen rekabet gücünün yeniden kazandırılması için mevcut hatların iyileştirilmesi ve yeni koridorların açılması suretiyle rekabet şartlarının iyileştirilmesine yönelik Ankara-İstanbul, Ankara-Konya, Ankara-Sivas, Ankara-İzmir, Bursa-Osmaneli hatlarında 250 km/saat sürata sahip Hızlı Tren Hatlarının yapımı planlanmıştır.

Bu kapsamda, Ankara-İstanbul ve Ankara-Konya hızlı tren hattı yapım çalışmalarına başlanılmıştır. Ankara-Sivas hattının 288 km.lik Yerköy-Sivas hat kesiminin ihalesi 05.05.2008 tarihinde yapılmıştır. Daha sonra Ankara-İzmir, Ankara-Kayseri, Bursa-Osmaneli hatları da hızlı tren işletmeciliğine geçilmesi planlanmıştır.

İstanbul'da ise kentiçi 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 iyileştirilmesi ile ilgilidir.

Marmaray Projesi ile her iki yakadaki demiryolu hatları İstanbul Boğazı'nın altından geçen bir demiryolu tüneli ile birbirine bağlanacaktır. Boğaz demiryolu tüp tünel geçişi, Yedikule'de yeraltına girmekte, Yenikapı ve Sirkeci yer altı istasyonları ile devam etmekte, Boğaz'ın altından geçerek Üsküdar yer altı istasyonuna bağlanmakta ve Söğütlüçeşme'de yüzeye çıkmaktadır.

Marmaray Projesi'nin ikinci etabı olarak adlandırılan Gebze- Haydarpaşa, Sirkeci-Halkalı Banliyö Hatlarının İyileştirilmesi çalışmaları kapsamında, Asya yakasında 43.4 km, Avrupa yakasında 19.6 km'lik banliyö hatları yüzeysel metroya dönüşecek, 36 istasyon yenilenecek, hat sayısı üçe çıkarılacak, bu hatların birinde Kuruluşumuz yük ve anahat yolcu taşımacılığı yapacak. Marmaray'ın hizmete girmesiyle birlikte Gebze - Halkalı arasında 2- 10 dakikada bir sefer yapılarak, her iki yakada bir saatte tek yönde 75.000 yolcu taşınacaktır.

Ankara-İstanbul Hızlı Tren Hattı: 08.06.2003 tarihinde temeli atılarak yapım çalışmalarına başlanan Ankara-İstanbul hattının tamamlanmasıyla, Ankara-İstanbul arası 533 Km'ye, seyahat süresi 7-8 saatten 3 saat civarına inecektir. 13 Mart 2009 tarihinde Ankara-Eskişehir parkuru işletmeye açılmıştır.

Ankara-Konya Hızlı Tren Hattı: Ankara-Konya hattının yapılmasıyla Konya-Ankara 1 saat 15 dakika, Konya-İstanbul 3 saat 30 dakikaya incek olup proje bitiminin ilk yılında 2 milyon civarında ilave yolcunun kazanımı beklenmektedir.

Hızlı tren hatları yapımı, modern çeken-çekilen araçların temini suretiyle kaliteli tren işletmeciliği yapılması imkanlarının sağlanması halinde ve 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

firmaların 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 Taşımalarının payı yolcуда %2, yükte ise %4,5 seviyesindedir. Buna rağmen; TCDD'nin bu gün için GSYİH'ya katkısı % 0.5'ler düzeyinde seyretmektedir. Öte yandan; demiryolu sistemi ulaştırma sektörünün dengelenmesi ve rekabetçi yapısının korunmasında da ciddi hizmetlerde bulunmaktadır.

Yıllar itibariyle Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu kaynak alınarak Kuruluşumuzun yarattığı Katma Değere (Alıcı fiyatlarıyla GSMH'ya katkısı) baktığımızda bu durum daha açık görülecektir.

YIL	KATMA DEĞER (TL)
2002	155.184.844
2003	184.996.987
2004	182.739.018
2005	170.770.619
2006	282.734.844
2007	238.581.000
2008	116.853.000

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,
- Kuruluşun yeniden yapılanma sürecinin tamamlanması.

Yeniden yapılanma sonrasında genel anlamda hedef, sisteme dahil olacak özel sektör kuruluşlarının da katkısı ile sistemin Pazar payını hızla artırmak ve sistemin GSYİH'ya katkısını mevcut duruma göre

yaklaşık 10 kat iyileştirerek %5'ler düzeyine çekmektir.

2.2. Dünyada Demiryollarının Durumu ve AB Ulaştırma ve Demiryolu Politikaları

Dünyada ve Avrupa'da, İkinci Dünya Savaşı'ndan başlayarak otomotiv sanayinin gelişmesi ile karayolunun esneklik ve kapıdan kapıya taşımayı gerçekleştirmesiyle birlikte demiryolunun ulaştırmadaki tekel dönemi sona ermiştir. Artık demiryolu sektörü, ulaştırma alanında varlığını sürdürme mücadelesini 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 açılmasıyla gerçekleşmiştir. Bu önemli gelişme ile Japonya'nın yanı sıra Fransa, İtalya, Almanya, İspanya, İngiltere, İsveç, ABD ve Güney Kore gibi ülkelerde 250–300 km/s hızlara elverişli demiryolu hatları yaygınlaşmıştır.

Bilindiği gibi hem yüksek hızlı demiryolu, hem de klasik demiryolu; madeni tekerleklerin madeni çubuklar üzerindeki hareketi esasına dayanmaktadır. Teknolojinin gelişmesiyle hava yastığı üzerinde kayarak hareket eden trenlerin demiryolu kapsamı içinde ele alınması ile 1990'larda test amaçlı 500 km/s'in üstünde hızlar gerçekleştirilmiştir. 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 saygılı bir ulaştırma politikası geliştirmek olmalıdır.

Avrupa Birliği, taşımacılığı modern ekonomilerin anahtarı olarak görmekte ve ulaştırma politikaları üretmek ve bunların uygulanmasının sağlanması üzerinde çalışmalar yapmaktadır.

AB, ortak taşımacılık politikasını oluşturmak amacıyla, uzun vadeli stratejilerinin ilk aşamalarını açıkladığı "2010 yılı için Avrupa Ulaştırma Politikası: Karar Zamanı" başlıklı Beyaz Kitap, Komisyon tarafından 2001 yılında yayımlanmıştır. Beyaz Kitap aşağıda belirtilen ana bölümlerden oluşmaktadır:



a)Taşımacılık türleri arasındaki dengenin değiştirilmesi: Dengenin demiryolu, denizyolu ve iç su yolu lehine değiştirilmesi için 2010 yılına kadar taşımacılık türleri arasındaki rekabetin düzenlenmesi ve taşımacılık türleri arasındaki bağlantıların tamamlanması önceliklerinin gerçekleştirilmesi hedeflenmiştir.

b)Darboğazların giderilmesi: Özellikle Trans-Avrupa Şebekesine dâhil ana arterlerdeki darboğazların giderilmesi önem arz etmektedir.

c)Kullanıcıların taşımacılık politikasının merkezine yerleştirilmesi: Kullanıcıların nereye, ne için para ödediğini bilmesi sağlanmalı ve kullanıcı hak ve yükümlülükleri birlikte ele alınarak geliştirilmesine önem verilmelidir.

d)Taşımacılık alanında küreselleşmenin yönetilmesi: Genel olarak ulusal düzeyde ele alınan ve iç pazarı korumayı amaçlayan taşımacılık politikalarının, ticareti kolaylaştırmayı amaçlayan ancak sosyal ve çevresel gereklilikleri göz ardı eden uluslar arası politikalar ile uyumlaştırılması gerekmektedir.

2001 Beyaz Kitabında yer alan önlemlerin önemli bir kısmı gerçekleştirilmiş ve belirtilen hedefler hâlâ geçerliliğini korumaktadır.

Avrupa Komisyonu, ulaştırma sektöründe yaşanan gelişmeleri dikkate alarak, yeni ihtiyaçlara cevap verebilecek şekilde 2006 yılında Beyaz Kitabı gözden geçirerek gelecekteki ulaştırma politikası için 5 temel husus belirlemiştir:

- Yüksek seviyede hareketlilik
- Çevrenin korunması
- Etkinlik ve sürdürülebilirliğin desteklenmesi konusundaki yenilikler
- Uluslararası ölçütler
- Kullanıcı merkezli taşımacılık politikası

AB ülkeleri demiryolu sektöründe ortaya konulan politika ve önlemler ile pazar kaybının 2010 yılına kadar en azından 1998 yılındaki düzeyine getirilmesi ve daha sonra ise bu seviyenin iyileştirilmesini hedeflemektedir. Ana başlıklar halinde tespit edilen problemlerin giderilmesi amacıyla Komisyon 91/440 Direktifi ile başlayan reform sürecini ileri bir adım olarak "Birinci Demiryolu Paketi" şeklinde devam

ettirmiştir. Demiryolu politikası; altyapının işletmeden ayrılması (en azından muhasebe bazında), yeni işletmelerin pazara girişinin mümkün kılınması, altyapının tahsisi ile ilgili kuralların ve altyapı kullanım ücretlerinin belirlenmesi, bağımsız düzenleme organlarının oluşturulması temelinde belirlenmiştir.

Komisyon Ocak 2002'de aşağıda belirtilen önerileri içeren "İkinci Demiryolu Paketi"ni kabul etmiştir:

- AB demiryollarında kaza ve olayların araştırılması ve emniyetin düzenlenmesi ile ilgili yeni bir direktif
- Karşılıklı işletilebilirlik ile ilgili önceki iki direktif üzerinde yapılan düzenlemeler
- Avrupa'da emniyeti iyileştirmek ve karşılıklı işletilebilirliği geliştirmek üzere Avrupa Demiryolu Ajansının (ERA) kurulması.

Sonuç olarak; demiryolu yük pazarı, 15 Mart 2003 itibariyle Trans-Avrupa demiryolu yük şebekesinde, 1 Ocak 2006 itibariyle uluslararası yük taşımacılığı için ve 1 Ocak 2007 tarihinde ise tüm yük taşımacılığı için rekabete açılarak serbestleştirilmiştir.

AB Komisyonu, 3 Aralık 2007 tarihinde yürürlüğe giren ve yolcu hakları, kamu hizmeti yükümlülükleri ve makinistlerin brövelendirilmesi ile ilgili düzenlemeleri içeren "Üçüncü Demiryolu Paketi" ile uluslararası yolcu taşımacılığının 1 Ocak 2010'dan itibaren rekabete açılmasını hedeflemektedir.

AB normlarında demiryolunu zorlayıcı ve çevreci politikaları içeren konulardan bahsedilmektedir. (Kyoto protokolu) İllerde karayolu taşımacılığı sınırlandırılacaktır.

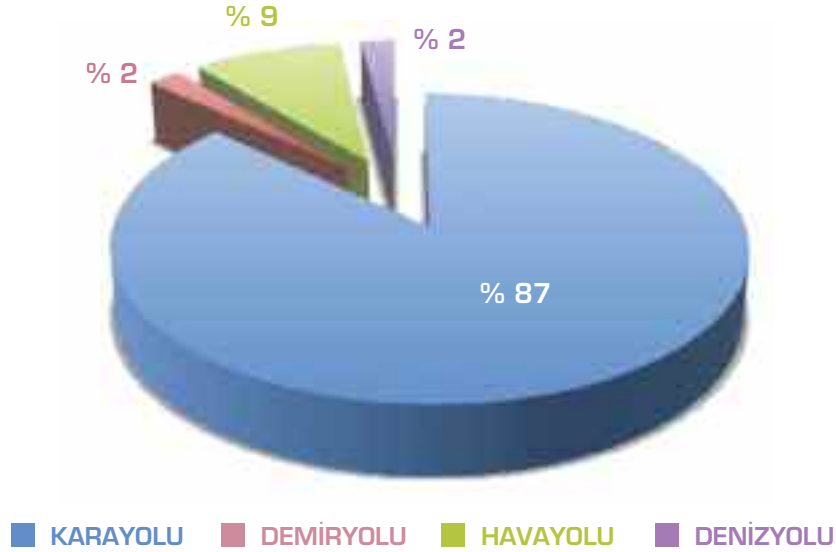
2.3. Seyahat Sıklığı

Ülkemizdeki ulaşım talebi gelişmiş ülkelerle mukayese edildiğinde düşüktür. En çok seyahat eden Danimarka'lılara göre insanımız 22 kat daha az seyahat etmektedir. (Kaynak: TCDD 2008 yılı İstatistik Yıllığı) 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 Sıkışıklığı

Türkiye'de son 25 yıldaki büyüme eğilimlerinin sürmesi durumunda 2020 yılında; yolcu trafiğinin

ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNDE ENERJİ TÜKETİM PAYLARI (%)



bugünkü düzeyinin yaklaşık 3.3 katına (540 Milyar Yolcu-Km), yük trafiğinin ise 2.5 katına (300 Milyar Ton- Km) çıkacağı tahmin edilmektedir (Kaynak: II.Uusal Demiryolu Kongresi sf. 16)

Yılda ortalama % 2.38 artan nüfusa paralel sürekli yükselen ulaşım talebinin karşılanabilmesi için, demiryolu ağının mutlaka genişletilmesi gerekmektedir (Kaynak: TÜİK Nüfus İstatistikleri)

1985 yılında 51.4 milyon olan nüfusumuz 2008 yılı sonuna gelindiğinde yaklaşık 71.5 milyona, motorlu taşıt sayısı ise 2.4 milyondan 13.8 milyona yükselmiştir. 20 yıllık dönemde nüfus % 39 artarken motorlu taşıt sayısı %475 artış göstermiştir (Kaynak: TÜİK Nüfus İstatistikleri).

2.5. Enerji Tüketimi

Ülkemizde toplam enerjinin 2004 yılı sonu itibarıyla %22'si ulaştırma sektöründe tüketilmektedir. Bunun % 87'si karayoluna, sadece % 2'si demiryoluna aittir. Petrolde dışa bağımlılık oranımızın % 90,1 olduğu düşünüldüğünde ciddi bir ulaşım politikası değişikliğinin zorunluluğu ortaya çıkmaktadır (Kaynak: 25. Enerji Verimlilik Konferansı Kitabı sf.109). Kuruluşumuzda 2008 yılında bir lokomotif-kilometreye düşen yakıt gideri dizelli lokolarda 8,52 TL olurken, elektrikli lokomotif ve dizilerde bu rakam 1,65 TL olarak gerçekleşmiştir.

2.6. Arazi Kullanımı 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

Araçların hareketinin sağlanması için kullandıkları yakıtlardan çıkan gazlar ve sektörlerdeki sanayi atıkları çevreyi kirletmektedir. Demiryollarının hava kirliliğindeki payı dizelli çekim nedeniyle % 5 iken karayollarının payı % 85 düzeyindedir. Elektrikli çekimin neden olduğu hava kirlenmesi söz konusu değildir.

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

Karayolu motorlu araçlarında gürültü, motor ve susturuculara bağlı olarak değişmektedir. Yapılan araştırmalarda karayollarındaki gürültü şiddetinin 72-92 desibel arasında değiştiği tespit edilmiştir. Ağır taşıtlar için bu değer 103 desibele kadar çıkmaktadır. Havayollarında ise gürültü şiddeti 103-106 desibeldir. Buna karşın, saatte 150 km hızla giden bir trenin gürültüsü 65-75 desibel arasındadır. Japonya, Fransa ve Rusya'da kabul edilebilir gürültü standardı 40 ile 70 desibel arasında değişmektedir. İnsan sağlığı açısından 8 saatlik bir çalışma için gürültü sınırının en fazla 90 desibel olduğu göz önüne alındığında demiryollarının önemi daha da artmaktadır. (Kaynak: II.Uusal Demiryolu Kongresi, sf 38)

Avrupa Birliği çerçevesinde yapılan bir araştırmaya göre, ulaşım sistemlerinde meydana gelen dışsal maliyetler AB'nin GSMH'nin %7-8'i düzeyinde olup, bu maliyetin %84-94'ü karayolu ulaşımından kaynaklanmaktadır. Bu nedenle, Avrupa Birliği demiryolunda bireysel maliyetleri görece olarak artıracak bir sistem olan sosyal maliyetlerin içselleştirilmesi üzerinde yoğun bir biçimde çalışmaktadır. (Kaynak: <http://www.cabri-volga.org/DOC/EG4/IntermodalFreightTransportbyBelgiumandBulgaria>)

Ülkemizde de bu konuda çalışmalara derhal başlanılmalıdır.

3. GZTF 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 süreci içine girmiş olması ve yatırım, işletme konularında iyileştirmelerin başlatmış olması.
2. MARMARAY projesi ile İstanbul kentsel ulaştırma ve Avrupa – Asya ulaştırmasında kesintisiz demiryolu bağlantılarının sağlanacak olması.
3. Birim enerjiyle daha çok iş üretme kapasitesine sahip olması.
4. Çevre dostu olması.

5. Kamuoyunun desteği.
6. Demiryolunun hız, konfor, güvenlik üstünlükleri.
7. Ülkemizin en önemli 7 limanı ile bağlantıya sahip bulunması.
8. İşgal ettiği arazi kullanımı yönünden altyapı maliyetlerinin düşüklüğü.
9. Ülkedeki ağır sanayi merkezlerinin çoğunu içine alan kapsamlı bir şebeke yapısının bulunması.
10. TCDD'nin köklü bir geçmişe sahip güçlü bir Kuruluş olması.
11. Demiryolu sektöründe yerli üretim ve sanayinin yaygın olarak kullanılması.
12. Demiryolu işletmeciliği alanında faaliyet gösteren uluslar arası Kuruluşlara üye olunması.

Zayıf Yanlar

1. Kentsel ulaşımda toplu taşımının ve özellikle raylı sistemlerin ihtiyaçlara paralel ve planlı olarak gerçekleştirilmemesi.
2. Demiryolu ağının karayolu ağına oranla yetersizliğinden kaynaklanan altyapı dengesizliği.
3. GAP bölgesindeki gelişmelere cevap verebilecek demiryolu altyapısının mevcut olmaması.
4. Sektörde faal personel sayısının yetersizliği.
5. Mevcut altyapı standartlarının yetersizliği.
6. Van gölü feribot işletmeciliğinde yaşanan sorunlar.
7. Organizasyon ve yönetim anlayışının günümüzün yeni yaklaşımlarına uyumsuzluğu.
8. Çeken-çekilen araç yetersizliği.
9. Sinyalizasyon ve elektrifikasyonlu hatların yetersizliği.
10. Raylı ulaşım sistemlerinin 50 yıldan fazla bir süre ihmal edilmiş olması.

Fırsatlar

1. Ülkemizde, TCDD'nin de yer aldığı lojistik sektörün gelişmesiyle birlikte kombine taşımacılığın öneminin artması.
2. Siyasal iktidarın ulaştırma türleri arasında dengenin oluşması için denizyolu, demiryolu ve havayoluna destek verme söylemlerinin somutlaşma yönünde uygulamalarının başlaması.
3. Avrupa Bakanlar Konseyi tarafından planlanmış olan yüksek hızlı demiryolu ağının iki Pan – Avrupa

- koridoru üzerinden Türkiye'ye bağlanmasının planlanması ve bu hattın, Türkiye, Avrupa – Asya transit geçişi 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 uygun olan konumunun iyi değerlendirilmesi ve kararlılıkla uygulamaya geçilebilmesi.
 7. Karayolları Taşıma Kanunu'nun uygulanması ile karayolunun ve ulaştırma sisteminin disipline edilebilmesi.
 8. Enerji fiyatlarının artması.
 9. AB ile bütünleşme bağlamında daha verimli büyük taşıma uzaklıklarının ortaya çıkması olanağı.
 10. Türkiye'de taşıma mesafelerinin demiryolu taşımasına uygun olması.
 11. Demiryolu altyapısının verimli, yüksek kapasiteli, çağdaş teknolojilerle donatılmış, evrensel özelliğe kavuşturulması halinde, uluslararası transit taşımalar için cazip hale gelebilecek olması.
 12. Demiryolu yatırımlarındaki 50 yıllık ihmalin ardından; sektördeki yeniden yapılanma sürecinde diğer taşıma türleri ile rekabet edebilecek olan hızlı tren yatırımlarına başlanması.
 13. Demiryolu taşımacılığının, çevre ve hava kirliliği yönünden diğer taşımacılık modlarından daha avantajlı olması.

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. Bölgesel krizler sonucu bölge ülkeleriyle olan uluslararası taşımaların kesintiye uğraması.
3. AB'ye üyelik sürecinin uzaması sonucu, 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 kentler arası ve uluslararası demiryolu taşımasına katkısının sınırlı kalması.
6. Siyasal iktidarların desteğinin zayıflayabilmesi.
7. Yıllar boyu oluşan ve daha çok karayoluna yönelik olumsuz taşıma alışkanlıkları .
8. 1950 'den sonra yapılan karayollarının demiryolunu besleyecek, bütünleyecek bir sistem olarak düşünülmemesi nedeniyle demiryolları ile karayollarının taşımacılık açısından rakip duruma gelmesi.
9. Hava taşımacılığının payının artması.
10. Küresel ekonomik krizlerin taşımacılık sektörünü olumsuz etkilemesi.
11. Demiryolu yerli sanayinin yeterince gelişmemiş olması.
12. Sektör için özellikle nitelikli eleman yetiştiren eğitim kurumlarının olmaması.



ESKİŞEHİR

TCDD

Turkiye



CAF

01

4-88013-0







GELECEĞE BAKIŞ

02

A- MİSYON BİLDİRİMİ

Mevcut Şebeke ve araçlarını hizmete hazır tutmak, gerektiğinde yeni hatlar ve bağlantı hatları inşa etmek, diğer ulaşım sistemleri ile beslemek ekonomik, gŐvenli, konforlu ve çevreye duyarlı taşıma hizmeti sunmak.

B- VİZYON BİLDİRİMİ

Demiryollarını ncelikli tercih edilen bir ulaşım sistemi haline getirmek ve Őlke kalkınmasının lokomotif gŐcŐ olmak.

C. TEMEL DEğERLER

Emniyet
Ekonomiklik
Sosyal Faydacılık
Çevrecilik
Entegrasyon

D. STRATEJİK AMAÇ VE HEDEFLER

AMAÇ 1

Plan döneminde Demiryolu ile yük taşımacılığını %60, yolcu taşımacılığını %25 artırmak

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

IX. Kalkınma Planında taşıma modlarında güvenliği ön plana çıkartacak politikaların izlenmesi öngörülmüştür. Demiryollarında güvenliğin ilk koşulu sistemin bel kemiği olan yolların bakım ve onarımlarının tam yapılmasıdır. Kurum içi analizde de görüleceği üzere mevcut hatlarımızın yarısından fazlasının yenilenmesi, ray temin edilemediği için gerçekleştirilememiştir. Yol yenilemesi yapılamayan kesimlerde normal hızın çok altında seyir yapılabildiğinden trenler tehirli olarak çalıştırılmaktadır. Bu sebeple mevcut çeken-çekilen araç parkı, insan kaynakları, hat kapasitesi vb. etkin kullanılamamaktadır. Diğer taraftan, yol yenilemesi yapılamayan kesimlerde sık sık deray (trenin raydan çıkması) hadiseleri yaşanmaktadır. Deraylar sonucu yolda ve çeken-çekilen araçlarda

hasarlanmalar meydana gelmekte ve maddi manevi kayıplar yaşanmaktadır. Ayrıca yol yenilemeleri sırasında mümkün olan yerlerde yol geometrisini ve dingil basıncını yükseltici gerekli düzenlemeler yapılacaktır.

Yol yenileme çalışmaları tamamlandığında, mevcut kaynaklardan optimum düzeyde fayda sağlanarak taşıma miktarı artırılabilecektir.

STRATEJİ

- Kuruluşumuz ray ihtiyacının ilk dilimi olan 125.000 ton rayın finansmanı İslam Kalkınma Bankası kredisinden karşılanacaktır. 2. parti 125.000 ton rayın finansmanı ile ilgili çalışmalar sürdürülmektedir. Ayrıca yurtdışından temin edilecek raylar ile birlikte ülkemizde KARDEMİR'den ray temin çalışmalarına devam edilecektir.

- Yol yenileme ve bakım faaliyetlerinde kullanılacak travers, bağlantı elemanı ve makas kendi üretim tesislerimizle birlikte özel sektörden temin edilecektir.

PERFORMANS GÖSTERGESİ

	Birim	2010	2011	2012	2013	2014
Yenilenen Yol Uzunluğu	km/yıl	625	800	767	770	608

HEDEF 1.2: Hat kapasitesini artıracak olan modernizasyon yatırımlarından 1374 km'lik sinyalizasyon ve telekomünikasyon tesislerinin yapımını plan döneminde tamamlamak.

Kurum içi analizde belirtildiği üzere mevcut hatlarımızın ancak % 5'i 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.

Temel politika dokümanlarından olan Orta Vadeli Programda ve IX. Kalkınma planında da yük taşımalarının demiryoluna kaydırılması ve belli hat kesimlerinde sinyalizasyon yatırımlarının gerçekleştirilmesi gerektiği belirtilmiştir.

STRATEJİ

- 505 km.lik hattın sinyalizasyonu ve yol uzatmasının finansmanı Dünya Bankasından temin edilen kredi ile sağlanacaktır.

- 415 km.lik hattın sinyalizasyonun yapımı için Dünya Bankasından kredi ve/veya AB IPA fonlarından hibe temin edilecektir.

-454 km.lik hattın sinyalizasyonu özkaynaklarla yapılacaktır.

PERFORMANS GÖSTERGESİ

	Birim	2010	2011	2012	2013	2014
Sinyalizasyon Projeleri Fiziki Gerçekleşme	Ger.%'si	19	24	26	21	9

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

Kurum içi analizde belirtildiği üzere elektrikli hatlarımızın oranı % 21 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 ülkemizin ulaşımda dışa bağımlı pahalı enerji kullanılmasının ve çevre kirliliğinin önüne geçilmiş olacaktır.

STRATEJİ

- 1064 km.lik hattın elektrifikasyonu finansmanı öz kaynaklardan sağlanacaktır.

PERFORMANS GÖSTERGESİ

	Birim	2010	2011	2012	2013	2014
Elektrifikasyon Projeleri Fiziki Gerçekleşme	Ger.%'si	1	7	12	24	30

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.

Kuruluşumuz, IX. Kalkınma Planı öngörüsü doğrultusunda nüfus yoğunluğu fazla olan merkezler arasında başlatmış olduğu Ankara-İstanbul, Ankara-Konya ve Ankara-Sivas Yüksek Hızlı Tren Projelerinin inşaatlarına devam etmekte olup, söz konusu projeler

Stratejik Plan döneminde tamamlanarak işletmeye alınacaktır.

İzmir, son yıllarda ihracat merkezi olmanın yanında ithalat merkezi haline de gelmiş bulunmaktadır. İzmir'in demiryolu ile doğuya açılımı son derece sıkıntılıdır. Söz konusu sıkıntıyı Afyon-Polatlı demiryolu giderecektir. Söz konusu Proje tamamlandığında Ankara-İzmir hat uzunluğu aynı kesimdeki karayolu ile aynı uzunluğa

çekilebilecektir. Söz konusu hat kesimi yük taşımacılığının yanı sıra yolcu taşımacılığı açısından da önem arz etmektedir.

STRATEJİ

- İnönü-Köseköy ve Köseköy-Gebze kesimlerinin inşaatına AYB ve firma kredileri ile Ankara – Sivas, Ankara-Konya Yüksek Hızlı Tren Projesine ise özkaynaklar ile devam edilecektir.

PERFORMANS GÖSTERGESİ

	Birim	2010	2011	2012	2013	2014
Yüksek Hızlı Tren Fiziki Gerçekleşme	Ger. %'si	36	17	7	15	11

HEDEF 1.5 : Ankara Banliyösünü rehabilite etmek

Banliyö güzergahlarının şehirlerin gelişimini belirleyen etkenler arasında yer alması sebebiyle kentin ve kentçi ulaşımın planlamasında belirleyici olmaktadır. Kuruluşumuzun GZTF analizinde zayıf yanımızı oluşturan “kentsel ulaşımda toplu taşımanın ihtiyaçlara paralel olarak gerçekleştirilmemesi” maddesini güçlü yana çevirmek

amacıyla; Kuruluşumuz, Ankara'nın doğu-batı aksı boyunca uzanan banliyö sisteminin metro standardına çıkartmak için BAŞKENTRAY projesi çalışmalarına başlamıştır. Bu kapsamda 32 set yeni banliyö dizisinin siparişi yapılmış olup, Ankara-Kayaş kesimi 4 hatta ve Ankara-Sincan kesimi 6 hatta çıkartılacaktır.

STRATEJİ

- Başkentray projesi dış kredi ile yapılacaktır.

PERFORMANS GÖSTERGESİ

	Birim	2010	2011	2012	2013	2014
Başkentray Projesi Fiziki Gerçekleşme	Ger. %si	40	60	-	-	-

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

Kalkınma Planı 2009 yılı programında da belirtildiği üzere ulusal ve uluslararası taşımacılıkta lojistik ve eşyanın dağıtımı ile ilgili tüm faaliyetlerin muhtelif işletmeciler tarafından gerçekleştirilmesi için lojistik merkezler kurulacaktır. Lojistik merkezler sayesinde yük taşımacılığı ile ilgili tüm hizmetlerin en iyi şekilde verilmesi, müşterilerin idari, teknik, sosyal, tüm ihtiyaçlarının karşılanabilmesi, yük merkezlerinin belli noktalarda oluşturulması, taşımaların ve taşıma kali-

tesinin artırılması dolayısı ile müşteri memnuniyeti sağlanmış olacaktır. Kuruluşumuzca 12 yerde lojistik merkez kurulması planlanmıştır.

İstanbul'da 3. şahıslar tarafından planlanan özel sektör tarafından yaptırılan Hadımköy ve Kartal Lojistik Merkezleri de devreye girdiğinde yük trenlerinin garesinde, teşkilinde vb. işlemlerinde yaşanan sorunlar da çözüme kavuşturulmuş olacaktır. Eskişehir Hasanbey'deki lojistik merkezi ve Bözüyük Gündüzbey'deki yükleme istasyonları da yük tren hareketlerini önemli ölçüde rahatlatacaktır.

STRATEJİ

- Lojistik merkezler için projelendirme çalışmaları

rını tamamlayıp, öz kaynaklarla gerekli kamulaştırmalar yapıp inşaat çalışmalarına başlanacaktır.

PERFORMANS GÖSTERGESİ

	Birim	2010	2011	2012	2013	2014
Tamamlanan Lojistik Merkezi	Adet	3	3	2	2	2

HEDEF 1.7: 30 merkeze iltisak hattı bağlantısı sağlamak

Kapıdan kapıya taşımacılık yapmak suretiyle taşıyıcı firmaların ulaşım maliyetlerini düşürmek için iltisak hattı ile bağlantı sağlanmaya çalışılmaktadır. Başta Organize Sanayi Bölgeleri olmak üzere, yüksek yük taşıma potansiyeline sahip özel sektöre ait

merkezlere iltisak hattı yapımına Kalkınma Planı 2009 Yılı Programında da öngörüldüğü şekilde devam edilecektir.

STRATEJİ

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

PERFORMANS GÖSTERGESİ

	Birim	2010	2011	2012	2013	2014
Bağlantı Yapılan Merkez Sayısı	Adet	5	5	6	7	7

HEDEF 1.8: Plan döneminde 100 km çift hat yapmak.

IX. Kalkınma Planında ve 60. Hükümet Programında öngörüldüğü şekilde yoğun taşıma talebi nedeniyle hat kapasitesi dar boğazı yaşanan kesimlerde soruna köklü

bir çözüm üretmek amacıyla ilave yollar yapılacaktır.

STRATEJİ

- Çift hatta çıkarılacak olan hatların tatbikat projeleri piyasaya hazırlanıp, öz kaynakla yapılacaktır.

PERFORMANS GÖSTERGESİ

	Birim	2010	2011	2012	2013	2014
Çift Hat İnşaatı Fiziki Gerçekleşme	Ger. %'si	-	24	22	21	21

HEDEF 1.9: GAP Eylem Planındaki Projelerimizi hayata geçirmek.

Güneydoğu Anadolu Projesi ülkemizde bölgesel dengesizlikleri gidermek amacıyla geliştirilmiş en önemli projedir. Başta Atatürk Barajı ve sulama projeleri olmak üzere bir bütün halinde bölge kalkınması ele alınmış ve bugüne kadar önemli bir kaynak bu amaçla harcanmıştır.

Ulaştırma projeleri GAP'ın olmazsa olmaz

bileşenlerinden birisidir. Buna karşın özellikle GAP kapsamında planlanan demiryolu projeleri ile ilgili olarak kalıcı adımlar atılamamıştır.

Öte yandan, AB kapsamında yürütülen çalışmalarda; özellikle Irak'ın yeniden yapılandırılması başta olmak üzere Ortadoğu ve Avrupa arasında ciddi bir yük sirkülasyonu öngörüsü yapılmakta ve bölge ülkelerince bu potansiyele yönelik önemli projeler yürütülmektedir.

Bu anlamda da özellikle demiryolu erişimi anlamında ciddi adımlar atılmadığı açıkça görülebilmektedir. Bu çerçevede 60. Hükümetimiz, Güneydoğu Anadolu Projesini (GAP) canlandırmak ve hızla tamamlanmasını sağlamak amacıyla 2008-2012 dönemini kapsayacak şekilde GAP Eylem Planı hazırlattırması ve Kamuoyuna açıklamıştır.

Kuruluşumuza ait bu projeler gerek bölgenin taşıma

potansiyelinin değerlendirilmesinde ve gerekse Irak ve Suriye başta olmak üzere transit taşımalarda daha etkin bir rol üstlenilebilmesinde büyük önem taşımaktadır.

STRATEJİ

- Hükümetimizce GAP Eylem Planına ayrılan kaynaktan temin edilecek olan finansman ile projeler gerçekleştirilecektir.

PERFORMANS GÖSTERGELERİ

	Birim	2010	2011	2012	2013	2014
Yenilenen Yol Uzunluğu	Km/yıl	100	100	100	-	-
Varyant İnşaatı Fiziki Gerçekleşme	Ger%'si	6	32	39	22	-
Nusaybin Gar Düzenlemesi Fiziki Gerçekleşme	Ger%'si	20	40	40	-	-
Başpınar İstasyonu Düzenlemesi Fiziki Gerçekleşme	Ger%'si	20	40	40	-	-
Çobanbey İstasyon Düzenlemesi Fiziki Gerçekleşme	Ger%'si	100	-	-	-	-

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

Kalkınma planlarında öngörüldüğü üzere yük taşımacılığında demiryolu payının artırılması, 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. Aynı zamanda paydaşlarımız, TCDD'den Kuruma yönelik algılarının olumlu yönde artması için; yük taşımacılığında başarılı olmasını, Kurumun kendini teknoloji alanında yenileyip geliştirmesini, daha modern hale gelmesini, güvenliğin sağlanmasını, hızlı olmasını, hizmet

yelpazesini geliştirerek hizmet kalitesini artırmasını arzu etmektedirler.

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 2010-2014 yılları arasında 120 km/h hıza, 22,5 ton dingil basıncına ve RIV şartlarına uygun ihtiyaç duyulan vagon tipleri belirlenmiştir. 2010 – 2014 yılları arasında 120 km hıza 22,5 ton dingil basıncına ve RIV şartlarına uygun yük vagonunun imalatı planlanmıştır

STRATEJİ

- Bağlı Ortaklıklarımızdan TÜLOMSAŞ ve TÜDEMSAŞ'ta yük vagonları üretilecektir

PERFORMANS GÖSTERGESİ

	Birim	2010	2011	2012	2013	2014
İmal Edilen Vagon Sayısı	Adet/yıl	400	400	400	400	400

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

Yeni elektrikli hatlarımızda çalıştırılmak üzere imal ve temini planlanan 80 adet elektrikli anahat lokomotiflerinin işletmeye alınması ile, yurtdışına bağlı enerji kaynakları kullanımının azaltılması, çekim gücünün artırılması, yetersiz olan elektrikli lokomotif sayısının artırılması, gürültü faktörünün ve çevreye etkisinin ve diğer lokomotiflere kıyasla bakım onarım masraflarının azaltılması amaçlanmıştır.

Elektrifikasyonsuz hatlarda yolcu taşımacılığının daha modern koşullarda yapılabilmesi için Bağlı Ortaklığımız TÜVASAŞ'da başlangıçta 12 adet 3'lü set, 12 adet 4'lü set olmak üzere toplam 24 adet DMU Tren Seti üretimi programlanmıştır.

Ankara-Konya Hızlı Tren hattında çalıştırılmak üzere 6 adet Hızlı Tren Seti temin edilecektir. Bu setler saatte 250 km hızla gidecek ve ayrıca klima, video, TV müzik sistemi, engelliler için donanım, kapalı devre görüntü kayıt sistemi, vakumlu tuvaletler bulunacaktır.

STRATEJİ

- Elektrikli lokomotiflerin İslam Kalkınma Bankasından temin edilen kredi ile TÜLOMSAŞ'ta üretilmesi planlanmıştır.
- Bağlı Ortaklığımız TÜVASAŞ'ta DMU setleri üretilmektedir.
- 6 adet Hızlı Tren Seti kredi/özkaynaklarla yurt dışından temin edilecektir.

PERFORMANS GÖSTERGELERİ

	Birim	2010	2011	2012	2013	2014
Cer Gücüne İlave Edilen Lokomotif Sayısı	Adet/yıl	-	-	5	35	40
Cer Gücüne İlave Edilen DMU Sayısı	Adet/yıl	1	11	12	-	-
Cer Gücüne İlave Edilen EMU Sayısı	Adet/yıl	-	-	-	4	2

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

Hat bakımlarının zamanında ve tekniğine uygun şekilde modern makinelerle yapılması, demiryolu işletmeciliğindeki en önemli konulardan biridir. Halen yapımı süren hızlı tren hatlarımızın işletmeye açılmasından sonraki bakım işleri bir süre yüklenici firma tarafından yapılacak olup, sonrasında Kuruluşumuzca

devam edecektir. Bu süre içinde Hızlı Tren Yol Bakım araçlarının temin edilmesi gerekmektedir.

Konvansiyonel hatlar için kullanılan yol bakım makinelerinin yaşlı oluşu ve yenilenmesi gereken 5000 km lik hat kesiminin olması bu makinelerin kısa sürede teminini gerekmektedir.

STRATEJİ

- Öz kaynaklarla ve AYB'den temin edilecek kredi ile temin edilecektir.

PERFORMANS GÖSTERGESİ

	Birim	2010	2011	2012	2013	2014
Yol Tamir, Bakım ve Kontrol Araçları	Adet/yıl	2	8	22	17	-



AMAÇ 2

Can ve mal güvenliğini en üst seviyede koruyan demiryolu ulaştırmasını gerçekleştirmek

HEDEF 2.1: Demiryolu işletme güvenlik prosedürlerini geliştirmek.

GZTF analizinin güçlü yanlarında belirtilen demiryolunun güvenlik üstünlüğü doğrultusunda AB mevzuatın uyumlaştırma çalışmaları kapsamında Emniyet Yönetim sistemi oluşturulması gerekmektedir.

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

Mevcut durum analizinde belirtildiği üzere hemzemin geçitlerde kaza problemini en aza indirmek için; bu geçitlerin korumalı hale getirilmesi, mümkün olanların kapatılması, yeni hemzemin geçit açılmasına izin verilmemesi ve alt-üst geçit olarak düzenlenmesi gerekmektedir. Bu çerçevede hemzemin geçitler,

STRATEJİ

-Emniyet Yönetim Sistemi AB IPA fonlarından alınan hibe ile gerçekleştirilecektir.

trafiğin yoğun olan yerlerde alt-üst geçitlerle çözüme kavuşturulurken, trafik yoğunluğu olan yerlerde korumalı hale getirilecektir.

STRATEJİ

- Kontrollü hemzemin geçitler tesis edilerek ilgili kuruluşlara fatura edilecektir.

PERFORMANS GÖSTERGESİ

	Birim	2010	2011	2012	2013	2014
Korumalı Hemzemin Geçit Sayısı	Adet	40	40	40	40	40

AMAÇ 3

Üretim faaliyetlerinde özel sektörle işbirliğine gitmek

HEDEF 3.1: TCDD'nin üretim yaptığı fabrikalarda iştirak kurmak.

Hızlı Tren inşaatlarına ve işletmeciliğine başlanması ve teknolojiye meydana gelen gelişimler yeni ihtiyaçlar nedeniyle TCDD'nin kendi imkanlarıyla üretmediği travers, makas gibi ihtiyaçlarının karşılanmasına yönelik olarak TCDD'nin bünyesinde yer alan ve yol üst yapı elemanları üreten fabrikaların sahalarında günün şartlarına uygun teknoloji ile üretim modellerinin ülkemize transferini sağlayacak iştirakler kurulması çalışmalarına başlanılmıştır. Bu kapsamda Çankırı Makas Fabrikası ile Afyon ve Sivas Beton Travers Fabrikalarının boş arazisi üzerinde üretim tesisleri inşa etmek üzere 3.şahıslarla kurulacak iştirakler için yasal zemini

oluşturacak YPK Kararları istihlal edilmiştir. Diğer yandan; demiryolları sanayine özel sektör dinamizmi ile esnekliği katmak, aynı zamanda yurt dışından sermaye girişi ve teknoloji transferi sağlayarak, mevcut üretim tesislerini geliştirmek ve yeni üretim tesisleri kurmak amacıyla araştırmalar sürdürülmektedir.

STRATEJİ

- Çankırı Makas Fabrikası sahası içerisinde makas üretiminde bulunacak yerli ve yabancı ortaklarla bir iştirak kurulacaktır.

- Afyon ve Sivas Beton Travers Fabrika sahaları içerisine travers üretimi için yerli ve yabancı ortaklarla bir iştirak kurulacaktır.

PERFORMANS GÖSTERGELERİ

	2010	2011	2012	2013	2014
Çankırı Makas Fabrikasında İştirak Kurmak	X	-	-	-	-
Beton Travers Fabrikalarında İştirak Kurmak	-	-	X	-	-

HEDEF 3.2. Demiryolu Ar-Ge Projelerini desteklemek

TÜBİTAK, Üniversiteler ve özel sektör katılımıyla Kuruluşumuzun yurt dışından temin ettiği malzemelerin ve sistemlerin yerli kaynaklarla temini

ile maliyet avantajı yanı sıra temine yönelik sıkıntıları aşarak zaman tasarrufu sağlamak hedeflenmiştir.

STRATEJİ

-Üniversitelerle ve Bilim Kuruluşları ile işbirliğine gidilecektir.

PERFORMANS GÖSTERGESİ

	2010	2011	2012	2013	2014
Desteklenen Proje Sayısı	2	1	1	1	1

AMAÇ 4

Kuruluşu yeniden yapılandırmak

HEDEF 4.1: Yeniden yapılanma sürecinde kanun taslaklarına uygun taslak yönetmelikleri hazırlamak

AB mevzuatına uyum çalışmaları kapsamında ulusal programda öngörüldüğü üzere TCDD ve demiryolu sektörüyle ilgili yasal düzenlemeler gerekmektedir. Bu kapsamda “Genel Demiryolu Çerçeve Kanunu” ve “ TCDD Kanunu” taslakları hazırlanmaktadır. Söz konusu taslakların yasalaştırılmasından sonra TCDD'nin demiryolu taşımacılığındaki mevcut tekeli sona erecektir.

Demiryolu yük ve yolcu taşımacılığı rekabete açılacaktır. Kârlılık arz etmeyen ancak sosyal olarak devlet tarafından yapılması talep edilen yolcu taşımacılığı Kamu Hizmeti Yükümlülüğü kapsamında gerçekleştirilecektir. Bu hizmetlerin kalitesini korumaya yönelik olarak ta devletin demiryolu işletmesi arasında imzalanacak olan “Kamu Hizmeti Sözleşmesi Taslağı”nın hazırlanması gerekmektedir.

STRATEJİ

- AB sürecine uyum kapsamında yasal düzenlemeler yapılacaktır.

PERFORMANS GÖSTERGESİ

	2010	2011	2012	2013	2014
Hazırlanan Yönetmelik Sayısı	11	-	-	-	-

Hedef 4.2: Altyapı ücretlendirme sistemini kurmak.

AB uyum mevzuatları çerçevesinde alt yapıyla işletmeciliğin ayrılmasıyla altyapıya erişimin belirli kurallar çerçevesinde ücretlendirilmesi ve herkese ayırım gözetilmeksizin uygulanması gerekmektedir. Bu uygulamaya yönelik çalışmaların söz konusu

demiryolu sektör yasalarının yasalaşmasından önce hazırlanması gereklidir.

STRATEJİ

- AB'den temin edilecek IPA Fonu kapsamında gerçekleştirmek.

PERFORMANS GÖSTERGESİ

	2010	2011	2012	2013	2014
Altyapı Ücretlendirme Sisteminin Kurulması	-	X	-	-	-

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

AB mevzuatları çerçevesinde ekonomik olmayan yolcu treni hatlarında işletmecilerin yolcu taşımacılığı yapmama hakkı verdiği ancak yerel yönetimlerden veya Ulaştırma Bakanlığının talebi ile zararların sübvansedecek şekilde bir sözleşmeye dayalı olarak

işletmecilik yapılması gerekmektedir. Bununla ilgili çalışmaların yasalardan önce hazır olması gerekmektedir.

STRATEJİ

- Dünya Bankası "Yeniden Yapılandırma Projesi" kapsamında temin edilen kredi ile gerekli çalışmalar yapılacaktır.

PERFORMANS GÖSTERGESİ

	2010	2011	2012	2013	2014
KHY Tıp Sözleşmelerini Hazırlamak	-	X	-	-	-

AMAÇ 5:

Kurumsal kapasiteyi geliştirmek

Hedef 5.1: Demiryolu sektöründe çalışan personeli daha etkin ve verimli çalışması için niteliklerini geliştirmek

Kuruluşumuzun insan kaynaklarından etkin bir şekilde yararlanabilmek ve mevcut işletmeciyi Paydaş analizlerinde ortaya çıkan şekliyle daha iyi bir seviyeye getirebilmek için yapılması gereken en önemli çalışmalardan birisi de personelin sürekli eğitiminin sağlanmasıdır.

STRATEJİ

- Uzaktan eğitim gibi yeni eğitim yöntemlerini de kullanarak demiryolu alanında gelişmiş diğer ülke eğitim portallarıyla işbirliği içinde etkileşimli ve benzeşim teknolojileri ile donatılmış eğitim ortamlarında gerçekleştirilecektir.

PERFORMANS GÖSTERGESİ

	Birim	2010	2011	2012	2013	2014
Eğitilen Personel Sayısı	Kişi	10.000	12.000	15.000	18.000	20.000







MALİYETLENDİRME

03

KAYNAK TABLOSU

BİN TL

Kaynaklar	2010	2011	2012	2013	2014
Genel Bütçe	2.534.491	2.611.464	2.682.340	2.762.810	2.845.694
Özel Bütçe	-	-	-	-	-
Yerel Yönetimler	-	-	-	-	-
Sosyal Güvenlik Kurumları	-	-	-	-	-
Bütçe Dışı Fonlar	255.000	260.000	130.000	105.000	40.000
Döner Sermaye	-	-	-	-	-
Vakıf ve Dernekler	-	-	-	-	-
Dış Kaynak	1.348.825	1.744.825	1.544.175	1.011.485	727.425
Özkaynaklar	904.990	1.077.600	1.516.615	1.526.920	1.128.915

MALİYET TABLOSU

BİN TL

AMAÇ VE HEDEFLER	2010	2011	2012	2013	2014	TOPLAM
AMAÇ 1:	2.693.510	3.215.318	3.089.038	2.429.259	1.896.340	13.323.465
Hedef 1.1	297.500	382.500	552.500	425.000	467.500	2.125.000
Hedef 1.2	85.581	122.178	178.424	159.600	79.500	584.020
Hedef 1.3	2.114	16.474	42.774	79.760	80.650	197.410
Hedef 1.4	1.700.000	1.734.000	1.450.000	1.045.000	936.000	6.865.000
Hedef 1.5	46.000	234.000	182.000	-	-	462.000
Hedef 1.6	135.150	136.150	87.000	64.000	36.000	458.300
Hedef 1.7	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	15.000
Hedef 1.8	-	15.000	52.160	105.000	121.040	293.200
Hedef 1.9	255.000	260.000	130.000	105.000	40.000	790.000
Hedef 1.10	44.000	44.000	44.000	44.000	44.000	220.000
Hedef 1.11	104.265	229.265	258.720	322.670	88.650	1.003.570
Hedef 1.12	20.900	38.751	108.460	76.229	-	210.000
Amaç 2:	1.900	1.500	1.500	-	-	4.900
Hedef 2.1	1.900	1.500	1.500	-	-	4.900
TOPLAM	2.695.410	3.216.818	3.090.538	2.429.259	1.896.340	13.328.365



GELİR TABLOSU

BİN TL

AMAÇ VE HEDEFLER	2010	2011	2012	2013	2014	TOPLAM
AMAÇ 1:	0	68.617	126.542	287.360	773.265	1.255.784
Hedef 1.1	0	27.658	63.061	97.003	131.077	318.799
Hedef 1.2	0	0	0	181	16.586	16.767
Hedef 1.3	0	0	0	0	3.018	3.018
Hedef 1.4	0	0	0	20.019	120.991	141.010
Hedef 1.5	0	0	0	60.719	67.717	128.436
Hedef 1.6	0	40.405	48.737	57.407	79.483	226.032
Hedef 1.7	0	9	10	11	13	43
Hedef 1.8	0	0	8.739	16.751	24.398	49.888
Hedef 1.9	0	0	0	0	185.000	185.000
Hedef 1.10	0	0	0	22.136	121.748	143.884
Hedef 1.11	0	545	5.995	13.133	23.234	42.907
Hedef 1.12	0	0	0	0	0	0
TOPLAM	0	68.617	126.542	287.360	773.265	1.255.784





STRATEJİK HEDEF BİRİM İLİŞKİSİ

04

STRATEJİ HEDEF BİRİM İLİŞKİSİ

DAİRELER

HEDEFLER	DAİRELER																												
	Yol Dairesi	Çer Dairesi	Yolcu Dairesi	Mali İşler Dairesi	Yük Dairesi	Sağlık Dairesi	Dış İlişkiler Dairesi	Personel ve İdari İş. Da.	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	1.Bölge Müdürlüğü	2.Bölge Müdürlüğü	3.Bölge Müdürlüğü	4.Bölge Müdürlüğü	5.Bölge Müdürlüğü	6.Bölge Müdürlüğü	7.Bölge Müdürlüğü	Savunma Sekreteriği	Basın Yayın ve Ha.İliş.Müs.	Koruma Güvenlik Müd.
1.5. Ankara Banliyö-sünü rehabilite etmek	**	*	*	*								*		*	*		*				*								
1.6. Kombine taşı-macılığı geliştirmek için 12 adet lojistik merkez kurmak.	*			*	**							*					*			*	*	*	*	*	*	*	*		
1.7. 30 merkeze il-tisak hattı bağlan-tısı sağlamak	**			*								*																	
1.8. Plan dönemin-de 100 km. çift hat yapmak	**			*				*				*								*	*	*			*				
1.9. GAP Eylem Pla-nındaki Projelerimizi hayata geçirmek	*			*								**													*				
1.10. Çekilen araç parkına 2000 adet yük vagonu dahil et-mek		**		*	*							*																	
1.11. Çeken araçlar filosuna 80 elektrikli lokomotif, 84 araçlı 24 set DMU ve 6 set Hızlı Tren Seti ilave etmek		**		*	*							*																	
1.12. Hızlı tren ve konvansiyonel hatları-mızın bakım ve onarımları için 49 adet makine temini	**	*		*								*																	

STRATEJİ HEDEF BİRİM İLİŞKİSİ

HEDEFLER	DAİRELER																												
	Yol Dairesi	Cer Dairesi	Yolcu Dairesi	Mali İşler Dairesi	Yük Dairesi	Sağlık Dairesi	Dış İlişkiler Dairesi	Personel ve İdari İş. Da.	Maizeme 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	1. Bölge Müdürlüğü	2. Bölge Müdürlüğü	3. Bölge Müdürlüğü	4. Bölge Müdürlüğü	5. Bölge Müdürlüğü	6. Bölge Müdürlüğü	7. Bölge Müdürlüğü	Savunma Sekreteriği	Basın Yayın ve Halk İliş. Müş.	Koruma Güvenlik Müd.
2.1. Demiryolu işletme güvenlik prosedürlerini geliştirmek	*	*	*		*					*			*																
2.2. Plan döneminde 200 adet kontrolsüz geçidin kontrollü hale getirilmesi	*			*									*			**				*	*	*	*	*	*	*	*		
3.1. TCDD'nin üretim yaptığı fabrikalarda iştirak kurmak.										*			*	**															
3.2. Demiryolu AR-GE projelerini desteklemek	*	*											**		*														
4.1. Yeniden yapılanma sürecinde kanun tasarılarına uygun taslak yönetmelikleri hazırlamak	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
4.2. Altyapı ücretlendirme sistemini kurmak			*	*	*								**																
4.3. Ekonomik olmayan yolcu treni hatlarında Kamu Hizmeti Sözleşmesi uygulamasına geçmek			*	*									**																
5.1. Demiryolu sektöründe çalışan personeli daha etkin ve verimli çalışması için niteliklerini geliştirmek														**															

** Ana Sorumlu Daire

* Yardımcı Daire

EKLER

EK 1- Temel Politika Dökümanları

Ulaştırma Ana Plan Stratejisinde Kuruluşumuzu ilgilendiren Maddeler:

Ulaştırma Ana Planı Stratejisi raporunda, yatırımların (yıllardır sürmekte olan yatırımların daha fazla geciktirilmeksizin tamamlanması gereği saklı kalmak koşuluyla) öncelikleri 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 karşılamaına 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 kurumlaşmalar (Altyapı, Lisans ve güvenlik sertifikaları, kaza soruşturma ve değerlendirme, araştırma kurumları) oluşturulmalıdır.

b) Altyapı ile İşletme 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 öngörülmelidir.

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) Özellikle 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 gecikilmeksizin 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 çözümlenmelidir.

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.

8. Teknolojik gelişmelerin izlenmesi ve uygulanmasının sağlanması

a) Teknolojik araştırma ve nitelikli personel yetiştirilmesi için Araştırma Merkezi kurulmalıdır.

9. 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

10. AB ile uyum sağlanması

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

(2007-2013) Dokuzuncu Kalkınma Planında Kuruluşumuzu İlgilendiren Maddeler:

1- Uluslararası demiryolu taşımalarında dokuzuncu plan döneminde yıllık ortalama %25 'lik bir artış sağlanması öngörülmektedir.

2- Ulaştırma sistemleri bütüncül bir yaklaşımla ele alınacak, yük taşımalarının demiryollarına kaydırılmasını, önemli limanların lojistik merkezler olarak geliştirilmesini sağlayan, taşıma modlarında güvenliği öne çıkararak politikalar izlenecektir.

3- Demiryolu ve denizyolunda belirli bir tonaj potansiyelini aşan yüklerin demiryolu ve denizyolu ile taşınması özendirilecektir.

4- Uluslararası bağlantıları güçlendiren projelerin gerçekleştirilmesi sağlanacaktır.

5- Büyük ulaştırma projelerinin yapımında ve işletiminde kamu-özel sektör işbirliği modelinin uygulanmasına öncelik verilecektir.

6- Yük taşımacılığı özel sektörün işletmecilik avantajlarından yararlanılmak üzere serbestleştirilecek ve TCDD yeniden yapılanarak kamu üzerindeki mali yükü sürdürülebilir bir seviyeye çekilecektir.

7- Araç yatırımları özel sektöre bırakılacaktır.

8- Özel sektörle ortaklıklara gidilerek başta sanayi bölgeleri olmak üzere demiryolu bağlantı hattı yatırımları yapılacaktır.

9- İstanbul-Sivas, Ankara-Izmir, Ankara-Konya koridorlarında hızlı tren yolculuğuna başlanacaktır. Bu ağ üzerinde inşa edilecek hatların yapım ve işletiminde kamu-özel sektör işbirliği modellerinden yararlanılacaktır.

10- Tüm ana limanların demiryolu bağlantıları sağlanacaktır.

11- Raylı sistem projeleri tek yönde doruk saate asgari 15.000 yolcu/saat düzeyinde gerçekleşmesi beklenen koridorlarda planlanacaktır.

Orta Vadeli Programda Kuruluşumuzu İlgilendiren Maddeler :

1- Sınır garları düzenlenecektir. (Ulusal ulaşım ağımızın trans Avrupa ulaşım ağıyla bütünleşmesi)

2- Yük taşımacılığında demiryolu ve denizyoluna

ağırlık verilecektir.

3- Hızlı tren ağı yaygınlaştırılacaktır.

Kalkınma Planı 2009 Yılı Programında Kuruluşumuzu İlgilendiren Maddeler :

1- İhracat artırıcı yatırımlara yönelinecektir.

2- Yapısal Düzenleme ile ilgili çalışmalar yapılacaktır.

3- GAP projelerine öncelik verilecektir.

4- İhtiyaç fazlası gayrimenkuller değerlendirilecektir.

5- TINA projesine devam edilecektir.

6- Büyük nüfuslu şehirlerarasına hızlı tren yapımına öncelik verilecektir.

7- Marmaray Projesi kapsamında üçleme çalışmaları nedeniyle hattın kapatılması sürecinde yük tren trafiğinin kesintiye uğramaması için gerekli yatırımlar yapılacaktır.

8- Ankara-Konya Hızlı tren hattının alt yapı çalışmaları 2009 yılında tamamlanacaktır.

9- İltisak hattı yapımına öncelik verilecektir.

10- Özel sektörle ortaklıklara gidilerek araç yatırımları özel sektöre bırakılacaktır.

11- Kent içi ulaşımında belediyelerle işbirliğine gidilecek ve raylı sistem yatırımları zirve saate kritik kesitte tek yönde 15.000 yolcu /saat üzerinde yolculuk talebine sahip koridorlarda gerçekleştirilecektir.

12- Irmak-Karabük –Zonguldak sinyali ve elektrifikasyon yapımı yatırım programında yer alacaktır.

13- Kemalpaşa OSB iltisak hattı bitirilecektir. (DLH yapacaktır)

14- Köseköy-Hasanbey lojistik köyleri bitirilecek, Palandöken-Uşak-Boğazköprü-Yenice-Gökköy lojistik köylerinin yapımına başlanacaktır. Tırmıl (Mersin)-Halkapınar (Izmir) geri saha oluşturulması çalışmalarına başlanacaktır.

15- Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi kapsamında Gebze-Köseköy hattının ihalesi yapılacaktır.

16- Ankara-Sivas Hızlı Tren Hattının Kayaş-Yerköy kesimini tatbikat projesi tamamlanacaktır.

60. Hükümet Programında Kuruluşumuzu İlgilendiren Maddeler :

1. Ulaştırma, enerji, bilgi ve iletişim teknolojileri gibi altyapı hizmetlerinin sunumunda etkinlik sağlanacak ve kalite standartları yükseltilecektir.

2. AK Parti iktidarı, göreve geldiğinde ilk iş olarak

ulaşım sistemlerinin dengeli bir şekilde gelişimini sağlayacak bir Ulaştırma Ana Plan Stratejisi hazırlamıştır. Bu planda hedef gelecek on yıl için; kara, deniz, demiryolu ve hava taşımacılığının birbirine paralel gelişimini sağlamak, gerçekleştirilecek projelerle deniz ve hava taşımacılığı ile demiryolu öncelikli olmak üzere tüm ulaşım türleri arasındaki dengeyi sağlamaktır.

3. Demiryollarında; hızlı tren çağını başlatmak, mevcut sistemi yenilemek, yeniden yapılanmayı sağlamak, özel sektörün dinamizmini demiryollarına aktarmak, işletmelerin tedarik sürecine değer katan bir anlayışa geçmek ana hedef olarak belirlenmiştir.

4. Ankara-İstanbul, Ankara-Konya, İstanbul-Ankara-Sivas, Ankara- Afyonkarahisar-İzmir, koridorlarından oluşan ağ üzerinde hızlı tren çalışmaları süratle devam etmektedir.

5. Ankara-İstanbul arasında seyahat süresini 3 saate indirecek hızlı tren projesine büyük önem verilmektedir.

6. Eskişehir-Köseköy etabının ihalesi yapılmıştır.

7. Sadece ülkemizin değil dünyanın da önemli projelerinden biri olan Marmaray projesini hayata geçirilmektedir.

8. Önümüzdeki dönemde demiryolu ağını daha da geliştirilmesi planlanmaktadır.

9. Limanların demiryolu bağlantıları geliştirilecektir. Ulaştırma sektöründe, özel sektör dinamizmini de içine alan politika ve atılımlara yeni dönemde hız verilecektir. Kamu kaynağını daha az, alternatif finans modellerini daha fazla kullanarak, havaalanları ve deniz yapılarında başarıyla uyguladığımız modellerin diğer altyapı projelerine de tatbik edilmesi öncelikler arasında olacaktır.

GAP Eylem Planındaki Hedefler :

Bu çerçevede 60. Hükümetimiz, Güneydoğu Anadolu Projesini (GAP) canlandırmak ve hızla tamamlanmasını sağlamak amacıyla 2008-2012 dönemini kapsayacak şekilde GAP Eylem Planı hazırlattırmiş ve Kamuoyuna açıklamıştır.

Eylem Planı; 4 ana başlık altında 73 ana eylem ve bu eylemlere ilişkin il bazında proje ve faaliyetlerden oluşmaktadır.

Eylem Planı içerisinde yer alan projelerin finansmanı için Hükümetimizce gerekli kaynaklar sağlanmış olup, keşif ve projelendirme çalışmaları tamamlanıp, finansmanı GAP Kalkınma İdaresince karşılanacak ibaresi ile Kuruluşların 2009 Yatırım Programına alınan projeler Kuruluşlarca ihale edilebilecektir.

İçerisinde Kuruluşumuza ait 6 adet projenin de bulunduğu Eylem Planının toplam maliyetinin yaklaşık 30 milyar TL olacağı ön görülmekte olup, başlangıç olarak İşsizlik Sigorta fonunda bu güne kadar biriken 7 milyar TL projelerin finansmanı için tahsis edilmiş durumdadır.

GAP Bölgesi içerisinde kalan Kuruluşumuza ait,

- Nusaybin aktarma istasyonunun düzenlenmesi
- Çobanbey Hudut Kapısının Açılması
- 250 Km. demiryolunun standardına getirilmesi
- Fevzipaşa Varyantının Yapılması
- Akçagöz-Başpınar Varyantı Yapımı
- Başpınar İstasyonunun Düzenlenmesi

projeleri hazırlanan GAP Eylem Planında yer almıştır.

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.

Tüm politika dökümanları doğrultusunda finansman imkanları dahilinde 2010-2014 yılları arasında stratejik amaç ve hedefler belirlenmiştir.