



DÜNYADA VE ÜLKEMİZDE DEMİRYOLU TAŞIMACILIğI

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası
İstanbul Őube Yönetim Kurulu
18 Mayıs 2024





- Demiryolu Taşımacılığı Derneği, Türkiye'deki demiryolu taşımacılığının payını artırmak ve kamu/özel sektör iş birliğiyle demiryolu taşımacılığını geliştirmeye yönelik mevzuat, altyapı, yatırım, insan kaynağı, eğitim gibi alanlarda çalışmalar yaparak aynı zamanda ülkemizde demiryolu bilincini yaymak amacıyla 2006 yılında kurulmuştur.
- DTD, Türkiye'de demiryolu taşımacılığı konusunda tek ve ilk sivil toplum kuruluşudur.
- Günümüzde, Demiryolu Taşımacılığı Derneği'nin çeşitli meslek gruplarından 74 üyesi bulunmaktadır.
- Üyelerimiz, yerli ve yabancı lojistik firmaları, ulusal ve uluslararası parkurlarda demiryolu taşımacılığı yapan, vagon bakım-onarım ve üretim tesisleri olan, liman ve konteyner hat işletmeciliği yapan sektörün önemli firmalarıdır.
- 2013 yılında çıkarılan "Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi" kanunu sonrasında, TCDD Taşımacılık A.Ş. gibi kamu kuruluşları da üyelerimiz arasına katılmıştır.



DTD, özellikle Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı olmak üzere ilgili tüm bakanlıklar, TCDD Altyapı ve TCDD Taşımacılık AŞ, diğer bağlı kamu kurumları, TOBB, TİM, sektörel sivil toplum kuruluşları, üniversiteler, sanayi ve ticaret odaları, uluslararası kuruluşlar ve sektör paydaşlarıyla birçok çalışma ve iş birliği içindedir.

Dünyada Mevcut Durum

Dünya genelinde küresel ticaretin gelişmesine paralel olarak oluşturulan ulaştırma ağları içerisinde, uluslararası demiryolu koridorları;

Emniyetli,

Yapım maliyetinin ucuz, kullanım ömrünün uzun olması,

Daha az arazi gerektirmesi,

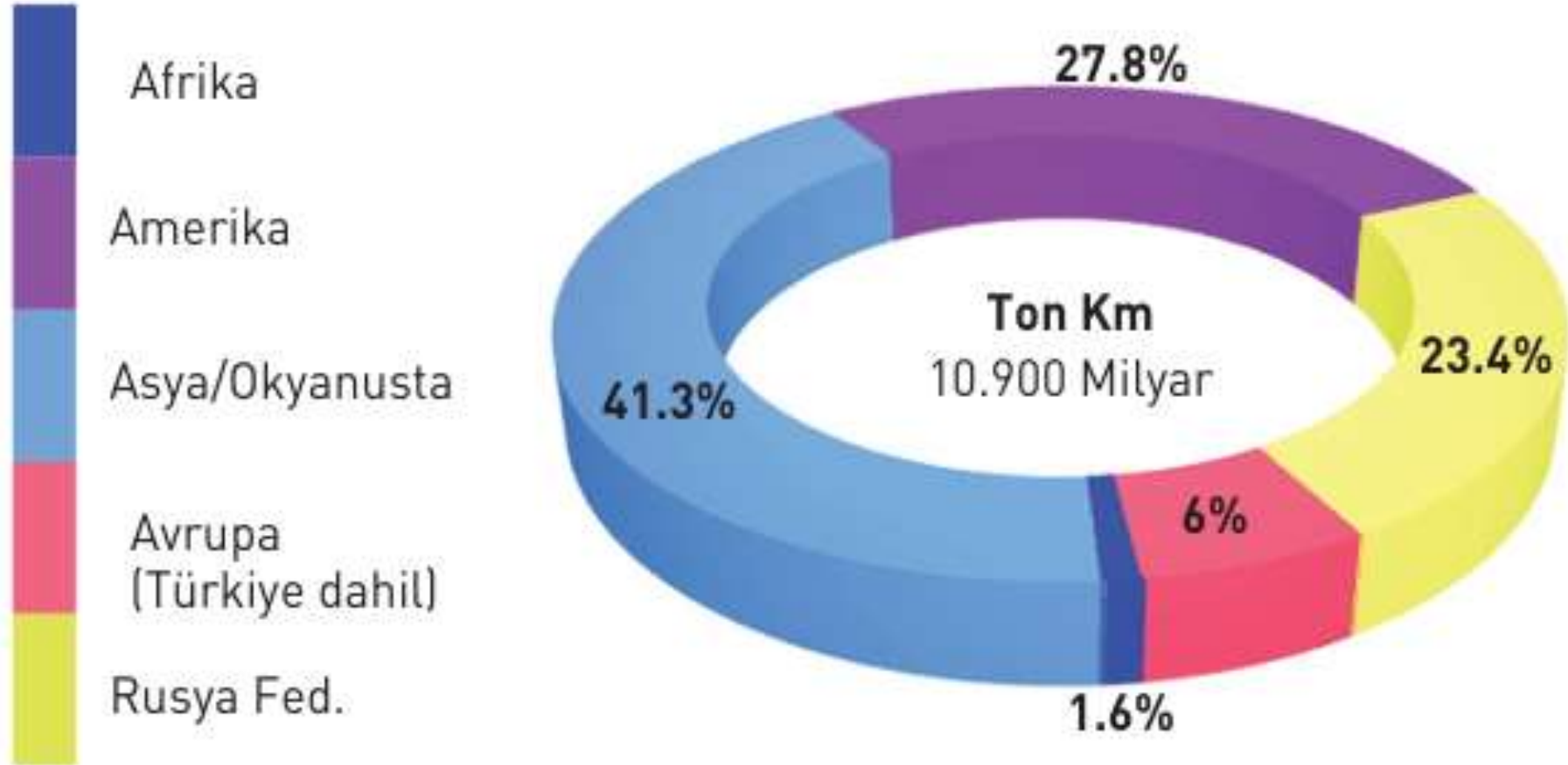
Çevre dostu ve petrole bağımlı olmaması,

nedeniyle kitlesele yüklerin taşınmasında sadece ülke sınırları içerisinde değil, ülkeler hatta kıtalar arasında rakipsiz konuma gelmektedir.



- Ülkeler arası karşılıklı işletilebilirliği sağlayacak ortak altyapı ve işletmecilik standartları ile mevzuatların oluşturulması, sınır geçişlerinde yaşanan zaman kayıplarının azaltılması ve demiryolu koridoru üzerindeki darboğazların giderilmesi ile eksik bağlantıların tamamlanmasına yönelik politikalar ve yatırımlar geliştirilmiştir.

Dünya çapında demiryolu taşımacılığı bölgesel payı (2020 yılı)



- AB, 2021-2027 arası dönemde toplam 300 milyar euro'luk bir yatırımla dünyanın farklı bölgelerindeki projeler üzerinden ulaştırma ve enerji altyapılarıyla dijital bağlantıların güçlendirilmesini hedefleyen “Küresel Geçit” (Global Gateway) projesini açıkladı.
- Proje; enerji, eğitim, araştırma, dijital teknolojiler, sağlık, uluslararası ticaret gibi farklı alanlarda ve sektörlerde hem özel hem de kamusal altyapının desteklenmesi ve daha sürdürülebilir bir yapıya kavuşturulmasını amaçlamaktadır.



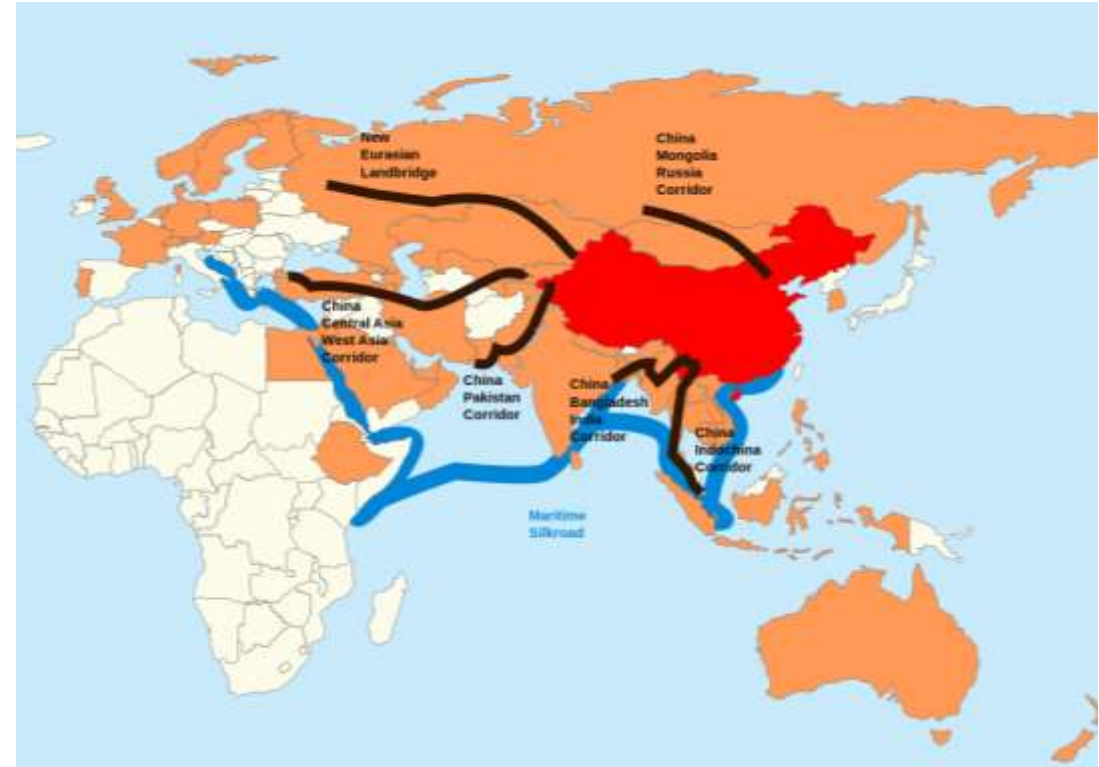
- AB, aynı zamanda Aralık 2019 tarihinde açıkladığı Avrupa Yeşil Mutabakatı ile 2050 yılında iklim-nötr ilk kıta olma hedefini dünyaya duyurmuştur.
- Avrupa Yeşil Mutabakatı, iklim değişikliği ve çevre kirliliği ile mücadele için, AB üye ülkelerini sera gazı emisyonunun olmadığı, rekabetçi bir ekonomiye dönüştürmeyi hedeflemektedir.



- Bu kapsamda enerji, sanayi, finans, inşaat, tarım ve tabii ki ulaşım alanında her geçen gün artan şekilde dönüşümler planlanmaktadır. AB Yeşil Mutabakatının ülkemize hem Gümrük Birliği kapsamında hem de AB'ye ticari entegrasyonumuz açısından önemli etkileri olacağı aşikardır.



- Türkiye’de yeşil mutabakattan etkilenecek temel sektörlerin başında Ulaştırma Sektörü gelmektedir.
- Doğu-Batı koridoru üzerindeki Türkiye’nin, coğrafi avantajlar, politik ve ekonomik dinamikler ile her geçen gün önemi artmaktadır.
- Diğer taraftan Çin’in demiryolu ile Avrupa’ya ulaşma projeleri devam etmektedir.



- Türkiye kendi lojistik potansiyeli ile birlikte; Karadeniz Bölgesi, Orta Asya, Akdeniz Havzası olmak üzere merkezinde olduğu bölgenin potansiyeli de dikkate alındığında, sadece Batı ile Doğu arasında değil, aynı zamanda Kuzey-Güney hattında da aktif rol oynayabilir.





- Ülkemiz, Bakü-Tiflis-Kars hattının ve Marmaray'ın yük trafiğine açılması ardından özellikle Çin – Avrupa arasındaki Orta Koridorda demiryolu yük taşımacılığının önemli bir halkası haline gelme yolunda ilerlemektedir.
- Bunun yanı sıra Zengezur Koridoru ve Kalkınma Yolu gibi önemli projeler de hayata geçmektedir.



Türkiye'nin bu gelişmeler ışığında önemli bir üretim merkezi olma fırsatı yanında bir Lojistik Merkezi, bir Transit Merkezi olma fırsatı da ortaya çıkmaktadır.

Ancak bir Transit ve Lojistik Merkezi olabilmek için bir takım iyileştirmeler yapılması gerekmektedir.

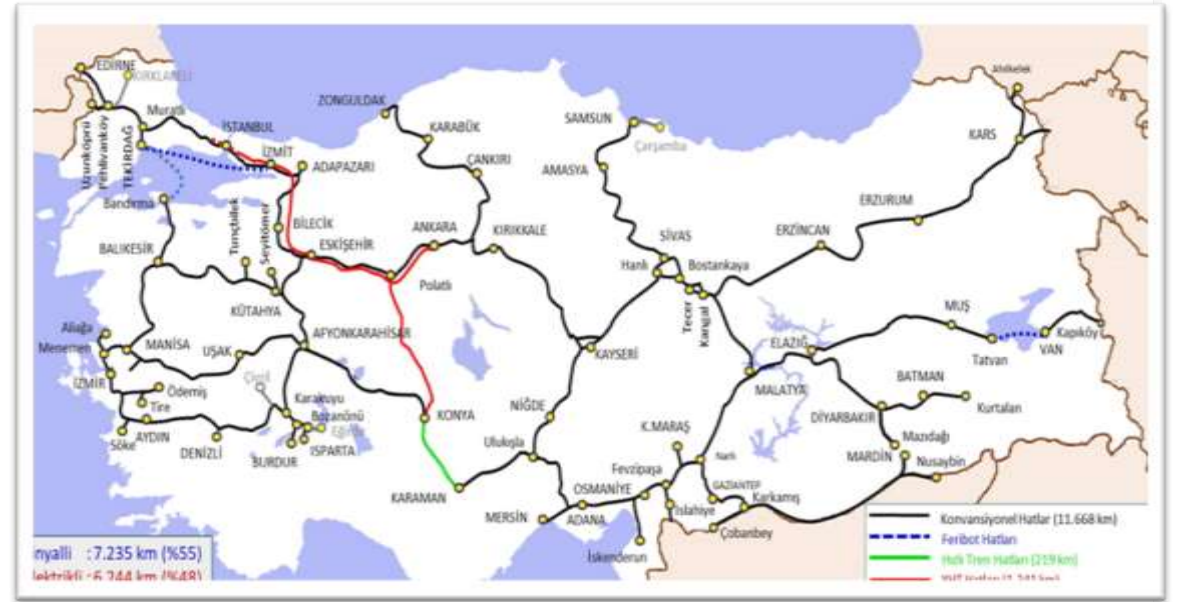


- Komşu ülkeler ile güçlü, yüksek kapasiteli ve verimli demiryolu bağlantılarının olması gerekmektedir. (Irak ile bağlantımız yok, İran bağlantımızda Van gölü geçiş problemi, Avrupa ile kapasite sıkıntısı, BTK politik sorunlar ve kapasite sorunları)
- Son dönemde en çok artış gösteren taşıma şekli, denizyolu-demiryolu kombinasyonu güçlenmesi için bütün ana limanların demiryolu altyapısına bağlanması gereklidir.
- Demiryolu yük altyapı kapasitesinin hızla arttırılması, verimli ve ekonomik bir işletmecilik yapacak kondisyona getirilmesi gerekmektedir. (geometrik düzeltme, elektrifikasyon, sinyalizasyon vb)



Ülkemizde Mevcut Durum

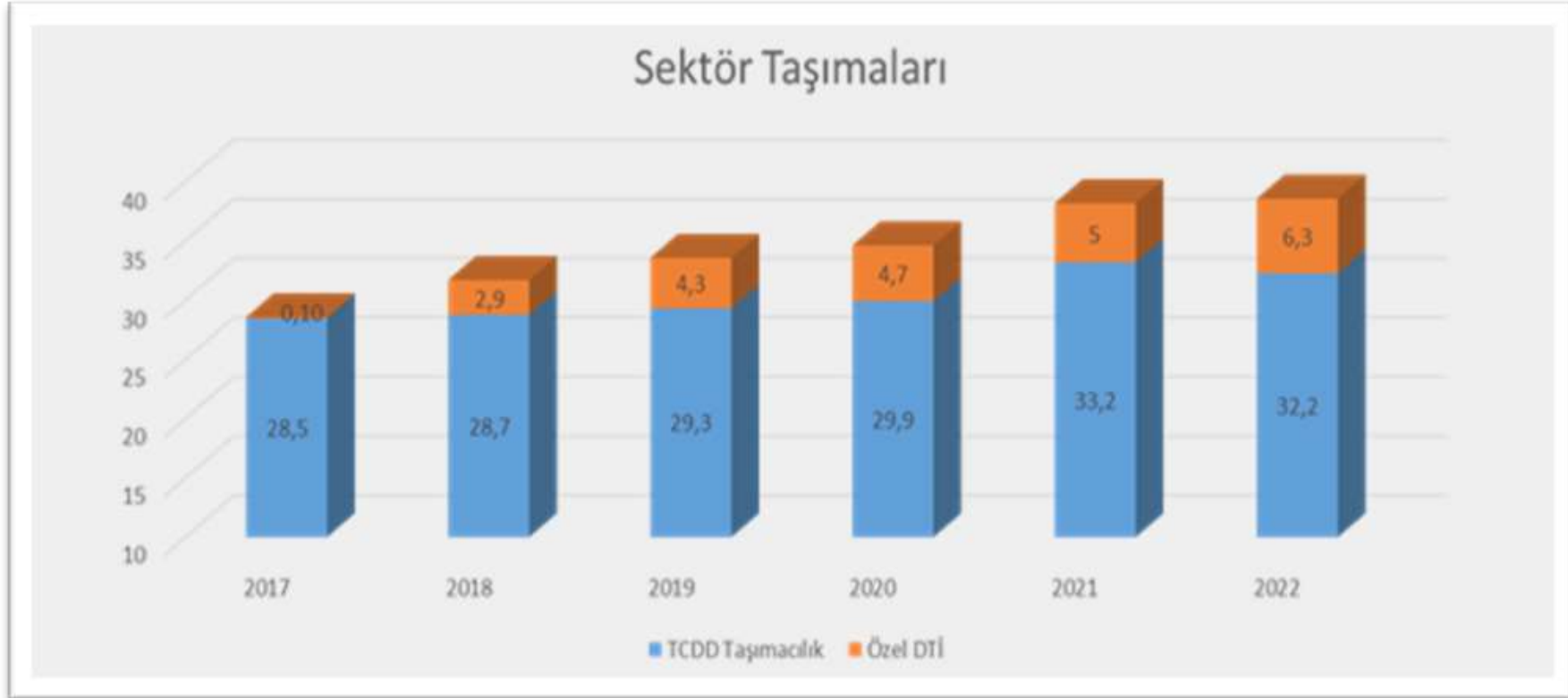
- Ülkemizde 2022 yılı sonunda, 11.668 km konvansiyonel hat, 219 km hızlı ve 1.241 km yüksek hızlı tren hattı olmak üzere toplam **13.128 km** ulusal demiryolu altyapı ağı üzerinde tren işletmeciliği yapılmaktadır.
- Konvansiyonel hatların **%41'i** elektrikli ve **%50'si** sinyallidir. Hızlı ve yüksek hızlı tren hatlarının tamamı elektrikli ve sinyallidir.
- Hatların **%90'ı** tek hat olup, bu durum tren işletme hızının yavaşlamasına önemli etki etmektedir.
- Konvansiyonel hatlarda yük işletmeciliğinde tren hızı yaklaşık **25 km/saattir**.





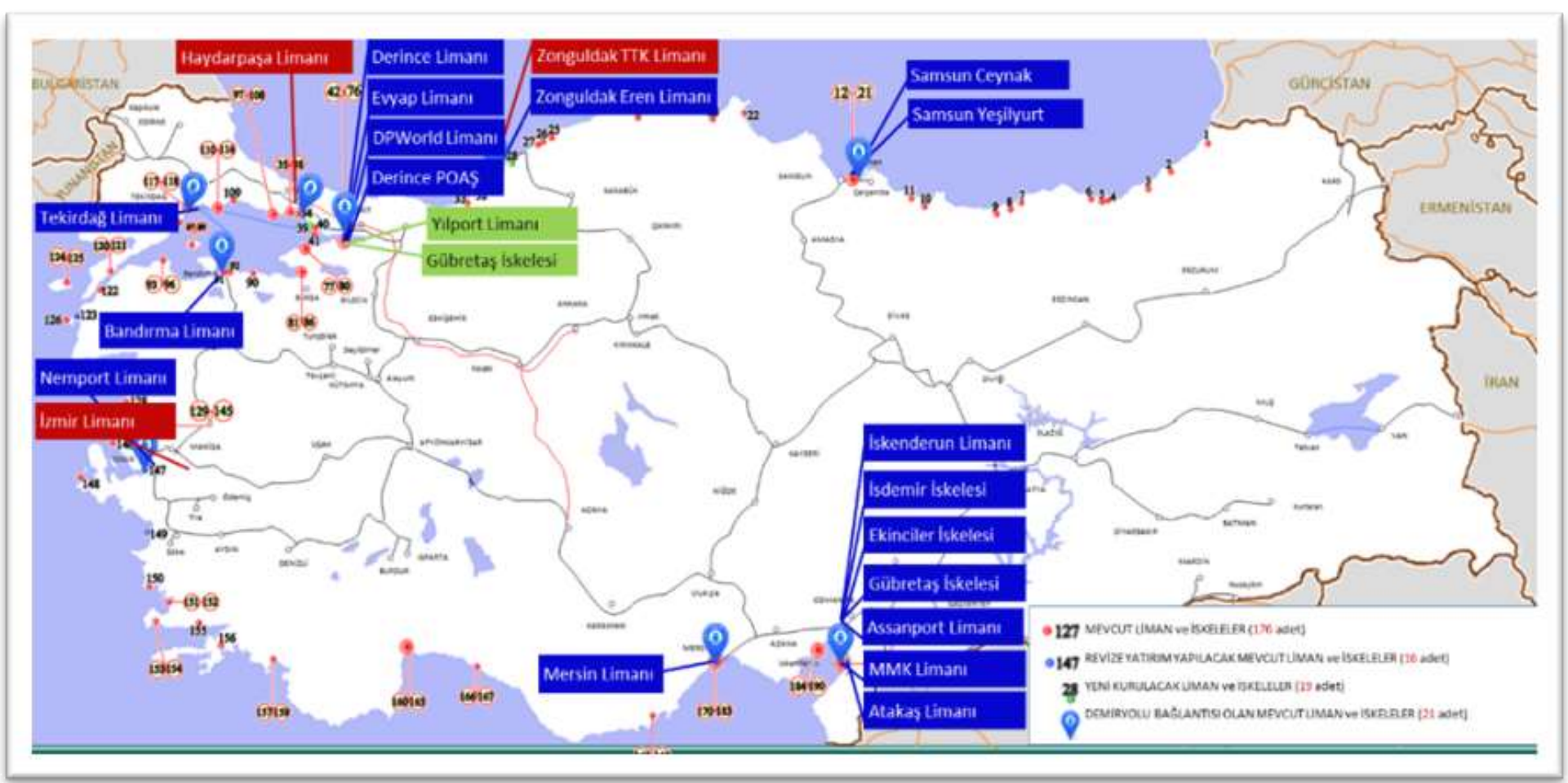
- Ulusal demiryolu altyapı ağı üzerinde 556 ana hat lokomotif ile tren işletmeciliği yapılmaktadır, bunların %78'i dizel, %22'si elektrikli.
- Kullanılan ana hat lokomotiflerinin 359'u (%64,5) 30 yaşın üzerinde, dizel yakıt kullanan ve yük taşıma kapasitesi yüksek olmayan özelliktedir.

- Son açıklanan verilere göre, 2022 yılında TCDD Taşımacılık A.Ş. tarafından yurt içinde 27,5 milyon ton, yurt dışında 4,7 milyon ton olmak üzere toplamda 32,2 milyon ton yük taşınmıştır; DTİ'leri tarafından ilave olarak 5 milyon ton yük taşınarak ülkenin toplam taşınması 37 milyon ton olmuştur.





- Ulusal demiryolu altyapı ağı 12 adet lojistik merkez bulunmaktadır. Ankara, Bozüyük gibi yapımı bitmiş ve devam eden lojistik merkezlerin demiryolu bağlantıları yoktur.
- Birçok limanın ve üretim yerlerinin demiryolu bağlantılarının olmaması, karayolu ile kısa mesafelerde dahi yüksek aktarma maliyetlerine yol açmakta ve sanayicilerimizin demiryoluna yük kaydırmasına engel teşkil etmektedir.



Ülkemizdeki **217 adet mevcut liman ve iskelenin 21 adedinde, 295 OSB'nin 13 adedinde** ve 12 Lojistik Merkezde demiryolu bağlantısı bulunmaktadır. Konvansiyonel demiryolu ağıımızdada 375 km (aktif olarak kullanılan) uzunluğunda toplam **241 adet iltisak hattı mevcuttur.**

Taşımaların yaklaşık % 40,6'sı iltisak hatlarından yapılmaktadır. Demiryolu yük potansiyeli açısından yeni iltisak hatları yapımı önem arz etmektedir.

- Türkiye'deki lokomotif ve hatlar, sanayi sektörünün taşımacılık talebini karşılamak için yeterli değildir. Sanayi sektörünün demiryolu alternatifini daha etkin kullanma potansiyeli bulunmaktadır. Sektörel çalışmalar, bugün 50 milyon tonu aşabilecek bir taşıma talebi olduğunu göstermektedir.



Neler Yapılmalı ?

Neler Yapılmalı?

- Depremden etkilenen hatların yapım çalışmalarının ivedilikle tamamlanarak trafiğe açılmalıdır.
- Liman bağlantıları demiryolu hat kapamalarından olumsuz etkilenmektedir. Bu durum da ihracat taşımalarına olumsuz yansımaktadır.



Lokomotif ve araç ekipman parkı yenilenmeli ve sayısı arttırılmalıdır.

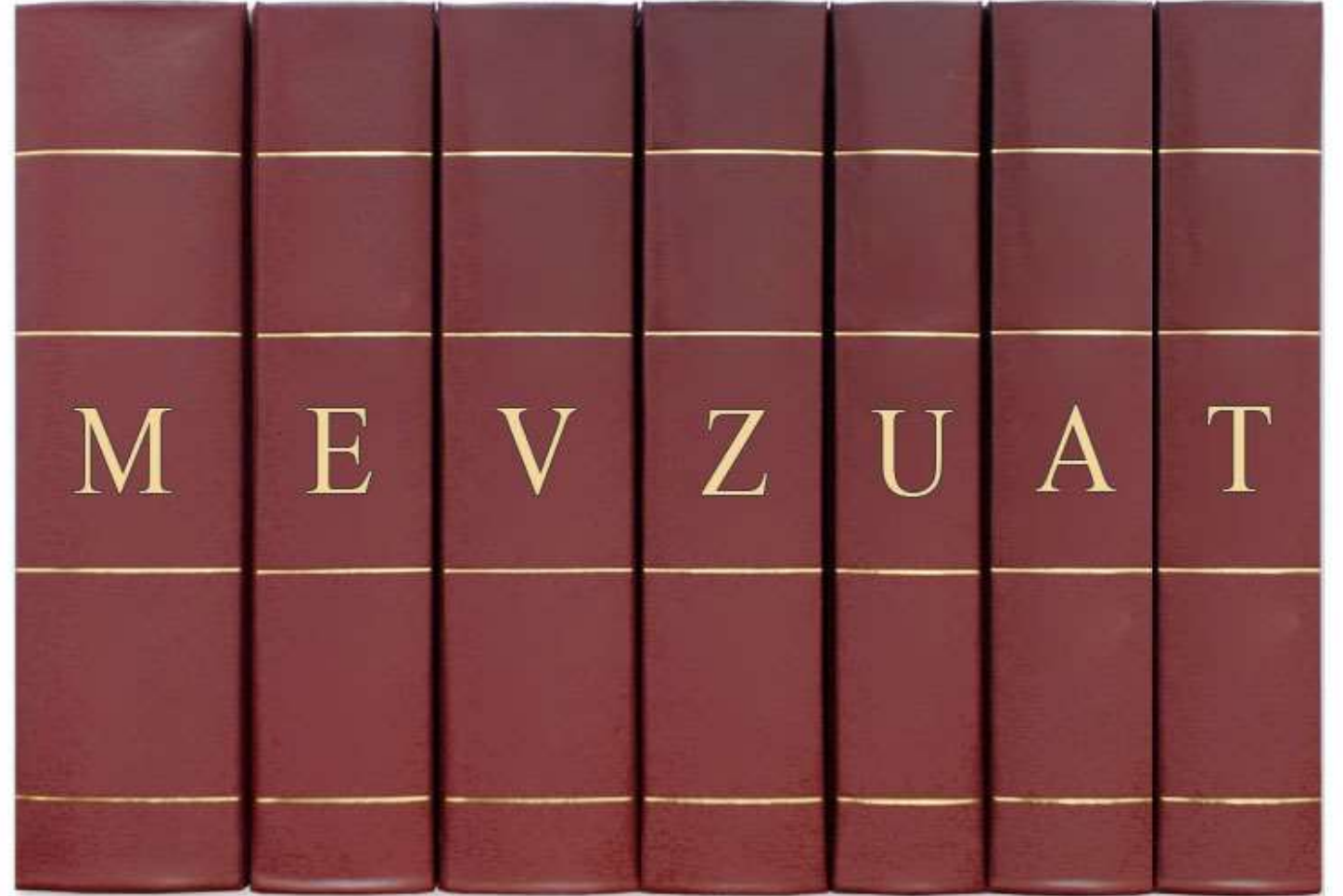
Yeni lojistik çıkış noktaları oluşturulmalı, komşu ülkelerle demiryolu bağlantıları geliştirilmelidir.

- Demiryolu Taşımacılığı Sektöründe, Serbestleşme Kanunu'na Uygun Şeffaf, Eşit ve Adil Rekabet Ortamının Oluşturulması.

- İltisak Hatları Eksiklikleri ve Altyapı Geometrisinden Kaynaklanan Sorunların Çözülerek, Altyapının Verimli Bir Taşımacılık Yapmaya Uygun Hale Getirilmesi.

Demiryolu Taşımacılığına Özel
ve Orta Vadeli Maddi Destek,
Teşvik Paketinin Devreye
Alınması.

- Mevzuat Eksikliklerinin Giderilmesine Yönelik Sektörel Çalıştayların Düzenlenmesi



Sonuç olarak,

- Daha fazla özel sektör oyuncusunun yatırımını çekecek, teşvik ve finansman desteklerine erişimi sağlayacak altyapı/mevzuat çalışmalarının tamamlanmasıyla demiryolu sektörünün, ülkemizin kalkınma hamlesine büyük katkıları olacağını düşünüyoruz.
- Çünkü biliyoruz ki, demiryoluna yapılan her yatırım ve sağlanan her destek, ülke ekonomisine ve halkımıza katma değer sağlayarak büyük ölçüde geri dönecektir.





Teşekkür ederim...