

DEMİRYOLU SİSTEMİMİZİN DURUMU

ORAL Murat¹, KOCABİYİK İshak¹, ÇETİNKAYA Coşkun¹

2.ULUSLARARASI DEMİRYOLU SEMPOZYUMU Bilim Kurulunda Kabul Edilerek
Bildiriler Kitabında Yer Alan Sendikamız Bildirisi

Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası(BTS)

Mithatpaşa cad. No:62/20 Kızılay-ANKARA

Tel:0 312 424 04 70 Faks:0 312 424 07 42

www.bts.org.tr e-mail: info@bts.org.tr

Öz

Temel bir değişken olarak ülkemizdeki demiryolu sistemi ve TCDD'nin mevcut durumunun açık ve net olarak ortaya konulabilmesi, başta yapısal değişim ihtiyaçlarının belirlenmesi olmak üzere geleceğin daha anlaşılabilir olması ve hedeflendirme açısından esas teşkil edecektir.

Bu anlamda ülkemizdeki demiryolu sisteminin rasyonel bir değerlendirmeye ihtiyaç duyduğu açıktır. Başta Ulaştırma Ana Plan Stratejisi olmak üzere bu amaçla yapılmış pek çok çalışmada bu temel anlayışın zaman zaman çok uzağında kalındığı ve işletme ortamına ilişkin genel bir fotoğrafın çıkarılmadığı görülmektedir.

Bildirimizle ülkemizdeki temel demiryolu işletmecilik anlayışının bir fotoğrafı çekilmekte ve geleceğe yönelik atılması gereken adımların yönü ve niteliğine ilişkin bir başlangıç tartışması yapılmaya çalışılmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Üretim, Maliyet, İnsan Kaynakları, Ulaştırma, Yatırım

Abstract

As an essential variable, putting forth clearly the current state of the railway system and TCDD in our country shall primarily constitute the basis for the necessity for structural change as well as making the future more comprehensible and thus facilitating setting out goals.

In this context, it is very clear that the railway system in Turkey needs a rational appraisal. It is observed that the Transport Master Plan Strategy ranking first many studies carried out so far fall very far away from this concept and a panoramic picture of the operating medium is not taken.

In our paper we take a picture of the basic railway operating concept in our country and try to launch an initial discussion on the direction and nature of the steps to be taken towards the future.

Key Words: Production, Cost, Human Resources, Transport, Investment

1. Giriş

2001 Krizi tüm sektörlerde olduğu gibi genelde ulaştırma, özelde ise demiryolu ulaştırmasını ciddi boyutlarda etkilemiştir. 2002 seçimleri ve sonrasında tek parti iktidarına geçilmesi ülkenin tüm kesimlerini beklenti içerisine sokmuştur. Uluslar arası Para Fonu (IMF) ile olan ilişkilerin belli bir platforma oturması ve genel olarak Dünya ölçeğinde yaşanan likidite bolluğu bu beklentiyi güçlendirmeye yetmiştir.

Beklentinin düzeyi 2007 yılında yapılan genel seçimlerde daha da belirginleşmiş, farklı siyasi etkileşimler devreye girmiş de olsa seçmen bu beklenti çerçevesinde hareket ettiğini göstermiştir. Ekonominin geneli açısından pek çok şey söylenebilirse de mikro bazda sektörlerin ve hatta kurumsal yapıların bu süreç içerisindeki performansları bu beklentinin karşılığının olup olmadığının anlaşılmasında yararlanacağımız temel göstergelerden birisidir.

Bu anlamda süreç içerisinde karşılaştırmalı olarak TCDD'nin 2002-2007 döneminin genel performansına bakılması, yeniden yapılandırma ve özelleştirme söylemlerinin yükseldiği bu döneme ilişkin nitelikli bir bakış açısı sağlayacaktır.

2. 2006 Yılı Hazine Müsteşarlığı Yorumu

2006 yılı sonunda sermaye sahibi olarak Hazine'nin TCDD ile ilgili yorumu önemli bir veri oluşturmaktadır.

Müsteşarlığa göre başta TCDD olmak üzere KİT'lerin yarattıkları katma değer hızla düşmektedir. Yatırım harcamaları hızlı tren projesi harcamalarının etkisi ile artmış ise de GSYİH'nın sadece %0,48'inde kalmıştır.

TCDD için Alacak Tahsil Süresi; 2005 yılında 184 gün iken 2006 yılında 234 güne çıkmıştır.

İşletmelerin kasasından çıkan nakdin net olarak ne kadar sürede geri döndüğünü ölçen Nakit Çevirme Süresi, tüm KİT'lerde ortalama 100 gün civarında iken TCDD için 207 gün olmuştur.

TCDD'nin ortakların şirkete aktardığı fonların bir birimine düşen kârlılığı ölçen Özsermaye Getiri Oranı, 2005'te -6,8 ve 2006'da ise -13,7 olarak gerçekleşmiştir.

Kuruluş yılları itibarıyla zarar etmekte olduğundan cari giderlerinin finansmanı amacıyla düzenli olarak Hazine Müsteşarlığı bütçesinden kaynak transferi yapılmaktadır. Bu anlamda toplam KİT sistemi içerisinde en çok transfer yapılan kuruluş olma özelliğini taşımaktadır. Ana transfer kalemi sermaye artırımlarıdır. Son 5 yılda yapılan hızlı aktarımlarla 2006 yılı sonu itibarıyla tüm KİT sermayesinin yaklaşık %35'i TCDD'ye ayrılmış durumdadır.

Yapılan sermaye transferlerine rağmen kuruluşun yatırım harcamaları karşılanamamakta bu sebeple yatırım harcamalarının finansmanı amacıyla uzun vadeli kredi kullanımı yoluna başvurulmaktadır.

Kullanılan krediler dolayısıyla kuruluşun uzun vadeli yabancı kaynaklarının öz kaynaklara oranı 0,22'ye kadar çıkmıştır.

Tüm bu göstergeler bütünlüklü bir ulaştırma politikasının oluşturulamadığını ve ülkemizdeki demiryolu sisteminin hızla tasfiye edildiğini de açıkça göstermektedir.

3. 2003-2007 Dönemi Uygulamaları

Dönemin başlangıcında Hükümet programına paralel olarak hazırlanan Acil Eylem Planı'nda karayollarının altyapısının iyileştirilmesine yönelik 15.000 km double yol yapımının başlatılacağı hükmü yer alırken sağlıklı bir ulaştırma politikasının temel unsuru olan demiryolu ve denizyolu sektörleri için her hangi bir hedef

belirlenmemiştir. Dönem içerisinde özelleştirme adı altında başta limanlar olmak üzere kamu kaynakları ile üretilen değerler hızla elden çıkarılmıştır.

Demiryollarının yeniden devlet politikası haline getirildiği temel sloganına karşılık, başta liman özelleştirmeleri olmak üzere otonomi ve rekabet koşulları tamamen göz ardı edilerek, özelleştirme yöntem ve koşulları bile alıcıların taleplerine uygun olarak oluşturulmuştur. Ana hatları ile demiryolu ile ilgili yapılanların değerlendirilmesi 2008 ve sonrası içinde doğru öngörüler oluşturulmasında yardımcı olacaktır.

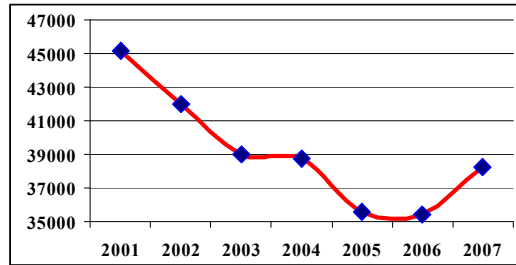
Son beş yıllık dönemde tüm diğer sektörlerde olduğu gibi demiryolu sisteminde de küresel güçlerin dayatmalarına uygun bir şekilde reorganizasyon ve yeniden yapılanma söylemleri ile geçmiştir. IMF'nin kaptanlığında Dünya Bankası ve Avrupa Birliği fonları bu amaç doğrultusunda kullanılmıştır. Yerli danışmanların da katılımı ile değişik adlar altında pek çok çalışma yürütülmüştür.

Temel amacı kamu hizmeti yükümlülüğünün kaldırılması ve demiryolu hizmetinin piyasalaştırılması olan bu süreçte CANAC, EUROMED, Alman Demiryolu Şirketi DB, ARGEDA öne çıkan şirketlerdir. Raporlar bir bütün olarak uygulanmamışsa da genel önerilere uygun olarak TCDD hızla küçültülmüştür. Bu dönemde personel sayısı hızla azalmıştır.

Bu çerçevede istasyonlar kapatılmış, bölgesel trenler kaldırılmış, sistem başta limanlar olmak üzere parça parça özelleştirilmiş, taşınmaz mallar ESKİDJİ vb. emlakçıların *yıllardır beklenen fırsat* sloganlarıyla satışa çıkarılmıştır.

4. 2003-2007 Dönemi Uygulamalarının İstatistikî Değerlendirmesi

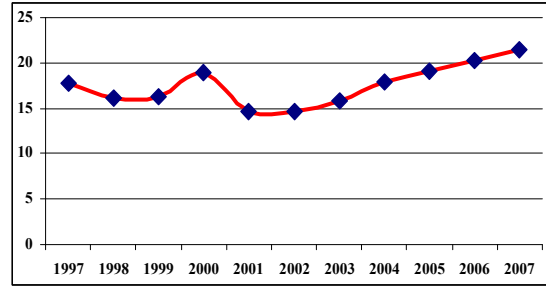
Yeniden yapılanma adı altında yürütülen tüm çalışmaların Kurumu nasıl bir sonuca doğru götürdüğünün istatistiksel bazda değerlendirmesi sağlıklı bir çözümleme yapılmasını da kolaylaştırmaktadır.



Şekil 1. Yıllar İtibariyle Personel Sayısı

Grafiğin incelenmesinden de görülebileceği üzere söz konusu dönemde personel sayısı hızla azalmış 2007 yılında yapılan alımlara karşın çalışan sayısı yaklaşık olarak %16 oranında azalmıştır.

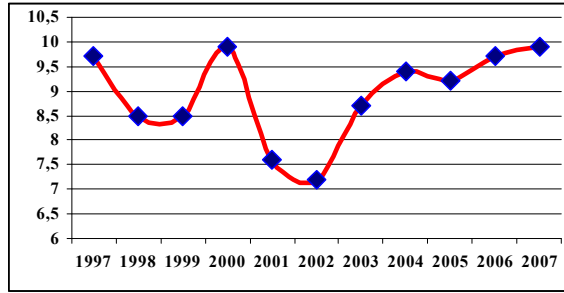
Aynı paralelde net satışlarda da ciddi sorunlarla karşı karşıya olunduğu açıkça görülmektedir. Peş peşe yaşanan krizlerin sonrasına gelen 2002 yılının milat olarak alınması ve gelir oluşumunu belirleyen taşıma mesafesi göz ardı edilerek sadece taşınan yük üzerinden değerlendirme yapılması spekülasyona yönelik güçlü bir malzeme sağlamış gibi görünse de trend biraz daha uzun tutulduğunda gerçekler daha kolay anlaşılacaktır.



Şekil 2. Yükleme Tonajı

Yükleme tonajına ilişkin olarak grafikten de açıkça görülebileceği üzere 2001 krizi öncesinde demiryolu taşımacılığında belirgin bir yükseliş trendi gözlenmektedir.

Kriz sonrasında taşınan yük miktarında gözlenen iyileşmeler ise anlamlı olabilmesi için hangi mesafelere taşındığı ile beraber değerlendirilmelidir. Değerlendirmeyi bu anlamda yaptığımızda ise durumun ciddiyeti daha kolay anlaşılmaktadır.



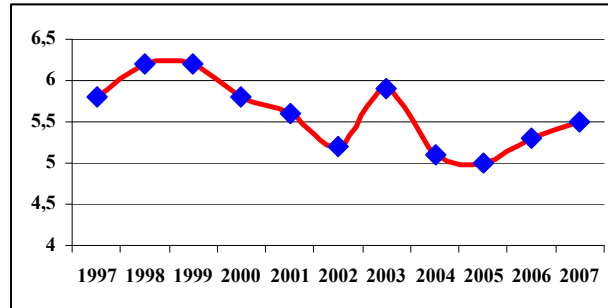
Şekil 3. Yük Taşımalarında Satışlar (Milyar Ton-Km)

Her iki göstergeye birlikte bakıldığında blok tren, ağır tren vb. söylemlerin gerçeği yansıtmadığı, uzun mesafelerdeki üstünlüğüne karşın bu dönemde demiryolu ile yapılan yük taşımacılığının kısa mesafelerde adeta dolmuşçuluğa benzer bir mantıkla sürdürüldüğü gözlenmektedir.

Bu dönemde 550 km olan ortalama taşıma mesafesi 463 km'ye kadar gerilemiştir. Ticari hız ise 3 km/saat'e kadar gerilemiş durumdadır.

Buna bağlı olarak demiryolu sisteminin yük taşımacılığındaki payı hızla azalmış ve 2007 sonu itibariyle % 4'e düşmüştür.

Yolcu taşımalarında ise durum daha da açıktır. Bir yandan dikkatler hızlı trene çekilirken bir yandan da demiryolu ile yolcu taşımacılığında tasfiye süreci kararlı bir şekilde sürdürülmektedir.



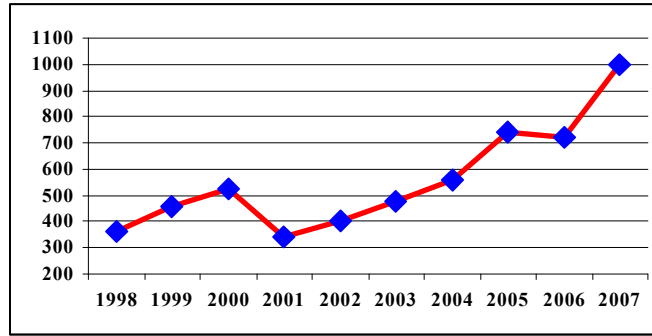
Şekil 4. Yolcu Taşımaları (Milyon Yolcu-Km)

Yolcu taşımaları içerisindeki demiryolu payı bu dönemde %2'nin bile altına düşmüş durumdadır.

Yılda %5 ortalamaıyla büyüdüğü varsayılan bir ekonomide yaşanan bu durağanlık ve hatta çöküş kabul edilebilir değildir.

Bunun doğal sonucu olarak işletme açıkları hızla yükselmektedir.

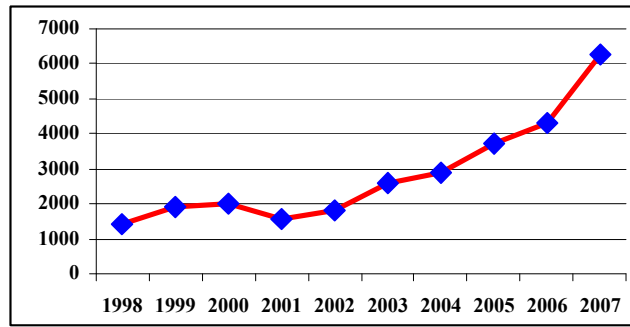
Uygulanan neo-liberal politikalara uyumlu olarak yapılmak istenen, demiryolu sisteminin; limanlar, taşınmaz mallar vb. üzerinden rant aktarımına imkan verecek şekilde, tasfiyesi için bir kamuoyu baskısı yaratmaktadır.



Şekil 5. Yıllar İtibariyle İşletme Zararı (Milyon \$)

Bu dönemde Kuruluşun işletmecilik faaliyetlerindeki zararının \$ bazında ikiye katlandığı görülmektedir.

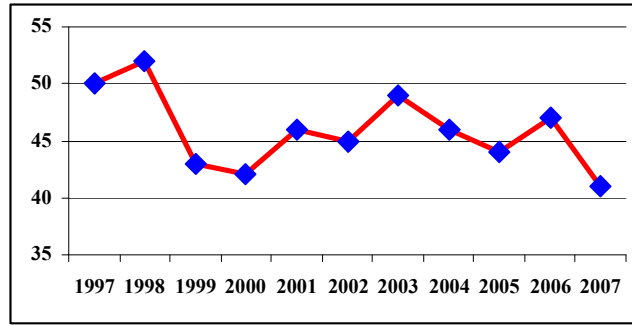
Hazine Müsteşarlığı'nın da belirttiği, gibi oluşan açıklar başta sermaye artırımları olmak üzere dış kaynaklardan karşılanmaya çalışılmaktadır.



Şekil 6. \$ Bazında Ödenmiş Sermaye (Milyon)

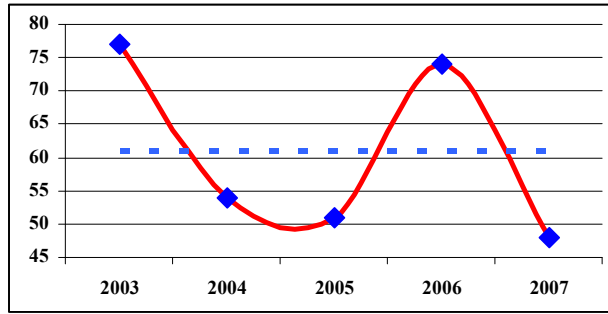
Ekonominin genel durumu ve kırılganlığı düşünüldüğünde kaynakların tüketimindeki bu hoyratlık doğru okunmalıdır.

İşletme faaliyetlerinde gelirin gideri karşılama oranlarına baktığımızda da benzer sonuçlarla karşı karşıya kaldığımız açıkça görülmektedir. Oluşan bu açıklar üzerinde dikkatle durulmalı ve değerlendirilmelidir.



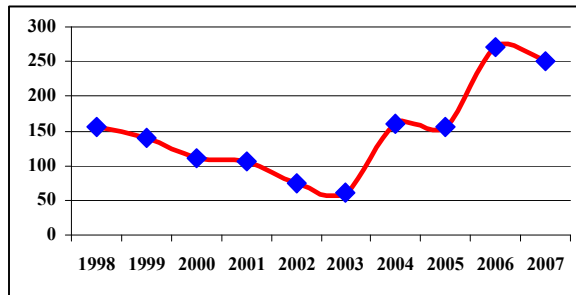
Şekil 7. İşletme Faaliyetlerinde Gelirin Gideri Karşılama Oranı (%)

Öte yandan yatırım büyüklüklerine ilişkin temel verilerinde dikkatle ele alınması gerekmektedir. Bu dönemde yatırım ödeneklerinin yılda ortalama %61'inin yatırıma döndüğü görülmektedir. Bu anlamda yıllar itibariyle yatırım ödeneklerinin gerçekleşme %'sinin incelenmesi yapılanların daha kolay anlaşılmasını sağlayacaktır.



Şekil 8. Yatırım Ödeneklerinin Gerçekleşme %'si

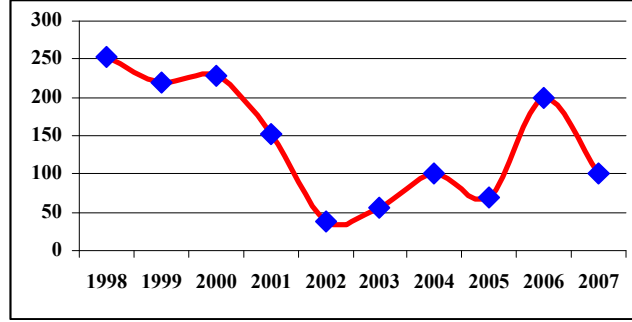
Gösterilmek istenenin aksine hızlı tren dışında kuruma yatırım amacıyla aktarılan kaynak miktarı önemli değişiklikler göstermemektedir. Yani hızlı tren gölgesinde yaklaşık 11.000 km'lik demiryolu varlığı adeta kendi kaderine terk edilmiş durumdadır.



Şekil 9. \$ Bazında Hızlı Tren Hariç Yatırımlar (Milyon)

Bir başka anlatımla 7 liman, 5 fabrika, 60'a yakın irili ufaklı atölye ve on binlerce m² kapalı alan vd. varlıklarıyla demiryolu sistemine ortalama olarak kilometre başına yılda ancak yaklaşık 10.000 \$ tutarında bir yatırım yapılabilmektedir ki bu da yaşanan sorunların nedenlerini açıkça ortaya koymaktadır.

Hatların (Ankara-İstanbul arası hariç tutulmalıdır). Çünkü son 15 yılda bu bölüme yaklaşık 500 milyon \$ tutarında bir harcama yapılmıştır) altyapısı yapıldığı günden bu güne kadar değiştirilmemiş ve hatta üst yapısı bile neredeyse aynı kalmış, bu nedenle de önemli ölçüde teknik ve ekonomik ömrünü tamamlamış durumdadır. Bu anlamda yol yenileme yatırımlarını incelediğimizde uygulamada görülen plansızlık çok daha iyi gözlemlenebilmektedir.



Şekil 10. Yol Yenilemeleri (Km)

Özetlemek gerekirse 2002-2007 döneminde yılda yaklaşık 100 km yol yenilemesi gerçekleştirilebilmektedir. Kuşkusuz son dönemde yaşanan acı veren olaylar önemli ölçüde bu plansızlığın sonuçlarıdır.

5. Sonuç

Demiryolu sistemi ile ilgili temel değişkenlerin incelenmesi üretkenlik ve verimlilik kriterlerine göre yürütülen hizmetin ciddi dar boğazlar yaşadığını açıkça ortaya koymaktadır.

Yapılan çalışmalar mevcut altyapı kısıtlılığı çerçevesinde TCDD'nin kapasitesini kabaca 25 milyon ton/yıl bir başka deyişle 12 milyar ton-km/yıl olarak göstermektedir. Mevcut duruma göre bir değerlendirme yapıldığında yük miktarına göre % 86, ton-km yönünden ise % 80'i aşan bir kapasite kullanımından söz etmek mümkündür.

Buda göstermektedir ki sadece yüksek hız hattı işletmeciliğine odaklanan bir anlayışla ülkemizdeki demiryolu sisteminin istenen etkinlik düzeyine getirilemez.

Bu çıkarım aslında değişik şekillerde siyasetin müdahil olmaya çalıştığı Ulaştırma Ana Plan Stratejisi'nin satır aralarında yer almış ancak planlı çalışma fikrine olan uzaklık bu uyarıları da dikkate almamıştır.

Sistem gerek yatırım ve gerekse işletmecilik anlayışındaki sorunlarında etkisi ile artık dışarıdan büyük ölçekte destek almadıkça ayakta duramaz hale gelmiştir. Aslında ülke ekonomisinin mevcut haliyle bu yükü kaldırabilme şansı da kalmamış durumdadır. Sürece ivedilikle müdahale edilmemesi halinde varılacak nokta sistemin tasfiyesidir.

6. Kaynaklar

- [1] TCDD 1996-2007 İstatistik Yıllıkları
- [2] TCDD 1996-2007 Faaliyet Raporları
- [3] Hazine Müsteşarlığı, Sermaye Sahibi Olarak KİT Performans Değerlendirme Raporu 2006, "Yayımlanmamış"
- [4] DPT, 1990-2007 Ulaştırma İstatistikleri "Yayımlanmamış"
- [5] Booz-Allen & Hamilton Raporları "Yayımlanmamış"
- [6] CANAC Raporları "Yayımlanmamış"
- [7] EUROMED Raporları "Yayımlanmamış"
- [8] Uta Lojistik Dergisi, Ayın Dosyası: Demiryolu Taşımacılığı, Cumhuriyetin Çelik Kolu 150 Yaşında, 2006
- [9] Türkiye Vakıflar Bankası, "Ulaştırma Sektörü", Sektör Araştırmaları Serisi No:24, 2004, Ankara.
- [10] Ulaştırma Bakanlığı, Ulaştırma Ana Planı Stratejisi 2005 "Yayımlanmamış"
- [11] İ. Ergün, Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü, Ankara 1985.