



ULAŖTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŖME BAKANLIĞI

**AVRUPA BİRLİĞİ DEMİRYOLU REFORMU
DENEYİMLERİ VE TÜRİK DEMİRYOLU
SEKTÖRÜNDE SERBESTLEŖME ÇALIŖMALARI**

Ömer TANGÜL

UlaŖtırma ve HaberleŖme Uzmanlığı Tezi

AĞustos 2014

Ankara



ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI

**AVRUPA BİRLİĞİ DEMİRYOLU REFORMU
DENEYİMLERİ VE TÜRKC DEMİRYOLU
SEKTÖRÜNDE SERBESTLEŞME ÇALIŞMALARI**

Ömer TANGÜL

Ulaştırma ve Haberleőtme Uzmanlığı Tezi

AĞustos 2014

Ankara

KABUL VE ONAY

Ömer TANGÜL tarafından hazırlanan Avrupa Birliği Demiryolu Reformu Deneyimleri ve Türk Demiryolu Sektöründe Serbestleşme Çalışmaları adlı bu tezin Ulaştırma ve Haberleşme Uzmanlığı tezi olarak uygun olduğunu onaylarım.

Genel Müdür Erol ÇITAK
Tez Danışmanı

Bu çalışma, tez savunma komisyonumuz tarafından Ulaştırma ve Haberleşme Uzmanlığı Tezi olarak kabul edilmiştir.

Adı ve Soyadı

İmzası

Başkan : _____

Üye : _____

Üye : _____

Üye : _____

Üye : _____

Bu tez, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tez yazım kurallarına uygundur.

İÇİNDEKİLER

ÖZET	i
ABSTRACT	ii
TABLolar LİSTESİ	iv
ŞEKİLLER LİSTESİ	v
KISALTMALAR LİSTESİ	vii
GİRİŞ	1
1. DEMİRYOLU REFORMU ve REKABET	3
1.1.Reform İhtiyacı	3
1.2. Demiryolu Sektöründe Rekabet	6
1.2.1. İntermodal Rekabet	6
1.2.2. Sektör İçi Rekabet	8
1.2.2.1. Yatay Yapılanma (Dikey Bütünleşik Teşebbüsler Arası Rekabet)	9
1.2.2.2. Dikey Yapılanma	12
1.3.Altyapı Erişim Ücretlendirmesi	19
2. AB DEMİRYOLU REFORMU	22
2.1. AB Ülkelerinde Ücretlendirme Sisteminin Prensipleri ve Yapısı	28
2.1.1. Uygulamada Erişim Ücretlendirme Sistemleri	29
2.1.2. Erişim Ücretlendirmesi konusunda AB Mevzuatı	32
2.2. AB Ülkelerinde Türkiye'nin Dikkate Alması Gereken Uygulamalar	34
2.2.1.Almanya	34
2.2.2.Romanya	37
2.3. AB Ülkeleri Yapılanma Modelleri ve Organizasyon Şemaları	38
2.3.1. Avusturya	39
2.3.1.1. Ulusal Emniyet Otoritesi (NSA)	40
2.3.1.2 Ulusal Kaza Araştırma Kurulu (NAIB)	41
2.3.1.3 Avusturya Devlet Demiryolları	42
2.3.1.4. ÖBB Altyapı A.Ş.	43
2.3.2. İspanya	46
2.3.2.1. Ulusal Emniyet Otoritesi (NSA), Demiryolları Genel Müdürlüğü	48
2.3.2.2. Demiryolu Düzenleme Komitesi	49

2.3.2.3. Ulusal Kaza Araştırma Kurulu (NAIB) _____	49
2.3.2.4. İspanya Devlet Demiryolları, Altyapı İşletmecisi (ADIF) _____	50
2.3.2.5. Demiryolu Tren İşletmecisi (RENFE) _____	52
2.3.3. İsviçre _____	53
2.3.3.1. Ulusal Emniyet Otoritesi (NSA) _____	54
2.3.3.2. Ulusal Kaza Araştırma Kurulu (NAIB) _____	56
2.3.3.3. İsviçre Devlet Demiryolları _____	57
2.3.4. İngiltere _____	61
2.3.4.1. Ulusal Emniyet Otoritesi (NSA) _____	63
2.3.4.2. Ulusal Kaza Araştırma Kurulu (NAIB) _____	64
2.3.4.3. İngiltere Devlet Demiryolları _____	65
2.3.5. Sırbistan _____	66
2.3.5.1. Ulusal Emniyet Otoritesi (NSA) _____	68
2.3.6. Hırvatistan _____	69
2.3.6.1. Ulusal Emniyet Otoritesi (NSA), Hırvatistan Demiryolu Piyasası Düzenleme Ajansı (ARTZU) _____	70
2.3.6.2. Hırvatistan Demiryolu Emniyet Ajansı (ASZ) _____	71
2.3.6.3. Ulusal Kaza Araştırma Kurulu (NAIB) _____	72
2.3.6.4. Hırvatistan Devlet Demiryolu _____	72
3. TÜRK DEMİRYOLUNDA SERBESTLEŞME VE YENİDEN YAPILANDIRMA ÇALIŞMALARI _____	73
3.1. Türkiye’de Demiryollarında Serbestleşme Sonrası Mevcut Kurumsal Yapı _____	75
3.1.1. Ulusal Emniyet Otoritesi _____	83
3.1.2. Ulusal Kaza Araştırma Kurulu (NAIB) _____	83
3.1.3. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları _____	83
3.2. Türkiye’de Demiryollarında Serbestleşmeden Sonra Muhtemel İş Akışı _____	87
3.2.1. Yolcu Taşımacılığı _____	87
3.2.2. Yük Taşımacılığı _____	88
3.2.3. Altyapı İşletmeciliği _____	90
3.3. Fiyat sistemi ve erişim ücretlerinin düzeyi _____	91
SONUÇ VE ÖNERİLER _____	92
KAYNAKLAR _____	96
ÖZGÜNLÜK BİLDİRİMİ _____	106
ÖZGEÇMİŞ _____	107

ÖZET

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı	
Tezin Adı	Avrupa Birliği Demiryolu Reformu Deneyimleri ve Türk Demiryolu Sektöründe Serbestleşme Çalışmaları
Türü	Uzmanlık Tezi
Yazar	Ömer TANGÜL
Teslim Tarihi	
Anahtar Kelimeler	Demiryolları, Rekabet, Serbestleşme, Reform, AB ve Türkiye
Tez Danışmanı	Erol ÇITAK
Sayfa Adedi	99
<p>Demiryolu sektörünün kurumsal ve siyasal organizasyonun değişmesi ülkeden ülkeye farklılık göstermekte ve başlangıçtaki konumuna bakarak her ülke için özel çözümler gerektirmektedir. Türkiye’de bunun anlamı, demiryolu ulaşımının serbestleşmesi ve yeni demiryolu şirketlerinin modern yolcu taşımacılığı ile modern lojistik piyasalarında etkin bir şekilde çalışabilmesidir.</p> <p>Demiryolu sektörünün teşkilatlanması göz önünde bulundurulduğunda; Avrupa’da ve diğer ülkelerdeki uygulamalar, demiryolunun günümüzdeki rolünün, ticari amaçlı yönetimin yanı sıra demiryolu şirketleri ile devlet arasında yeterli düzeyde bir mesafe bulunması gerektirdiğini kanıtlamıştır. Demiryolu şirketlerinin yük ve yolcu taşımacılığında ortaklarıyla eşit düzeyde işbirliği yapabilmesi, bakanlığa bağlı bir kamu kuruluşu olarak yönetilmesinden çok daha önemlidir. 1995’den beri Türk demiryolu sektörünün yeniden yapılandırılması veya reformu için birçok çalışma yapılmış ve önerilerde bulunulmuştur. İlk çalışmaların odağında modernizasyon, işletme akışının düzenlenmesi ve iş yönetimi prensibinin getirilmesi konuları varken daha sonraki çalışmalar AB reform felsefesine dayanarak, demiryolu yönetiminin modernizasyonu ve altyapı işletmeciliği ile tren işletmeciliğinin ayrılması konuları üzerine yoğunlaşmıştır. Avrupa, demiryolu reform çalışmalarına 1991’de başlamıştır ve süreç hala devam etmektedir. Türkiye, Avrupa’daki en iyi uygulamayı alıp, başkalarınınca yapılmış maliyetli hatalardan kaçınmak istemektedir.</p> <p>Bu çalışma, AB ülkelerinin demiryolu serbestleşme deneyimlerini dikkate alarak mevcut durumdan istenen duruma geçiş sürecinin nasıl yapılması gerektiği ve sürdürülebilir çözümlere nasıl varılacağı ile birlikte Türkiye demiryolu ulaştırmasının serbestleştirilmesine yönelik bir strateji çerçevesi ortaya koymayı amaçlamaktadır.</p>	

ABSTRACT

Ministry Of Transport, Maritime Affairs And Communications	
Thesis	Liberalization of Turkish Railways and Experiences in EU Countries
Type	Dissertation
Author	Ömer TANGÜL
Submission Date	
Keywords	Railways, Competition, Liberalization, Reform, EU and Turkey
Advisor	Erol ÇITAK
Total Page	99
<p>Change of institutional and political organization of the rail sector differs per country and requires a specific solution per country dependant on the start situation. In Turkey it means to liberalize the railways and to organize the new railway companies as business organizations that can efficiently operate on modern passenger transport market and modern logistics markets.</p> <p>Regarding organization of the rail sector practice in Europe and elsewhere has proven that nowadays role of the railway requires commercial acting management and sufficient distance between the railway companies and the State. It is more important that the railway companies can cooperate on equal level with partners in freight logistics and public passenger transport than that they are managed as a State ministry organization. Since 1995 several studies and proposals for restructuring or reform of Turkish Rail Sector have been produced. Early studies focused on modernization, streamlining of operations and introduction of business management. Later studies were based on the EU reform philosophy which includes also modernization of railway management and separation of infrastructure management and railway operations. Europe started with such reform objectives in 1991 and the process is still ongoing. Turkey wants to adopt best practice in Europe and to avoid costly mistakes made by others.</p> <p>This study aims to provide proposal for strategy framework for Turkish railway liberalization including the transition from current situation to the desired situation; how to do it and how to achieve sustainable solutions by taking into account EU countries railway liberalization experience.</p>	

TEŞEKKÜR

Çalışmam boyunca değerli yardım ve katkılarıyla beni yönlendiren danışmanım ve Genel Müdürüm Sayın Erol ÇITAK'a, yine kıymetli tecrübelerinden faydalandığım Daire Başkanım Sayın Bilgin Recep BEKEM ve çok değerli arkadaşım Ulaştırma ve Haberleşme Uzman Yardımcısı Sayın Çağlar TABAK'a ve manevi destekleriyle beni hiçbir zaman yalnız bırakmayan aileme teşekkürü bir borç bilirim.

TABLÖLÄR LİSTESİ

Tablo 2.1. AB Ülkelerindeki Dikey Yapılanma Modelleri _____	28
Tablo 2.2. Ücretlendirme Birim ve Parametreleri _____	30
Tablo 2.3. Şekillerin Anlamları _____	39
Tablo 3.1. Demiryollarında Serbestleşme Süreci İle İlgili Dış Kaynaklı Teknik Yardım Projeleri _____	74

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1.1. Paralel Hatlar Rekabeti _____	10
Şekil 1.2. Çokmodlu Rekabet _____	10
Şekil 1.3. Dikey Ayrışma Türleri _____	13
Şekil 2.1. Avusturya Demiryolu Kurumları Şematik Gösterimi _____	40
Şekil 2.2. BMVIT Organizasyon Şeması _____	41
Şekil 2.3. VERSA Organizasyon Şeması _____	42
Şekil 2.4. ÖBB Holding Organizasyonel Şirket Gösterimi _____	43
Şekil 2.5. ÖBB Altyapı A.Ş. Organizasyon Şeması _____	44
Şekil 2.6. İşletme (Emniyet) Müdürlüğü Organizasyon Şeması _____	45
Şekil 2.7: İspanya Demiryolu Kurumları Şematik Gösterimi _____	46
Şekil 2.8. İspanya Kalkınma Bakanlığı Organizasyon Şeması _____	47
Şekil 2.9. İspanya Kalkınma Bakanlığı Demiryolları Genel Müdürlüğü _____	48
Şekil 2.10. İspanya Kalkınma Bakanlığı Demiryolu Düzenleme Komitesi _____	49
Şekil 2.11. Demiryolu Kazaları İnceleme Komisyonu _____	50
Şekil 2.12. ADİF Organizasyon Şeması _____	51
Şekil 2.13. Trafik Emniyet Müdürlüğü Organizasyon Şeması _____	52
Şekil 2.14. RENFE Organizasyon Şeması _____	52
Şekil 2.15. İsviçre Demiryolu Kurumları Şematik Gösterimi _____	54
Şekil 2.16. Ulaştırma Federal Ofisi (BAV) Organizasyon Şeması _____	55
Şekil 2.17. İsviçre Kaza Araştırma Kurulu (SAIB) Organizasyon Şeması _____	56
Şekil 2.18. SBB Holding Organizasyon Şeması _____	57
Şekil 2.19. SBB EYS Organizasyonu _____	59
Şekil 2.20. SBB Altyapı Şirketi Organizasyon Şeması _____	60
Şekil 2.21. İngiltere Demiryolu Kurumları Şematik Gösterimi _____	61
Şekil 2.22. İngiltere Ulaştırma Bakanlığı Organizasyon Şeması _____	62
Şekil 2.23. ORR Organizasyon Şeması _____	64
Şekil 2.24. RAIB Organizasyon Şeması _____	65
Şekil 2.25. Network Rail Organizasyon Şeması _____	66
Şekil 2.26. Sırbistan Demiryolu Kurumları Şematik Gösterimi _____	67
Şekil 2.27. Sırbistan Ulaştırma Bakanlığı Organizasyon Şeması _____	67
Şekil 2.28. Demiryolu Müdürlüğü Organizasyon Şeması _____	68
Şekil 2.29. Hırvatistan Demiryolu Kurumları Şematik Gösterimi _____	69
Şekil 2.30. Hırvatistan Demiryolu Emniyet Ajansı (ASZ) _____	71
Şekil 2.31. HZ Altyapı Ltd. Organizasyon Şeması _____	73
Şekil 3.1. TCDD Taslak Organizasyon Şeması _____	77
Şekil 3.2. TCDD Taşımacılık A.Ş. Taslak Organizasyon Şeması _____	78
Şekil 3.3. Türkiye’de Demiryollarında Mevcut Kurumsal Yapı _____	80
Şekil 3.4. Türkiye Demiryolu Kurumları Şematik Gösterimi _____	81

Şekil 3.5. UDHB Organizasyon Şeması	82
Şekil 3.6. DDGM Organizasyon Şeması	83
Şekil 3.7. TCDD Organizasyon Şeması	84
Şekil 3.8. TCDD Emniyet Organizasyonu	85
Şekil 3.9. TCDD Bölge Emniyet Organizasyonu	86
Şekil 3.10. Türler Arası Örnek Yapılanma	86
Şekil 3.11. Yolcu Taşımacılığı İş Akış Şeması	88
Şekil 3.12. Yük Taşımacılığı İş Akış Şeması	90

KISALTMALAR LİSTESİ

AB: Avrupa Birliği

ADIF: İspanya Devlet Demiryolları Altyapı İşletmecisi

AEG: Almanya Genel Demiryolu Kanunu

AFER: Romanya Demiryolu Otoritesi

ARTZU: Hırvatistan Demiryolu Piyasası Dzenleme Ajansı

ASZ: Hırvatistan Demiryolu Emniyet Ajansı

BAV: İsviçre Ulaştırma Federal Ofisi

BMVIT: Avusturya Ulaştırma, Yenilik ve Teknoloji Bakanlığı

BNA: Almanya Federal Şebeke Kuruluğu

CFR: Romanya Ulusal Demiryolu Altyapı Şirketi

CIAF: Demiryolu Kazaları İnceleme Komisyonu

CRF: İspanya Demiryolu Dzenleme Komitesi

BR: British Rail

ÇYS: Çok Yıllık Sözleşme

DB: Deutsche Bahn

DB AG: Almanya Demiryolu Kuruluğu

DDGM: Demiryolu Dzenleme Genel Müdürlüğu

DETEC: İsviçre Çevre, Ulaştırma, Enerji ve İletişim Bakanlığı

DGF: İspanya Demiryolları Genel Müdürlüğu

EBA: Almanya Federal Demiryolu Otoritesi

ENS: European Night Services

EYS: Emniyet Yönetim Sistemi

- FS:** Ferrovie dello Stato S.p.A.
- GVG:** George Verkehrsorganisation GmbH.
- HSE:** İngiltere Sağlık ve Güvenlik İdaresi
- IE:** İrlanda Demiryolu ve Altyapı İşletmecisi
- KHY:** Kamu Hizmeti Yükümlülüğü
- NS:** Hollanda Demiryolları (Nederlandse Spoorwege)
- OPRAF:** İngiltere Demiryolu Yolcu Franchise Verme Ofisi
- ORR:** İngiltere Demiryolu Düzenleme Ofisi
- OSE:** Yunanistan Demiryolu Altyapı ve Tren İşletmecisi
- ÖBB:** Avusturya Devlet Demiryolları
- RAIB:** İngiltere Demiryolu Kaza Araştırma Ofisi
- REFER:** Romanya Demiryolu Düzenleme Otoritesi
- RENFE:** İspanya Devlet Demiryolları Tren İşletmecisi
- RFI:** İtalya Demiryolu Altyapı İşletmecisi
- RHK:** Finlandiya Demiryolu Altyapı İşletmecisi
- RK:** Rekabet Kurulu
- SAIB:** İsviçre Kaza Araştırma Kurulu
- SBB CFF FFS:** İsviçre Devlet Demiryolları
- SJ:** İsveç Devlet Demiryolları (Statens Järnvägar)
- SNCB:** Belçika Demiryolu Altyapı ve Tren İşletmecisi
- SNCF:** Société Nationale des Chemins de Fer Français
- SNCFR:** Romanya Ulusal Demiryolu Şirketi
- SRA:** İngiltere Stratejik Demiryolu Otoritesi
- TCDD:** Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları

TDM: Tam Dağıtılmış Maliyet

TERFN: Trans Avrupa Demiryolu Yük Ağı

UDHB: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

VERSA: Avusturya Ulaştırma Kaza Araştırma Federal Ofisi

VR: Finlandiya Demiryolu Tren İşletmecisi

YHT: Yüksek Hızlı Tren

GİRİŞ

Türkiye'nin kalkınmasında ve bağımsızlığında belirleyici olan demiryollarının yeniden canlandırılması ve taşımacılıktaki rolünün güçlendirilmesi için; serbest, rekabetçi, ekonomik ve sosyal açılardan sürdürülebilir ve Avrupa Birliği (AB) mevzuatı ile de uyumlu bir demiryolu sektörünün oluşturulmasına ihtiyaç vardır. Bütünleşik ulaştırma sistemi içinde, demiryolu taşımacılık sisteminin avantajlı yönlerinden daha fazla yararlanılabilmesi için alınması gerekli önlemlerin başında demiryolu sektöründeki tekelin kaldırılarak serbest, şeffaf, adil ve sürdürülebilir bir rekabet ortamının sağlanması gelmektedir.

Türkiye'nin serbest, adil ve sürdürülebilir bir rekabet ortamında demiryolu taşımacılığını sağlamak için AB ülkelerinin deneyimlerinden ders çıkarıp yapısal dönüşümleri ülkemizin somut şartlarına en uygun şekilde hayata geçirmesi gerekmekte ve beklenmektedir. Bu nedenle bu çalışmanın amacı, demiryolu sektörünün içinde bulunduğu rekabet ortamı ve uygulanan yapısal reformların rekabet üzerindeki etkilerinin ele alınması ve AB ülkelerindeki serbestleşme deneyimlerinden faydalanarak Türkiye'de bu yönde yapılanların veya yapılması gerekenlerin değerlendirilmesidir.

Bu çalışma, AB ülkelerinde demiryolu serbestleşme sürecinde uygulanan örneklerden ders çıkararak Türkiye'nin kendine özgü koşulları çerçevesinde demiryolu serbestleşme deneyimine ışık tutması açısından önem arz etmektedir. Çalışma kapsamında, demiryollarında yaşanan rekabet, bazı AB ülkelerinde serbestleşme sonrası oluşan yapı, ülkemiz için uygulanabilecek örnek modeller ve Türkiye'deki mevcut demiryolu organizasyonu incelenecektir. Çalışma, ülke bazında sadece bazı AB ülkeleri ve Türkiye'nin incelenmesi ile sınırlı olacaktır.

Çalışmanın yöntemi olarak, ilk aşamada literatür taraması yapıldıktan sonra AB ülkeleri yapılanma modelleri ve organizasyon şemaları değerlendirilip yorumlanacaktır. Sonraki aşamada, AB ülkeleri ve Türkiye arasında mukayese yapılarak, Türkiye'ye önerilerde bulunulacaktır.

1 Kasım 2011 tarihli ve 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile 1 Mayıs 2013 tarihli ve 6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun'un hükümleri mevcut yapı ve uygulamaya hukuki zemin teşkil etmektedir. Bu kanunların hükümleri temel veri kaynaklarıdır.

Bu doğrultuda, birinci bölümde demiryolu reformlarının amacı, sektörün diğer ulaşım alt sistemleriyle olan rekabet ilişkisi ve sektör içinde rekabetin geliştirilmesine yönelik uygulanan farklı yapılanma modellerinin avantaj ve dezavantajları tartışılacaktır.

İkinci bölümde, Türkiye'nin aday olarak uyum sürecinde dikkate aldığı AB'nin demiryolu politikaları, reformları ve sektöre özgü düzenlemeler ele alınacak ve bazı AB ülkelerinin serbestleşme deneyimleri, yapılanma modelleri ve organizasyon şemaları incelenecektir.

Üçüncü bölümde ise, yürürlüğe giren Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun'un getireceği düzenlemeler ele alınacak ve Türkiye'deki demiryolu sektörünün mevcut ve gelecekteki durumu değerlendirilecektir.

1. DEMİRYOLU REFORMU ve REKABET

Diğer ulaşım modlarından gelen rekabetçi baskı sonrası pazar payı gittikçe gerileyen demiryollarının mali performansını iyileştirme, hizmet kalitesini yükseltme amacıyla başlayan reform çalışmaları pek çok ülkede art arda devreye girmiş; reformlarla gelen serbestleşme, özelleştirme ve deregülasyon uygulamalarının sektörün gerek kendi içindeki gerekse diğer ulaşım modları ile olan rekabetine önemli etkileri olmuştur.

Bu bölümde öncelikle, demiryolu reformunun nedenleri ve amaçlarına değinilecek, ardından sektörün içinde bulunduğu rekabet ortamı ve sektör içi rekabetin oluşturulmasına yönelik uygulanan farklı yapılanma modellerine yer verilecektir.

1.1. Reform İhtiyacı

Demiryollarının ulaştırma alanındaki üstünlüğü karayolları, boru hatları ve havayollarından gelen rekabetçi baskı sonrasında yerini pazar payı ve kâr kayıplarına bırakmış; 20. yüzyıl demiryolu politikası, bu gelişmeler ışığında gelen reform ihtiyaçları doğrultusunda yeniden şekillenmiştir (Gomez ve Ibanez, 2004, s.2).

Demiryollarında devletin varlığı, katı regülasyon uygulamaları veya hizmetlerin doğrudan kamu kesimi aracılığıyla yerine getirilmesi şeklinde kendini göstermiştir. Sübvansiyonların, aşırı istihdam ve kârlı olmayan hatlarda faaliyetlerin sürdürülmesi gibi durumların yol açtığı zararları yeterince karşılayamaması sonucunda, demiryollarının mali bünyesi giderek kötüleşmiştir. Birçok sektör gözlemcisi, devletin demiryollarındaki mal sahibi veya düzenleyici şeklindeki varlığının, amacının aksi yönünde etki oluşturarak sektörün yeni ekonomik düzene uyumunu güçleştirdiğini düşünmektedir (Gomez ve Ibanez 2004, s.3).

Kamu kuruluşları yavaş hareket eden, risk almayan, sonuçları değil sorumlulukları dikkate alan, bu nedenle hızlı karar alma süreçlerinden yoksun ve değişime yeterli derecede uyum sağlayamayan organizasyonlardır. Böyle bir yapı içindeki demiryollarının bir taraftan da politik müdahalelere açık olması hem fiyatlama hem de yatırım konularında yanlış kararların alınmasına sebep olmaktadır. İhtiyaç önemi ve önceliği ülkeden ülkeye değişmekle birlikte reformları; her bir tarafın rol ve sorumluluklarının yeniden gözden geçirilerek demiryolları ile devletin rollerinin ayrılması, altyapı ve kamu hizmeti yükümlülükleri haricindeki diğer faaliyetler için demiryollarının pazar odaklı olacak şekilde yeniden yapılandırılması ve demiryolu hizmetlerinin sağlanmasında kamu ve özel sektör katılımlarının yeniden belirlenmesi gibi üç kategoride değerlendirmek mümkündür. Buna göre devletin rolü, ulaştırma politikasının genel hatlarının belirlenmesi, altyapının elverişli ve işler halde tutulmasıyla bunlara ek olarak sektörde oluşabilecek pazar gücünün kötüye kullanımını engelleyecek düzenleyici önlemler almakla sınırlı kalmalıdır (Thompson,1997, s.6-8).

Reformlar kapsamında gerçekleştirilen yeniden yapılandırma (restructuring) çalışmalarında genellikle demiryollarının hem kendi içindeki hem de devletle olan ilişkileri sorgulanmaktadır (Zeybek, 1999, s.1). Demiryolu sektöründe başarılı bir yeniden yapılandırma kapsamında; mevcut demiryolu kaynaklarının etkin kullanımının geliştirilmesi, ürün ve hizmet yeniliklerinin yanında çeken çekilen araçlar ve altyapı yatırımları için uygun teşvik mekanizmaları sağlanması, demiryolu taşıtıcılarının, pazar gücünün kötüye kullanımından korunması, sektörün devlet üzerindeki mali yükünün azaltılması gibi hedefler güdülmektedir (Ordoover ve Pittman, 1994, s.1). Bu bağlamda reform çalışmalarından nihai olarak mali açıkların azaltılması, etkinliğin artırılması ve hizmet kalitesinin yükseltilmesi amaçlanmaktadır. Reform sürecini, tarihsel gelişim içindeki uygulamaları da dikkate alarak iki ana çerçevede sınıflandırmak mümkündür. Bunlardan ilkinin demiryollarının yönetiminde devlet müdahalesinin azaltılması; ikincisini ise demiryolu sektörünün rekabete açılması oluşturmaktadır (Gomez ve Ibanez, 2004, s.1).

Reformlar çerçevesinde sektörün serbestleştirilerek sektör içi rekabetin sağlanması yönünde adımlar atılmış; altyapıyla işletmenin faaliyetlerinin ayrıştırılmasıyla yolcu/yük taşımacılığı hizmeti vermek isteyen bağımsız demiryolu işletmelerinin pazara girişine olanak tanınmıştır.

Ülkeden ülkeye değişmekle birlikte reformlar çerçevesinde, borçların yapılandırılması, kamu hizmeti yükümlülüklerinin yeniden düzenlenmesi, serbestleşme faaliyetleri ile sektörün denetim ve gözetimi için düzenleyici otorite oluşturulması gibi farklı pek çok uygulama peşi sıra veya eş zamanlı gerçekleşebilmektedir.

Reform süreçlerinin seyri ülkedeki mevcut demiryollarının durumu, ülkenin coğrafi, ekonomik ve demografik yapısı ile ulaşım ihtiyacına göre farklılık göstermektedir. Reformların ülkeler bazında gelişimine bakıldığında, Avrupa ülkeleri ve Avustralya'da dikey ayrışmanın özelleştirmeden daha fazla ağırlık kazandığı, Latin Amerika ve Japonya'da ise özelleştirme ve erişim uygulamalarının birlikte hayata geçirildiği görülmektedir (Gomez-Ibanez, 2004, s.2). Demiryolu hizmetlerinin başından beri özel sektör eliyle yürütüldüğü ABD ve Kanada gibi ülkelerde ise sektörün diğer ulaşım alt sistemleri karşısındaki rekabetçi gücünü geri kazanması için bağımsız karar alma mekanizmalarının kurulması gerektiğinden hareketle katı regülasyon uygulamaları terk edilerek deregülasyon süreci başlatılmıştır.

Reformların başarısı, devletin ulaştırma politikasında demiryollarına verdiği ağırlık ve önem ile demiryolu finansman açıklarının büyüklüğüne bağlıdır (Thompson, 1997, s.13). Günümüze kadar gerçekleşen ülke uygulamaları da dikkate alındığında, demiryolu reformları hakkında yapılacak en doğru tespit, çizilen hedeflere ulaşmak için önerilecek tek bir reçetenin bulunmadığıdır.

1.2. Demiryolu Sektöründe Rekabet

Demiryolu sektöründe rekabetin iki boyutu olduğu söylenebilir. Bunlardan ilki, hâlihazırda tekel konumdaki demiryollarının da karşı karşıya olduğu ulaşım modları arasındaki rekabeti ifade eden intermodal rekabettir (*intermodal competition*). Diğeri ise özellikle demiryolu sektörü içindeki ulaştırma faaliyetlerinde rekabetin oluşturulmasını öngören sektör içi rekabettir (*intramodal competition*).

Demiryolu sektörünün rekabete açılması basit bir süreç değildir ve beraberinde getirdiği sorunların çözümü için yeni ve karmaşık düzenlemelerin hazırlanması gerekebilmektedir. Sonuçta serbestleşmeyle devlet müdahalesinden tamamen kurtulamayan demiryolu sektörünün rekabetçi yapısı, intermodal rekabet, sektör içi rekabet ve regülasyon gibi üç farklı faktörün etkisiyle şekillenmektedir (Ordovery ve Pittman, 1994, s.2).

1.2.1. İntermodal Rekabet

Demiryollarının diğeri ulaşım modları ile olan rekabetini ifade eden. intermodal rekabet düzeyi, demiryolu hizmetinin türüne (yolcu-yük), ülkenin coğrafi, demografik ve ekonomik özelliklerine göre değişmektedir (OECD, 2005, s.26).

Demiryolu yük taşımacılığı karayolu, iç su yolu, boru hattı ve havayolu taşımacılığıyla rekabet halindedir (OECD, 1997, s.249). Yük taşımacılığı açısından bakıldığında demiryollarının, dökme yüklerin taşınmasında diğeri ulaşım alt sistemlerine göre avantajlı konumda olduğu kabul edilmekle birlikte (OECD, 2005, s.26) iç su yolları, boru hatları ve karayollarının özellikle bazı dökme yük cinslerinde demiryolları karşısında geçmişe nazaran daha güçlü ikâme oluşturmaya başladığı görülmektedir (Pietrantonio ve Pelkmans, 2004, s.8). Karayollarından gelen yoğun rekabet baskısı dökme yükler dışında kalan ve katma değeri yüksek ürünlerin (hızlı ulaşım gerektiren, çabuk bozulabilen dayanıksız mallar vb.) taşınmasında çok daha fazla hissedilmektedir (OECD, 2005, s.26).

Demiryolu yolcu taşımacılığı ise karayolları, havayolları, feribot seferleri ve özel araçlarla rekabet halindedir (OECD, 1997, s.249). Ancak konvansiyonel demiryolları (conventional railways) ile yapılan yolcu taşımacılığının diğer ulaşım alt sistemleri ile ikâme edilebilirliği, demiryolu yük taşımacılığına kıyasla daha zayıftır. Bu durum, genellikle yolcuların zamana karşı duyarlı olmasından, dolayısıyla kalkış-varış noktaları arasında, kesintisiz hizmeti veya aktarmalı yolculuklarda ise mümkün olduğu kadar kısa süreli ve mesafeli seferleri tercih etmelerinden kaynaklanmaktadır (OECD, 2005, s.32). Ancak bu sonuç YHT yolcu taşımacılığı için aynı geçerlilikte değildir. YHT yolcu taşımacılığının havayolu yolcu taşımacılığı için ikâme kabul edilip edilmeyeceğine dair tartışmalar sıkça gündeme gelmektedir. Bu konuda yapılan incelemelerin çoğunda, YHT taşımacılığı ile havayolları arasında rekabetin bulunduğu sonucuna varılmaktadır. Araştırmalar 4,5-5 saate kadar süren tren yolculuklarında, havayolu ve demiryolu yolcu taşımacılığı hizmetlerinin yakın ikâme olduğunu ortaya koymaktadır. YHT taşımacılığının yaygınlaşması demiryollarının yolcu taşımacılığı alanındaki payını giderek artırmakta; karayolu ve havayolu ile olan rekabetine canlılık kazandırmaktadır.

Demiryolları diğer ulaşım alt sistemlerine ikâme olduğu kadar tamamlayıcı hizmetler de sunabilmektedir. Son yıllarda yük taşımacılığındaki arz ve talep eğilimlerinin lojistik kavramını gündeme getirmeye başlamasıyla demiryollarının, kombine taşımacılıktaki tamamlayıcı rolü neredeyse diğer ulaştırma alt sistemleri ile olan rekabetinden daha fazla ön plana çıkmaya başlamıştır. Yolcu taşımacılığında da benzer gelişmeler yaşanmakta, havaalanları ve hızlı tren şebekeleri arasında kurulan bağlantı noktaları, kısa-orta mesafede YHT'nin uzun mesafede ise havayollarının rekabetçi avantaja sahip oldukları hatların entegrasyonunu sağlayarak havayolu ve demiryolu intermodal taşımacılığını geliştirmektedir.

1.2.2. Sektör İçi Rekabet

Demiryolu sektöründe, intermodal rekabetin tek başına demiryolu işletmeleri üzerinde yeterli disiplini sağlayamadığı, etkin bir demiryolu sistemi için sektör içi rekabetin oluşması gerektiği görüşü ağırlık kazanmaktadır. Sektör içi rekabetle karşı karşıya olmayan tekel demiryollarının regüle edilmesiyle arzu edilen etkinlik ve verimlilik sonuçlarına ulaşmak kolay olmamaktadır (OECD, 2005, s.31-35). Birçok sektör uzmanı çok ürünlü nitelik gösteren sektörde demiryolu tekelinin, tüm tüketici tabanının tercihlerine hitap edecek çeşitlilikte hizmet sunmasının zor olduğunu düşünmektedir (ECMT, 1996, s.1).

Demiryollarının serbestleşme sürecinde sektörün doğal tekel nitelikte olan altyapı faaliyetleri ile rekabete açılabilir işletme faaliyetleri arasındaki dikey ilişkilerin nasıl yapılandırılacağı belirlenmesi gerekir. Demiryollarının da içinde bulunduğu şebeke endüstrileri, işlem maliyetlerinin asgariye indirilmesinden doğan kapsam ekonomileri ve sektörde tek bir işletcinin faaliyetine izin veren ölçek ekonomileri nedeniyle uzun süre dikey bütünlük yapıda faaliyetlerini sürdürmüştür. Ancak 1980'lerin sonlarına doğru, rekabetin sağlayacağı faydaların, bütünlük yapının sunduğu maliyet kazanımlarını geçebileceğine dayanan görüşler ortaya atılmış, o tarihten bugüne çok sayıda ülke şebeke endüstrilerinde ayrıştırmaya gitmiştir (Drew, 2006, s.1). Bu ayrışma, şebeke endüstrilerinde doğal tekel nitelik gösteren altyapı faaliyetleri ile rekabete açılmaya uygun üstyapı faaliyetlerinin birbirinden bağımsız yürütülmesiyle hayata geçmektedir. Ayrışmanın seviyesi farklı şekillerde ortaya çıkabilmekte; firmalar arası yatay ve dikey ilişkilerin her endüstride farklılık göstermesi konunun sektör bazında incelenmesini gerekli kılmaktadır (Paşaoğlu, 2003, s.38). Örneğin, demiryollarının diğer şebeke endüstrilerinden farklı özellikler gösterdiği ve bu endüstrilerde iyi sonuçlar veren dikey ayrışmanın demiryollarının rekabete açılmasında uygun bir yapılanma yöntemi olmayacağı yönünde ortaya atılan pek çok görüş bulunmaktadır. Söz konusu görüşlerin yansımaları pratikte de hissedilmekte, sektörün rekabete açılımı ülkeden ülkeye değişen uygulamalara sahne

olmaktadır. Bu yönde atılan adımlarda, yatay ve dikey yapılanma gibi sektör içi rekabetin sağlanmasına yönelik farklı modellerin geliştirildiği görülmektedir.

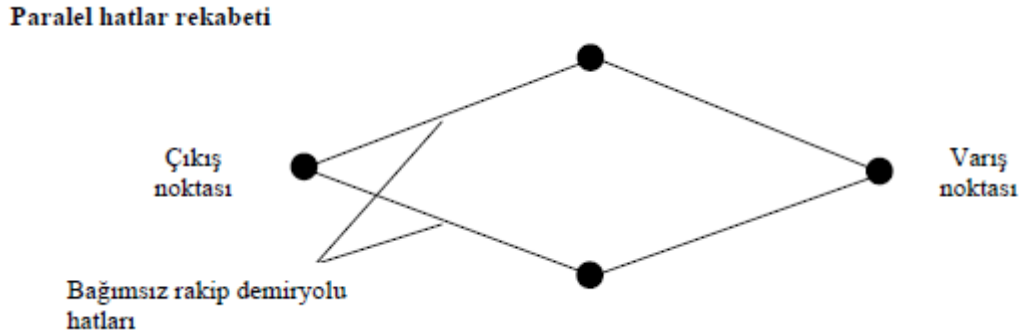
1.2.2.1. Yatay Yapılanma (Dikey Bütünleşik Teşebbüsler Arası Rekabet)

Yatay yapılanma modelinde, farklı demiryolu teşebbüslerinin mülkiyeti veya kontrolünde birden fazla demiryolu şebekesi bulunmaktadır. Her bir teşebbüs bünyesinde altyapı ve işletme faaliyetleri birlikte yürütüldüğünden dikey ayrışma söz konusu değildir. Bu nedenle, yatay yapılanma modeli, dikey yapılanma modellerinden (dikey erişim-tam dikey ayrışık yapı) farklı olarak dikey bütünleşik teşebbüsler arasında rekabete elverişli bir ortam sunmaktadır (OECD, 2005, s.39).

Bu model altında rekabet çok farklı şekillerde karşımıza çıkabilmektedir. (OECD, 2005, s.36-42).

Yatay yapılanmada, ilk akla gelen rekabet şekli, paralel hatlar rekabetidir (Şekil 1.1). Bu rekabet türünde, çıkış-varış noktaları olan A–B güzergâhını birbirine bağlayan ve farklı teşebbüslerin kontrolünde olan en az iki demiryolu hattı bulunmaktadır. Bu sistem, her bir teşebbüs kendi mülkiyetindeki/kontrolündeki altyapı üzerinde işletme faaliyetlerini sürdürdüğünden dikey anlamda bütünleşik; hizmetin sunulduğu coğrafi alan içerisinde kullanıcı açısından birden fazla şebeke alternatifinin olması nedeniyle de yatay ayrışık bir yapı arz etmektedir.

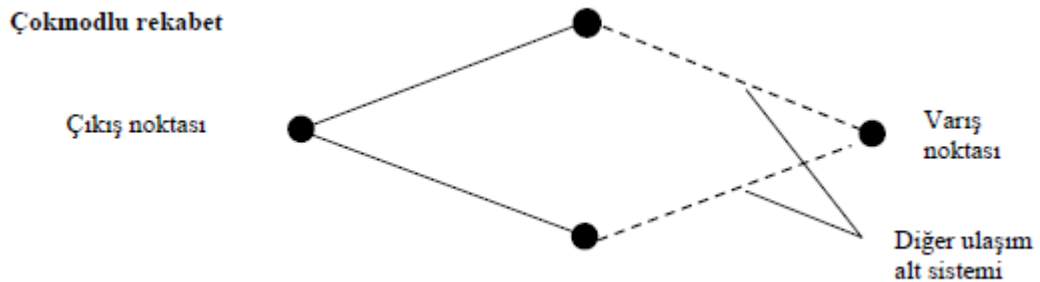
Şekil 1.1. Paralel Hatlar Rekabeti



Kaynak: Karamanoğlu, 2012; s.21

Dikey bütünleşik teşebbüsler arası rekabetin oluşması için paralel hatların varlığı mutlak bir şart değildir. Dikey bütünleşik teşebbüsler, demiryolu şebekelerinin, paralel hatlar rekabetinde olduğu gibi doğrudan çakışmadığı, ancak demiryolu taşıtıcılarına verilecek uçtan uca hizmet sunumu için intermodal taşımacılığın demiryolu ayağını oluşturacak şekilde birbirleriyle yarış halinde buldukları çokmodlu (multimodal) rekabet içinde de yer alabilmektedir (Şekil 1.2). Çokmodlu rekabetin en önemli sonucu, aynı uçtan uca hizmet sunumunda rakip olan firmaların taşıma hizmet fiyatını belirlerken, sadece birbirlerinin değil tamamlayıcı ulaşım alt sistemlerindeki sağlayıcıların fiyat stratejilerini de dikkate almak zorunda olmalarıdır. (OECD, 2005, s.37)

Şekil 1.2. Çokmodlu Rekabet



Kaynak: Karamanoğlu, 2012, s.21

Dikey bütünleşik demiryolları arasında rekabetin sağlanması için birden fazla altyapının olması ve her bir altyapının teşebbüslerin mülkiyetinde ve işletiminde olması gerekmektedir. Yatay yapılanma, özellikle demiryollarının ilk kurulmaya başladığı yıllarda, sanayi hamlesi içinde olan, demiryolu taşımacılığına uygun ürünlerin üretiminin ekonomide ağırlık kazandığı, ihracat-ithalata yönelik ticaret potansiyeline sahip, yüzölçümü geniş ve sermaye birikiminin fazla olduğu ülkelerde sektörün doğal seyir sürecinde paralel hatların inşasıyla kendiliğinden gerçekleşmiştir. ABD ve Kanada'da görülen bu yapılanmada aynı güzergâh noktaları arasında bulunan iki veya daha fazla şebeke üzerinde hizmet sunan birden fazla dikey bütünleşik demiryolu bulunmaktadır (Pittman, 2005, s.189; OECD, 2005, s.37).

Paralel hatlar rekabetinde, taşıtıcıların çalışabileceği demiryolu teşebbüslerinin sayısı arttıkça yük taşıma ücretleri düşmektedir. Dikey bütünleşik demiryolu teşebbüsleri arasındaki rekabet aynı zamanda hem altyapı hem de üstyapı hizmetlerinde etkin, yenilikçi ve zamanında yatırım kararlarının alınması için uygun bir ortam sunmaktadır (OECD, 2005, s.41).

Paralel hatlar rekabeti taşıtıcı için kısa vadede en iyi çözüm gibi görünse de, bir politika tercihi olarak bazı sorunlar oluşturabilir. Bunlardan biri, aynı noktalar arasında rekabet eden iki dikey bütünleşik teşebbüsün işletme faaliyetlerinin yoğunluk ekonomilerinden yeterince fayda sağlayamamasıdır. Bu nedenle, yük taşımacılığı ağırlıklı ekonomilerin olduğu ülkelerde bile paralel hatlar rekabeti oluşturacak şekilde yapılanmaya gitmek güçtür. Paralel hatların yaygın olduğu ABD'de demiryolu firmaları, kimi zaman karşılıklı anlaşmalar ile hatları entegre ederek çift hatlı demiryolu şebekesi oluşturma yoluna gitmektedirler. Diğer sorun ise her ülkenin tarihsel olarak paralel hatlar şeklinde konumlanmış demiryolu altyapısına hâlihazırda sahip olmaması ve bunun inşasının ise günümüzde oldukça maliyetli olmasıdır (Pittman, 2005, s.189).

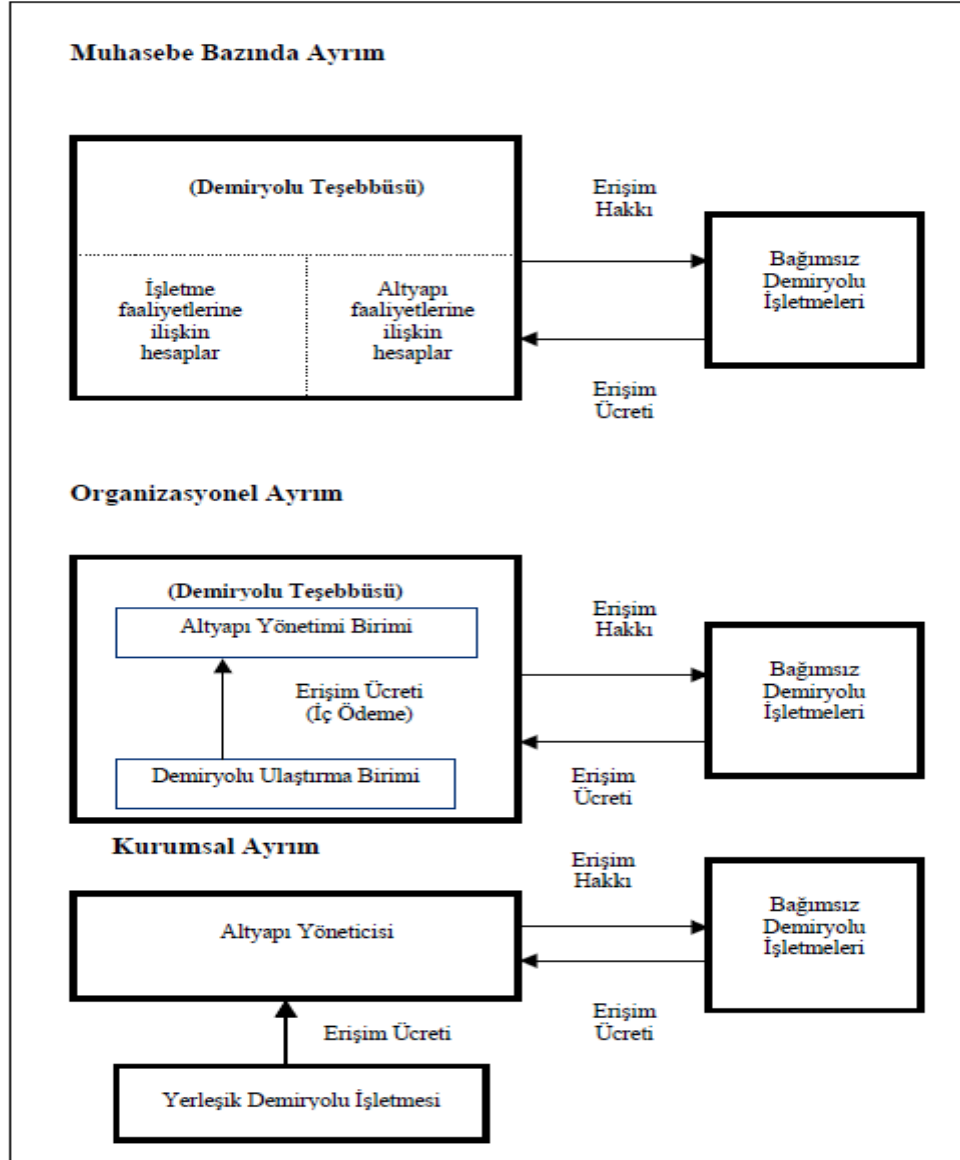
1.2.2.2. Dikey Yapılanma

Şebeke endüstrilerinde dikey yapılanmaya (vertical restructuring) gidilerek altyapı faaliyetlerinden farklı olarak doğal tekel niteliği göstermeyen işletme faaliyetlerinin rekabete açılması gerektiği birçok iktisatçı tarafından savunulmaktadır (OECD, 1997, s.9). Dikey yapılanma modeli altında, demiryolu altyapı faaliyetleri tek elden yürütülmeye devam edilirken, sadece taşımacılık hizmeti verebilecek bağımsız demiryolu işletmelerinin pazara girişine izin verilmektedir. Bu işletmeler, altyapı kullanımını karşılığında altyapı yönetimlerine erişim ücreti ödemektedir.

Dikey ayrışık yapılanmadaki temel amaç, işletme faaliyetlerini rekabete açarak hizmetlerdeki kalite ve etkinliği artırmak olurken, öncelik sırası ülkeden ülkeye değişen farklı motivasyonlar da bulunabilmektedir. Örneğin AB, ortak pazar oluşturma politikası doğrultusunda birlik üyeleri arasında demiryolu taşımacılığını kolaylaştırarak uluslararası ticaretin gelişimine katkıda bulunmayı amaçlamakta; İskandinavya bölgesinde ise demiryolları ve karayolları için tüm sosyal maliyetleri içine alan bir erişim ücretlendirmesi yapılmaya ve böylece ulaşım alt sistemleri arasında denklik sağlanmaya çalışılmaktadır (Gomez ve Ibanez, 2004, s.5).

Söz konusu amaç farklılıkları, ayrışmanın seviyesini etkilemektedir (Gomez ve Ibanez, 2004, s.5). Ayrışmanın düzeyi, altyapı ve işletmeye ilişkin faaliyetlerin hesaplarının ayrı tutulmasını öngören muhasebe bazında ayırım, altyapı-işletme faaliyetlerinin aynı holding çatısı altında farklı tüzel kişiliklerin kontrolü/yönetimi altında olduğu organizasyonel ayırım veya tamamen farklı ekonomik bütünlük içinde yer aldıkları kurumsal ayırım şeklinde olabilmektedir (Şekil 1.3) (Kurosaki, 2008, s.90).

Şekil 1.3. Dikey Ayrışma Türleri



Kaynak: Kurosaki (2008, 91)

Muhasebe bazında ayırım, altyapı, yolcu ve yük işletmeciliğini sadece mali olarak ayırmaktır; yeni iş birimleri bir holding şirketi bölümleri olarak veya bir demiryolu holdingi altında alt şirketler olarak organize edilmektedir. Holding şirketi Ulaştırma Bakanlığı'ndan tamamen ayrılarak, Devlet % 100 hisselerin sahibidir. Bunun yasal formatı ülkeden ülkeye farklılık gösterebilir. Birçok ülkede muhasebe bazında bir

holding ile ayrılmak ilk adım olarak yapılmıştır. Belçika ve Avusturya’da holding modeli hala varlık göstermektedir. Bu çözüm altında Devlet Demiryollarına iltimas yapıldığına dair tartışmalar sürekli olmaktadır.

İkinci seçenek olan organizasyonel ayırmda ise demiryolu işletmesi altyapı ve taşımacılık olarak ikiye ayrılmaktadır. Bu model Almanya’da kullanılmaktadır; yolcu birimi, yük birimi ve çeken çekilen araçlar bakım birimi ya iş birimleri veya bir holding modelinin bölümleri gibi yapılandırılmıştır. Bu modelle ilgili sorun, yük biriminin bu ülkelerde zarar etmesinden dolayı tüm yapının sağlamlığını tehlikeye atmaktadır. Yolcu birimi normalde Kamu Hizmeti Yükümlülüğü (KHY) sözleşmesi ile düşük de olsa bir kârı vardır, bakım biriminin giderleri de yolcu ve yük birimleri tarafından ödenmektedir. Ancak yük biriminin zararı çapraz desteğe izin verilmediği için yolcu biriminin kârı ile karşılanamamaktadır. Türk Demiryollarının Serbestleşme Kanunu ile Türkiye’de tercih edilen ayrılma modeli de organizasyonel ayırım modelidir.

En gelişmiş ayrılma seçeneği olan kurumsal ayırım ise Hollanda, Danimarka ve İsveç’te görülmektedir.

Dikey yapılanma, demiryollarına verilen sübvansiyonların hangi faaliyetlerde kullanıldığının takibini kolaylaştırmaktadır. Böylece, altyapı yatırımları için verilen kamu fonlarının çapraz sübvansiyonla işletme faaliyetlerindeki zararları kapatmak için kullanılmasının önüne geçilmekte, fonların amaçları doğrultusunda kullanılması altyapı yatırım planlamalarını öngörülebilir hale getirmekte ve bağımsız demiryolu işletmeleri açısından adil rekabet ortamı oluşturmaktadır. Bu durum, İsveç gibi bazı ülkelerde demiryolu reformunun öncelikli amaçları arasında yer almaktadır (Kurosaki, 2008, s.32; Pietrantonio ve Pelkmans, 2004, s.16)

Bunun yanı sıra dikey yapılanma, altyapı yönetimi ve demiryolu işletmelerinin her birinin kendi faaliyet alanında uzmanlaşmasına, böylece teknik ve idari bilgi birikiminin artmasına katkıda bulunmaktadır (Kurosaki, 2008, s.35).

Altyapı ve işletmenin ayrışması demiryolu hizmetlerinin sunumunda kamu kesimi ve özel sektör arasındaki rol ve sorumlulukların açık şekilde belirlenmesine de yardımcı olmaktadır. Altyapının kontrolü, genelde kamu kesimine bırakıldığından demiryolu işletmelerinin altyapı yatırım ve diğer maliyetlerine katlanmak zorunda olmamaları özel sektörün pazara girişini cazip hale getirmektedir (Kurosaki, 2008, s.33-34; Thompson, 1997, s.2).

Söz konusu durum, dikey yapılanmanın tercih edilmesinde belirleyici rol oynayan sektörün rekabete açılması amacına da daha uygun ortam sağlamaktadır. Pazardaki oyuncu sayısında yaşanacak artışla gelen rekabet baskısı hem fiyatların düşüşüne hem de müşteri odaklı ve kaliteli hizmet sunumuna katkıda bulunmaktadır. Ayrıca, demiryolu işletmelerinin şebekenin tümü üzerinde faaliyet göstermesine imkân verilerek kesintisiz hizmet ağı genişletilmektedir (Kurosaki, 2008, s.34; BTRE, 2003, s.12).

Ancak deneyimler, dikey yapılanma sonrasında sektöre beklendiği kadar yeni giriş yaşanmadığını göstermektedir. Gomez ve Ibanez (2004, s.6-7) bunun nedeninin yerleşik demiryolu işletmelerinin etkin faaliyet gösteriyor olmasından, çeken-çekilen araç ve uzman personel temininde ve teknik standartları düzenleyen regülasyonlara uyumda yaşanan güçlüklerden kaynaklanabileceğine işaret etmektedir.

Thompson (1997, s.4)'a göre de, demiryollarında uygulanması zor ve maliyetli olan dikey ayrışmanın, başarılı olacağını garanti etmek güçtür. Bu bağlamda Gomez-Ibanez beş şebeke endüstrisinde (elektrik, doğalgaz, su, telekomünikasyon ve

demiryolları) için dikey ayrışmanın maliyetlerini ve sağladığı rekabetin faydalarını karşılaştırmış ve bu yapılanmanın maliyetlerinin demiryolları için daha fazla olacağı sonucuna varmıştır. Dikey yapılanmanın demiryolu yük taşımacılığı için uygulanabilir olsa da, yolcu taşımacılığı için düşünülmemesi gerektiğini değerlendirmektedir (Kurosaki, 2008, s.11-13).

Pittman (2005, s.191) da, bu yapılanmanın bazı sektörlerde diğerlerine kıyasla daha başarılı olduğu; ancak söz konusu modelin demiryolu sektörü için uygun olmadığı görüşünü benimsemektedir. Altyapı erişime açılrsa dahi batık maliyet ve yoğunluk ekonomileri nedeniyle yerleşik demiryolunun ilk giren avantajıyla elde ettiği pazar gücünü rekabeti kısıtlayıcı şekilde kullanabilecek olmasını buna gerekçe olarak göstermektedir.

Dikey ayrışmanın doğurduğu bir başka sorun altyapı yönetimi ve demiryolu işletmeleri arasındaki ilişkilerin karşılıklı sözleşmelerle yürütülmesi nedeniyle oluşan işlem maliyetleridir. İşlem maliyeti dezavantajına, tarafların sorumluluklarının açık şekilde belirlenmesinde yatan güçlükler de eklenebilmektedir. Örneğin bir tren seferinin gecikmesi veya kazası durumunda sorumlunun bulunması, taraflardan doğru ve yeterli bilgi alınamadığı hallerde güçleşmektedir (Kurosaki, 2008, s.37; OECD, 2005, s.51).

Demiryollarındaki altyapı ve işletme faaliyetleri arasındaki teknolojik bağımlılık dikey yapılanma altında birtakım koordinasyon sorunlarının çıkmasına yol açabilmektedir. Demiryollarında, telekomünikasyon ve elektrik gibi diğer altyapı sektörlerinden farklı olarak yatırım, etkinlik ve güvenlik gibi pek çok husus çeken-çekilen araç ile altyapı arasındaki etkileşime doğrudan bağlıdır (Pittman, 2005, s.185; Kurosaki, 2008, s.38). Dikey yapılanmada ise, demiryolu işletmelerinin altyapının bakım onarımına, aynı şekilde altyapı yönetiminin de çeken-çekilen araçların bakım onarımı ve iyileştirilmesine yönelik güdülere daha az olmaktadır (OECD, 2005, s.52).

Bitzan, ABD demiryolu yük hatlarındaki rekabetin maliyet yansımalarını incelediği çalışmada, demiryollarının şebekeleri üzerinden verdikleri taşımacılık hizmetleriyle bir bütün olarak doğal tekel yapı arz etmesi nedeniyle çoklu firma rekabetinin maliyetleri artıracakını belirtmiştir. Ivaldi ve McCullough (2008, s.169) demiryolu sektöründeki alttoplamsal maliyet yapısını inceledikleri araştırmada, demiryolu yük taşımacılığında dikey ayrışmaya gitmenin %20-40'lara varan oranda teknik etkinlik kaybına neden olacağı sonucuna varmıştır. Her iki çalışma da ABD'de ağırlıklı olarak yük taşımacılığı yapılan demiryolu şebekeleri incelenerek yapıldığı için buradaki sonuçlardan, küçük ölçekli şebekeye sahip ve yolcu-yük taşımacılığı hizmetlerinin birlikte sunulduğu diğer ülke demiryolları için kesin yargıya ulaşmak doğru değildir (Bitzan, 2003, s.222-224).

Mizutani ve Uransihı ise yirmi üç OECD ülkesindeki demiryollarını incelemiş ve dikey ayrışmanın maliyetler üzerindeki etkilerinin tren yoğunluğuna (tren-km/hat uzunluğu/gün sayısı) bağlı olarak farklı sonuçlar vereceğini, tren yoğunluğunun düşük olduğu demiryolu yapısında dikey ayrışmanın maliyetleri düşüreceğinden makul, yüksek olduğu yapıda ise maliyetleri artıracığından dolayı dikey bütünleşik yapının korunduğu bir sistemin kurulması gerektiğini belirtmiştir (Mizutani ve Uransihı, 2010, s.3, 17-18).

Altyapı iyileştirmelerinden her bir demiryolu işletmesinin elde edeceği fayda veya katlanacağı maliyetler farklılaştığından, altyapı yatırımları ve iyileştirme kararlarında dair ortak paydada buluşulması taraflar arasında yapılacak görüşmeler veya düzenleyici otoritenin kararına bağlı olarak gerçekleştirilebilir. Görüşmelerin uzun sürmesi ve fikir birliğine varılamaması ihtimalinin bulunması, düzenleyici otoritenin ise sektör dışından bir aktör olarak ihtiyaçlar konusunda piyasa oyuncuları kadar iyi bir değerlendirme yapamayacak olması nedeniyle, yatırım kararları gecikmeli alınacak ya da kimi zaman hayata geçemeyecektir (OECD, 2005, s.50; Kessides ve Willig, 1995, s.25).

Sonuç olarak dikey ayrışık yapılanmada, rekabet ortamının getirdiği faydalar ile endüstrinin ayrışık segmentleri arasında yarattığı koordinasyon problemlerinin bir ödüleşim içinde olduğu söylemek mümkündür (Gomez ve Ibanez, 2004, s.7).

Örneğin, dikey ayrışık yapıyı benimseyen ve aynı zamanda altyapıyı da özelleştiren İngiltere’de, 2000 yılındaki Hatfield ve öncesindeki üç demiryolu kazasının nedeninin altyapı-işletme faaliyetleri arasındaki koordinasyon eksikliği olduğu iddia edilmiştir (Martin, 2002, s.3-5). Ancak, yapılan bazı araştırmalar, İngiltere’de dikey yapılanma sonrasında trenlerin kapasitelerinin daha etkin kullanıldığını ve yolcu-yük trafiğinin arttığını göstermektedir. Yeni yolcu treni yatırımları, enflasyon altında seyreden yolcu bilet fiyatı artışları, hizmetlere ilişkin daha açık kamuoyu bilgilendirmesi gibi çeşitli başarılar elde edildiği göz ardı edilmemelidir. Bu durum, Hatfield kazası öncesine kadar üretim kalitesinin geliştiğini ortaya koymaktadır. Hatfield kazası sonrasındaki performans düşüşü ise altyapı işletmecisi Railtrack’in süreci iyi yürütememesi sonucunda yaptığı çok sayıda hat kapatmaları ve hız sınırlamaları nedeniyle kötüleşen hizmet kalitesinden kaynaklanmaktadır (Martin, 2002, s.2-3). Ayrıca, Martin (2002, s.5-6) oluşan kazaların değerlendirilmesinde dikey yapılanma modelinin yanı sıra özelleştirme sürecinin düzenlenme şekli ve sonrasındaki yanlış uygulamaların da dikkate alınması gerektiğini belirtmektedir. Tüm bu eleştirilerde, aslında özelleştirme sonrası risk toleransının düşmesinin de önemli payı bulunmaktadır (Pollitt ve Smith, 2001, s.30).

İngiltere gibi daha önce pek çok sektörde özelleştirme deneyimi bulunan bir ülkenin demiryolu sektöründe karşılaştığı bu manzara, demiryolu reform sürecinin planlanmasının ne kadar zor olduğunu göstermektedir. Dikey ayrışık yapılanma modelini benimsemek isteyen ülkeler için altyapı-işletme arasındaki koordinasyonu sıkı şekilde yürütecek düzenlemelerin veya bağımsız idarenin kurulmasının ve idarenin sorunların çözümünde hızlı karar alabilecek yetkilerle donatılmasının büyük önem taşıdığı anlaşılmaktadır. (Pittman, 2005, s.190)

Dikey erişim modelinin en sorunlu tarafı, yerleşik firmanın altyapıya erişimde, yeni girenlerin aleyhine olacak şekilde rekabeti kısıtlayıcı bazı davranışlar sergileyebilecek olmasıdır (OECD, 2005, s.57). Dolayısıyla dikey erişim modeli altında ayrımcı olmayan erişim koşullarının sağlanması büyük önem taşımaktadır. Altyapıya erişim koşulları, başta erişim ücretlendirmesi ile kapasite tahsisi gibi diğer uygulamalardan oluşmaktadır. Özellikle, altyapı erişim ücretlendirmesi, altyapı yönetiminin, bağımsız demiryolu işletmelerini dışlamak amacıyla kullanacağı en etkili silahlardan biri haline dönüşebilmektedir.

1.2. Altyapı Erişim Ücretlendirmesi

Altyapı erişim ücretleri, aynı demiryolu şebekesinin farklı tren işletmecileri tarafından kullanıldığı durumlarda maliyetlerin paylaşılması açısından gereklidir ve bu yüzden de altyapı erişim ücretlerinin uygulanması demiryolu sektörü piyasasının serbestleştirilmesi için bir ön koşuldur. Altyapı işletmecisi, farklı demiryolu tren işletmecilerinin altyapıyı kullanmalarını mümkün kılabilmek için bir erişim ücret sistemi oluşturmalıdır. Koşullar herhangi bir ayrıma mahal vermemek için tüm kullanıcılar için eşit şartları içermelidir.

Erişim ücreti, demiryollarında işletme maliyetlerinin önemli bir kısmı olduğundan fiyatlandırma stratejisi pazar gelişimini ve özellikle de karayolu taşımacılığı ile kıyaslandığında taşımacılık piyasasında demiryollarının rekabet gücünü etkilemektedir.

Demiryollarında altyapı ücretlendirmesi dışındaki diğer erişim koşullarında da ayrımcı uygulamalarla karşılaşılabilir.

Yerleşik firmanın, kapasite tahsisinde daha cazip sefer saatlerini dağıtılmasında ya da kapasite sıklığı altında gelen yeni kapasite tahsisi taleplerinin

değerlendirilmesinde kendi demiryolu işletmesinin lehine davranması ayrımcılığın bir başka türünü ortaya koyacaktır. Bu nedenle, Weidmann ve Nash (2008, s.7-20)'e göre kapasite tahsisi bağımsız bir organa devredilerek adil bir uygulama garanti altına alınmalıdır. Ancak kapasite tahsisine dair yaşanacak sıkıntılar hangi slotları kimin alacağı kadar dağıtım mekanizmasının nasıl ele alındığıyla da ilgilidir. Özellikle, kapasite darboğazının olduğu demiryolu şebekelerinde, operasyonel risklerin altyapı güvenliğini en az tehlikeye atacak şekilde düzenlenmesi ve bu sırada demiryolu işletmelerinden gelen taleplerin adil bir şekilde değerlendirilmesi büyük önem taşımaktadır.

Kapasite tahsisinin yanı sıra demiryollarının diğer planlama ve üretim süreçlerinde de ayrımcı uygulamalarına rastlamak mümkündür. Yerleşik firmalar, başta yatırımlar olmak üzere altyapı planlama ve üretim süreçlerindeki kararlarını yerleşik demiryolu işletmesinin, bağımsız demiryolu işletmeleri karşısında haksız bir avantaj elde etmesini sağlayacak şekilde belirleyebilmektedir (Weidmann ve Nash, 2008, s.7-8). Bunlar, erişim için nesnel olmayan koşullar sunma, bakım-onarım yapılacak zaman dilimlerini rakip tren seferlerini engelleyici şekilde belirleme ve gecikmelerin çözüme kavuşturulmasında kendi tren seferlerini kayıracak yöntemlere başvurma şeklinde sıralanabilir (OECD, 2005, s.57) .

Dikey erişim altında, altyapı yönetiminin erişim fiyatlandırması, kapasite kullanımı, kapasite tahsisi, güvenlik düzenlemeleri ve lisanslama gibi koşullara ilişkin karar alıcı konumda bulunması, bir taraftan rakiplerine karşı eşit davranmakla yükümlü olan diğer taraftan da parçası olduğu ekonomik bütünlüğün çıkarlarını düşünerek hareket etme güdüsüne sahip teşebbüs için bir çelişki doğurmaktadır. Yerleşik firmanın bu tür ayrımcı davranışlarının önüne geçmek için erişim uygulamalarının regüle edilmesi gerekmektedir. Ancak bu durumda, düzenleyicinin piyasadaki aktörlerden daha fazla bilgiye sahip olması beklenmektedir. Ayrıca, demiryolu operasyonlarına daha fazla müdahale edilmesi gerekliliğinin oluşması, devletin sektördeki varlığını azaltmaya yönelik reform amaçlarıyla çalışmaktadır. Diğer

tarafından, regülasyon konusunda deneyimi olmayan geçiş ekonomilerinde böyle bir mekanizma oluşturmak kolay olmamaktadır (Pittman, 2002, s.8; 2005, s.11).

Her ne kadar bağımsız düzenleyici otoriteler düzenlemeler ile bütünleşik firmanın ayrımcı davranışlarının önüne geçmeye çalışsa da, regüle edilen firma, elindeki hukuki, teknik ekonomik her türlü aracı erişim hizmetlerinin kalitesini düşürmek ya da fiyatlarını artırmak için kullanmaya yönelebilecektir (OECD, 2005, s.58). Diğer taraftan yerleşik demiryolu firması kamu mülkiyetinde kalmaya devam ettiği müddetçe, devlet pazarda hem bir aktör hem de düzenleyici olarak yer almaktadır ki bu düzenleme kısmının bağımsızlığına gölge düşürmektedir. Kurulacak bağımsız sektör düzenleyici otoritenin, ayrımcılığın önüne geçmek için yapacağı düzenlemelerin yeni girişleri zorlaştıracak şekilde belirlenmesi mümkündür (Weidmann ve Nash, 2008, s.23-24).

Uygulamada, dikey erişim sonrasında demiryollarına fazla giriş yaşanmadığı görülmektedir. Ancak reformların başarısını sadece pazara yeni giriş sayısı ile ölçmek doğru değildir. Her ne kadar pazara fazla giriş gerçekleşmemiş olsa da, demiryolu hizmetlerine talebin ve demiryollarının rekabetçi gücünün arttığını ve verilen sübvansiyonların da düştüğünü söylemek mümkündür (Weidmann ve Nash, 2008, s.6-7). Reformlar sonrasında giriş sayısının beklentileri karşılamamasının nedeni ise, yerleşik firmaların yeni demiryolu işletmelerine karşı yaptıkları gayri resmi ayrımcılık uygulamalarından kaynaklanabileceği gibi, potansiyel girişlerin düzenleyicinin tüm çabalarına rağmen, ayrımcı uygulamalardan çekinerek yeni kapasite yatırımı yapmakta tereddüt etmeleri de olabilmektedir (OECD, 2005, s.58).

2. AB DEMİRYOLU REFORMU

AB demiryolu reformunun amacı, rekabet gücü artan, daha az kamu harcamasına duyan, daha iyi performans sergileyen, sürdürülebilir bir ulaştırma sisteminin önemli bir halkası haline gelen ve tüm bunların yanında ortak pazar yapısını destekleyen bir AB demiryolu sistemi oluşturmaktır (Pietrantonio ve Pelkmans, 2004, s.4-5). AB bu hedefleri gerçekleştirmek için, 1990'lı yılların başından itibaren sektör içi rekabetin sağlanmasına odaklı demiryolu politikası izlemektedir (Gomez vd, 2006, s.26-28).

AB'deki pazarların sınırları genişlerken demiryolu hizmetleri ulusal düzeyde gelişmiştir (Pietrantonio ve Pelkmans, 2004, s.3). Her bir ülkeye özgü farklı demiryolu şebeke sistemlerinin yarattığı uyumsuzluk, demiryolu taşımacılığının dış ticaret akışından yeterince yararlanamamasında en az etkisiz regülasyonlar ve kötü yönetimler kadar etkili olmuştur. Diğer ulaşım modlarında ise benzer durumlarla fazlaca karşılaşılmamıştır. Karayollarındaki altyapı ve trafik akışına ilişkin standartlar zaten yeknesak bir görünüm sergilerken, havayollarında ise fiziki bir altyapıya fazla bağımlı olunmaması ve karşılıklı ikili anlaşmalar ve stratejik ittifaklar ile kıtalararası taşımacılık daha sorunsuz gelişmiştir.

Demiryolu politikasındaki değişimin sinyalleri ilk olarak, Avrupa Komisyonu'nun 1989 yılında yayımladığı bildirimle verilmiştir. Bildirimde, bağımsız yönetim altındaki demiryollarında altyapı ve işletmenin farklı birimler halinde örgütlenmesi, altyapıya erişimin pazara girecek diğer işletmelere adil ve eşit koşullarda sunulması, kamu hizmeti yükümlülüklerinin şeffaf şekilde düzenlenmesi, uyumlaştırmanın yapılması ile hızlı tren taşımacılığı ve kombine taşımacılık için gerekli finansal yapının sağlanması gibi uygulamaların hayata geçirilmesi öngörülmektedir (Nash ve Trujillo, 2004, s.4).

Ortak pazar hedefi çerçevesinde hareket eden AB’de, malların ve yolcuların serbest geçişi öncelik oluşturmakta, bu yüzden açık ulaştırma sistemlerinin kurulması zorunluluk arz etmektedir. Bunun önünde en büyük engel olarak duran üye ülkeler arasındaki hızlı tren ve konvansiyonel hatlardaki altyapı sistemlerinden kaynaklanan teknik uyumsuzluk, geliştirilen karşılıklı işletilebilirlik standartları ile çözülmeye çalışılmaktadır.

Avrupa Komisyonu, 91/440 sayılı Direktif ile dikey yapılanma yöntemini benimsemektedir. Ancak, yalnızca muhasebe bazında ayrımı asgari şart olarak getirerek dikey ayrışmaya yumuşak bir geçiş sağlamakta (Nash ve Trujillo, 2004, s.5), bunun ötesine geçecek ayrışma seviyelerini üye ülkelerin inisiyatifine bırakmaktadır. Bu nedenle, AB düzeyinde dikey yapılanma seçeneklerinin tercihinde ülkeler arasında farklı uygulamaların hayata geçirildiği görülmektedir. Örneğin, İngiltere altyapıyı işletmeciliğini de özelleştirerek tam dikey ayrışık yapılanmaya gidilirken, Almanya organizasyonel ayrımla dikey erişim yöntemi benimsenmektedir. 91/440 sayılı Direktifi, üye ülkelerde lisanslamayı sağlayacak otoriteler kurulmasına ve lisans koşullarının belirlenmesine ilişkin 95/18 sayılı Direktif ile demiryolu altyapı kapasitesinin dağılımı ve erişim fiyatlandırmasına ilişkin 95/19 sayılı Direktif takip etmiştir. Komisyon çıkardığı sonraki düzenlemelerde özellikle, tam dikey ayrışık yapılanma dışındaki modelleri uygulayan ülkelerde ortaya çıkabilecek ayrımcı erişim uygulamalarını engellemeye yönelik önlemlere yer vermektedir.

2001/1298 sayılı Direktif’te uluslararası yük taşımacılığı yapan demiryolu teşebbüslerine Trans Avrupa Demiryolu Yük Ağı (TERFN) ve 15 Mart 2008’den sonra ise tüm şebeke üzerinde açık erişim sağlanacağı düzenlenmektedir. Diğer taraftan, 91/440 sayılı Direktif’in getirdiği, altyapı-işletme hesaplarının ayrı tutulması prensibi genişletilerek, yatay bağlamda da yolcu-yük taşımacılığı hizmetleri ile kamu hizmeti yükümlülüğü çerçevesinde sürdürülen yolcu hizmetlerinin hesaplarının ayrıştırılması zorunlu kılınmaktadır. Böylece demiryolu

sistemin maliyet yapısında tam şeffaflık sağlanarak, hizmet sunumunun gerçek maliyetlerinin izlenmesini kolaylaştırmakta, yönetim tarafından daha rekabetçi ve doğru fiyatlandırma ile yatırım ve maliyet azaltıcı kararların alınması teşvik edilmektedir (Pietrantonio ve Pelkmans, 2004, s.17-20).

95/19 sayılı Direktifi yürürlükten kaldıran 2001/14 sayılı Direktif'te ise altyapı yönetiminin hukuki yapısı, organizasyon ve karar alma fonksiyonlarının herhangi bir demiryolu işletmesinden bağımsız olmaması durumunda, kapasite tahsisinin bağımsız bir organ tarafından yapılması yükümlülüğü getirilmektedir. Ayrıca altyapı yönetimlerinin, altyapı kapasitesinin tahsisi ve ücretlendirilmesinde dikkate alınan genel ilkeleri içeren şebeke bildirim yayımlamaları zorunlu kılınmaktadır. Şebeke bildirimleri ile eşit ve adil bir erişimin sağlanmasının önündeki engellerden biri olabilecek bilgi asimetrisinin azaltılması planlanmaktadır. İlgili Direktif'te ayrıca altyapı erişim ücretlerinin tren işletilmesi sonucu oluşan doğrudan maliyetler dikkate alınarak belirleneceği hüküm altına alınmaktadır. Bunun yanı sıra gerekli görüldüğü takdirde, altyapı tıkanıklığı ile çevresel faktörlerden doğan maliyetlerin de hesaplama dahil edilmesine izin verilerek sosyal marjinal maliyet bazlı fiyatlandırma yönteminin uygulanmasına zemin oluşturulmaktadır.

2001/14 sayılı Direktif ile, asgari erişim paketi maliyetleri tanımlanarak, birtakım eklemeler, indirimler ve unsurlar getirilmiştir. Bu unsurlar, altyapı işletmecisine esneklik sağlayarak, ticari prensiplere dayanan, pratik olarak anlaşılabilir ve uygulanan kapsamlı bir erişim ücretlendirme sistemi sunmaktadır.

Altyapıya erişimin ayrımcılık yapılmadan ücretlendirilmesi genel temeline ek olarak AB Direktifi aşağıdaki unsurların da dikkate alınabileceğini bildirmektedir.

Kıtlık (Madde 74)

Talebin arzı aştığı yerlerde piyasanın açılması amacıyla aşırı sıkışık altyapı için ek bir ücretlendirme yapılabilir. Bu uygulamanın Fransa ve Almanya'da sınırlı bir faydası vardır. İngiltere'de altyapı işletmecisinin ek trafikten doğan maliyetlerini yansıtacak şekilde altyapıya erişim ücretleri uygulanmaktadır.

Çevresel (Madde 7)

Diğer taşımacılık modları ile eşdeğer bir ücretlendirme yapılması koşuluyla demiryollarında çevresel maliyetleri karşılayacak bir ücretlendirme yapılabilir. Bunun AB ülkelerinde kısıtlı uygulaması vardır. Finlandiya marjinal çevresel maliyetler için ek ücret belirlemekte, İsveç'in ise kısmi bir ücretlendirmesi vardır. En iyi uygulama tüm modlar için ücretlendirme getirmek olacaktır. Gelecekte muhtemelen böyle bir uygulama getirilecektir.

Ücret Artırımı (Madde 8)

Altyapı maliyetlerini daha fazla veya tam olarak karşılamak amacıyla, ayrımcılık yapılmaksızın uygulanması koşuluyla, altyapı işletmecisi tarafından marjinal veya değişken maliyetlere ücret artışı yapılabilir.

İngiltere'de (franchise yolcu işletmesi için), Avusturya'da ve Almanya'da bu kapsamda bir ücret artışı yapılmaktadır. Finlandiya yük taşımacılığı için karayolu taşımacılığına eşdeğer (gros ton başına) bir fiyat artışı uygulamaktadır.

İndirimler (Madde 9)

Altyapı işletmecileri, gerçek maliyet tasarrufu ile sınırlı olmak kaydıyla ücretlerde bir indirim yapabilir. Fransa ve İtalya spesifik hizmet ve durumlarda sınırlı miktarda ücretlerde indirim yapmaktadır.

Ödenmeyen Sosyal Maliyetlerin Tazmini (Madde 10)

Bu madde kapsamında demiryolları, diğer taşımacılık modları tarafından ödenmeyen sosyal maliyetlerin tazminat ödemesini alabilmektedir. Finlandiya, tüm taşımacılık modlarının kendi sosyal maliyetleri karşılamaları prensibini uygulamaktadır. Bu madde kapsamında İngiltere’de karayolu yük taşımacılığını azaltan tesislere yük tesisleri hibesi verilmektedir.

Rezervasyon (Madde 12)

Bu provizyon ile altyapı işletmecileri talep veya rezerve edilen kapasite için ücretlendirme yapabilmektedir. Bu ücret kapasitenin verimli kullanılmasını teşvik edecektir. Fransa ve Almanya şebekelerinin bazı kısımları için rezervasyon ücreti uygulamakta ve İtalya’da rezerve edilen kapasitenin talep edilmesi seviyesine bağlantılı olarak rezervasyon ücretleri uygulanmaktadır.

İkinci demiryolu paketiyle gelen 2004/51/EC sayılı Direktif ile demiryolu işletmelerinin yapacakları uluslararası yük taşımacılığının 1 Ocak 2006 tarihinden itibaren tüm AB demiryolu şebekesi üzerinde serbest hale gelmesi, 1 Ocak 2007 tarihinden itibaren ise bu erişim hakkının tüm yük taşımacılık hizmetlerini kapsamı öngörülmektedir.

Üçüncü demiryolu paketiyle getirilen 2007/58 sayılı Direktif ile demiryolu işletmelerine, kabotaj dahil uluslararası yolcu taşımacılığı hizmetlerine 1 Ocak 2010 tarihinden itibaren açık erişim tanınmaktadır.

AB demiryolu reformu sürecinde, demiryollarının rekabetçi gücünün yeniden kazandırılması için birlik düzeyinde ve üye ülkeler içinde oldukça köklü değişiklikler içeren uygulama ve düzenlemeler yapılmıştır. Sadece yapısal reformlarla sınırlı olmasa da Friebel, Ivaldi, Vibes (2005, 16)'in AB ülkelerindeki demiryollarını inceledikleri çalışmanın sonuçları, tam dikey ayrışma, düzenleyici otorite kurulması ve dikey erişim gibi alt başlıklarda toplanabilecek reformların hepsinin genel olarak sektördeki etkinliği artırdığı, reformların aynı anda tek bir pakette yürürlüğe girmesi yerine birbirini takip edecek şekilde hayata geçirilmesinin ise etkinliğe daha çok katkı sağladığı yönündedir. Aşağıdaki Tablo 2.1'de AB ülkelerindeki dikey yapılanma modellerinden de görüleceği gibi AB ülkeleri arasında ortak bir uygulama yoktur.

Tablo 2.1. AB Ülkelerindeki Dikey Yapılanma Modelleri

Ülke	Ayrışma Türü	Yerleşik Demiryolu İşletmesi	Altyapı
Avusturya	Muhasebe Bazında	OBB- Kamu	OBB Netz-%10'u özel sektör, %90'ı kamu kesimi
Belçika	Muhasebe Bazında	SNCB- Kamu	SNCB -Kamu
Danimarka	Kurumsal	DSB-Kamu	Banedanmark-Kamu
Finlandiya	Kurumsal	VR- Kamu	RHK- Kamu
Fransa	Kurumsal	SNCF- Kamu	RFK -Kamu
Almanya	Organizasyonel	DB AG- Kamu- (birimlere ayrılmış)	DB Netz AG kamu şirketi- bazı özel firmalar
İngiltere	Kurumsal	Özel sektör şirketleri	Network Rail
Yunanistan	Muhasebe Bazında	OSE- Kamu	OSE -Kamu
İrlanda	Muhasebe Bazında	IE- Kamu	IE- Kamu
İtalya	Organizasyonel	FS- Kamu	RFI -Kamu iştiraki
Hollanda	Kurumsal	NS- Kamu	PRORAIL-Kamu
Portekiz	Kurumsal	CP- Kamu	REFER-Kamu
İspanya	Kurumsal	RENFE-Kamu	ADIF-Kamu
İsveç	Kurumsal	Kamuya ait demiryolu yolcu ve yük şirketleri	Bankverket-Kamu

Kaynak: Gomez-Ibanez ve Rus (2006, 34-35)

2.1. AB Ülkelerinde Ücretlendirme Sisteminin Prensipleri ve Yapısı

Ulusal erişim ücreti sistemleri pek çok finansal ve politik faktöre bağlı olduğundan AB ülkeleri arasında büyük farklılıklar mevcuttur. Demiryollarının kullanımının kompleksliği ve yoğunluğu, ulaştırma politik hedefleri, bireysel işletme çevresi, her bir altyapı işletmecisinin iş durumu bu farklılıkların nedenlerinden birkaçıdır. Bu bölümde AB ülkelerindeki ücretlendirme sistemlerinin farklı prensipleri ve yapısı tanıtılacaktır.

Altyapı işletmecisinin maliyetleri, erişim ücretleri ve de devlet fonu katkısıyla kapatılır; altyapı erişim ücretinin miktarı doğrudan devlet fonlarının seviyesi ile ilgilidir. Bu devlet fonu seviyesi Avrupa ülkelerinde oldukça farklıdır ve devlet katkısının düşük olduğu ülkelerde erişim ücretleri yüksektir. Bazı Merkez ve Doğu Avrupa ülkelerinde devlet hiç katkı ödemez veya çok az katkı sağlamaktadır ve sonuç olarak erişim ücretleri nispeten yüksektir. Birçok Batı Avrupa ülkesinde ise devlet ödeneği, yatırım, bakım ve yenileme maliyetlerinin bir kısmını kapsayacak şekilde kullanılmaktadır.

2.1.1. Uygulamada Erişim Ücretlendirme Sistemleri

Avrupa Birliği'nde her bir ülkenin kendi demiryolu altyapısı, finansal karakteri ve politik hedefleri doğrultusunda oluşturdukları farklı prensip ve yapıda ücretlendirme sistemleri bulunmaktadır (Tablo 2.2). Bu yüzden, altyapı ücretlendirme sistemleri doğrultusunda uyumlu bir sistem oluşturulması çok zordur. Bazı üye Devletler mesafeyi önemli parametre olarak dikkate alırken, diğerleri trenin ağırlığını dikkate almayı tercih etmektedirler ve üçüncü grup ise her iki faktörü de dikkate almaktadır.

Tablo 2.2. Ücretlendirme Birim ve Parametreleri

Ücret	Birim	Muhtemel Parametreler
Erişim ücreti	€/yıl	Araç tipi, trafik hacmi, hat kategorisi, bölge, Demiryolu İşletmesi
Rezervasyon Ücreti	€/tren-km, €/ton-km	Araç tipi, hat kategorisi, zaman periyodu, Demiryolu İşletmesi
İptal Ücreti	% ödenebilen ücret	İptal tarihi, araç tipi, hat kategorisi, Demiryolu İşletmesi
İşletme / kullanım ücreti	€/tren-km, €/ton-km	Araç tipi, trafik hacmi, hat kategorisi, zaman periyodu, hız, güzergah kapasitesi, çevre, bölge, Demiryolu İşletmesi
Saha & istasyon kullanım ücreti	€/tren-dakika	Seyahatin süresi, istasyon tipi, Demiryolu İşletmesi

Her bir ücret için parametreler aşağıdaki gibi açıklanabilir:

- Araç tipi: Yolcu / Yük / Test trenleri / farklı hızlardaki bakım araçları
- Hat kategorisi: Teknik karakterleriyle güzergah sınıflandırması
- Trafik hacmi: Belirli bir zaman içinde kat edilen mesafe
- Bölge: Farklı politik veya jeolojik alanlar
- Zaman aralığı: (Yoğun olmayan zamanlar, yoğun zamanlar, normal zamanlar)
- Rezervasyon ücreti: Bir hattın talep edilip kullanmaması durumundan sakınmak için alınan ücrettir. İki seçenekle tahsil edilir: Tahsisat anında yapılan ön ödeme veya iptal ücreti nihai ödeme
- İptal tarihi: Planlanan hareketten önceki gün veya saat sayısı, ücret iptal anına bağlıdır.
- Hız: Maksimum tren hızı
- Kapasite: Güzergahın kullanım derecesi
- Çevre: Trenin etkilediği çevresel faktörler (Dizel / Elektrikli Tren)
- Ses: Fren sistemi tipi, Düşük sesli fren kullanımı, (Yük trenleri)

- Güzergah uzunluğu: Kalkış ve varış istasyonları arasındaki mesafe
- İstasyon tipi: Teknik karakteristiği ve mevcut ekipmanına göre istasyonların sınıflandırılması

Erişim Ücreti: Her bir kapasite tahsilat prosedürünün hizmet orerinin başlangıcında iştirak edilecek ve ödenecektir.

Rezervasyon ve İptal Ücretleri:: Rezervasyon ücretinin amacı, tren hattının gerçekten kullanılmadığı halde yük tren işletmecileri tarafından rezerve edilmesini engellemektir. Rezerve edilen tren hatlarının kullanılmasını teşvik edilerek daha önceden tren hattına erişemeyen tren işletmecilerine fırsat tanınmaktadır. Uygulamada, rezervasyon ücretleri marjinal hat maliyeti tahsisatı ve/veya tren hizmetleri fırsat maliyetlerine göre belirlenmektedir. Bu ücret sadece hat için değil ayrıca rezerve edilen istasyon için de söz konusudur.

İşletme/kullanım ücreti, rezerve edilen kapasitenin gerçek kullanımını düzenlerken saha&istasyon ücretleri istasyonların kullanımları ve platformlu hatlar veya belli hareket/varış hatlarından kaynaklanan, genellikle meşguliyet/ bekleme zamanına dayalı olarak hesaplanan ücretlerdir.

Çoğunlukla demiryolu trafik gürültüsünden sorumlu olan yük trenleri olduğundan, gürültü parametresi sadece yük trenleri için kullanılır. AB’de demiryolu yük tren işletmecileri, düşük sesli fren kullanan tüm yük vagonları için prim almaktadırlar.

Direktif 2001/14/EC fiyatlandırma yetkililerine “basit” ücret ayarlamak ve daha verimli ücretlendirme sistemi yapmak için bazı serbestlikler sağlar. Hava kirliliği veya gürültü için fiyat artırımını (İsveç) ve indirimi (İsviçre) uygulayan sadece iki ülke varken birçok ülkede yetersizlik, performans(tehir ve hizmet kalitesi), maliyet

kapsamı ve rezervasyon/iptal ücretleri, erişim ücretleri belirlenirken dikkate alınmaktadır.

Kapasite sıkıntısı ve trafik sıkışıklığı için ücretlendirme modülasyonlarından örnek vermek gerekirse;

- Yoğun saatler için daha yüksek ücretler: Sabahın yoğun saatlerinde Paris'teki istasyonlara girmek veya istasyonlardan çıkmak isteyen trenler için erişim ücretleri, yoğunluğun az olduğu saatlere göre çok daha fazladır. Yüksek ücretlendirme, yoğun saatlerde hareket etme gerekliliği olmayan trenlerin yoğunluğun az olduğu saatlerde çalışmalarını sağlamak amaçlıdır.

2.1.2. Erişim Ücretlendirmesi konusunda AB Mevzuatı

Avrupa Birliği'nde demiryolu sektörünün yeniden yapılanmasının genel hedefi demiryolu sektörünün genel taşımacılık piyasasına entegrasyonunu sağlamak ve sürdürülebilir hareketliliği mümkün kılmaktır. Bu reformun geliştirilmesindeki en önemli belgelerden birisi olan 2001/14/EC Direktifi, Avrupa demiryolu piyasasının etkin bir şekilde liberalizasyonunun yapılabilmesi ve sektörün özel demiryolu tren işletmecilerine açılması için bir çerçeve sağlamaktadır.

Avrupa'daki asgari gereklilik altyapı, yolcu taşımacılığı ve yük taşımacılığı hesaplarının ayrılmasıdır. Böylelikle yük (sübvansede edilmemekte) ve yolcu (KHY tazmini) ile altyapı (Devlet tarafından finanse edilmekte ve erişim ücretleri) arasında çapraz destekleme engellenmiştir.

Aşağıdaki gösterildiği gibi AB ülkelerinde serbestleşen demiryollarında dört sözleşmeye bağlı ilişkiler vardır:

1) Devlet ile altyapı işletmecisi arasında performans ve Çok Yıllık Sözleşmenin (ÇYS) finansmanı üzerine yapılan sözleşme: Bu sözleşme altyapı işletmecisinin tüm tren işletmecilerine karşı yükümlülüklerini yerine getirmesine imkan verecek şekilde olmalıdır. Eğer ORER’de her gün x sayıda tren geçisi var ise, altyapı işletmecisi mutlaka bu sayıda geçişi sağlamak zorundadır. Aksi takdirde yolcu taşımacılığı şirketi kendisinin Devletle yapmış olduğu KHY sözleşmesinin koşullarını yerine getiremeyecektir. Eğer altyapı işletmecisi bir yük tren geçişini engelleyecek olursa da yük işletmecisi müşterileri ile yapmış olduğu sözleşmelere uygun hareket edemeyecek hatta müşterilerini kaybetme riskiyle karşı karşıya kalacaktır. Altyapı işletmecisi bu aksaklıkları önlemek için her yıl bir şebeke bildirimini yayınlamaktadır. Şebeke bildiriminde, altyapının elverişliliği, teknik bilgi ve kullanılabilirliği azaltacak olan planlanmış önemli altyapı çalışmaları açıklanmaktadır.

- Şebeke bildiriminin planlama yöntemi Avrupa’da şu şekildedir:

- Her yıl Ocak ayında altyapı işletmecisi bir sonraki yıl için bir şebeke bildirimini yayımlar. Nisan ayında yük ve yolcu taşıma şirketleri bir sonraki yılın sefer tarifesi için isteklerini bildirirler. Elbette bu istekler piyasa analizi ve demiryolu araçları ile tren personelinin uygunluğuna bağlıdır. Ağustos – Ekim aylarında, sefer tarifesi hazırdır. Demiryolu araçları ile tren mürettebatının planlaması yapılabilir. Bu dönemde kapasite anlaşmazlıklarını çözmek için toplantılar yapılır. Yeni sefer tarifesi Aralık ayının ikinci Cumartesi günü başlar. Tarifenin geçerli olduğu yıl boyunca kapasitenin izin verdiği ölçüde ekstra trenler eklenebilir; bu seçenek yeni olan veya isteğe bağlı yük trenleri için kullanılabilir. Planlama döngüsü AB takvimine uluslararası düzeyde tren planlaması yapabilmek için konmuştur. Avrupa’da önce uluslararası trenler planlanır daha sonra yurtiçi trenler eklenir.

2) Devlet ve Yolcu Taşımacılık Şirketleri arasında Kamu Hizmet Yükümlülüğü (KHY) sözleşmesi.

3) Altyapı işletmecisi ile yolcu ve yük tren işletmecileri arasındaki erişim sözleşmesi

- 4) Yük tren işletmecileri ile müşterileri arasında taşınacak mal miktarı, tren sayıları, trenlerin zamanları ve taşıma ücretlerini belirleyen sözleşme

Bir demiryolu tren işletmecisinin maliyetlerinin en önemli kısmı altyapı erişim ücretleri olduğundan bu ücretin seviyesi ve yapısı özellikle demiryolu taşımacılığının karayolu taşımacılığı gibi diğer taşımacılık modları ile rekabeti açısından büyük bir öneme sahiptir. Ancak, 2001/14/EC sayılı direktif, ücretler için ortak bir seviye ortaya koymadığı gibi altyapı işletmecilerine kendi ülkelerindeki durumlara göre ücretlerin miktarı konusunda bir serbesti tanımaktadır. Direktifte veya uygulamada bazı cretlendirme prensipleri ve yapısı tanımlanmış olmasına rağmen, AB’deki her bir ülkenin kendi taşımacılık politikası olduğundan şimdiye kadar birleştirilmiş bir demiryolu cretlendirme sistemine geçilmemiştir.

2.2. AB lkelerinde Türkiye’nin Dikkate Alması Gereken Uygulamalar

2.2.1. Almanya

Almanya’da daha önce iki devlet kuruluşu olan ‘‘Deutsche Bundesbahn’’ ve ‘‘Deutsche Reichbahn’’, Alman anayasasındaki yeni bir maddeye göre zelleştirme seçeneği ile bir anonim şirket olarak ‘‘Deutsche Bahn AG’’ye (DB AG, Alman Demiryolu Kuruluşu) dönüşmüştür (Kirchner, 2005). Aynı zamanda Alman demiryolu taşımacılık pazarları rekabete açılmıştır.

Mod içi rekabet, yeni rakiplerin hem yk hem de yolcu taşımacılığı pazarlarına erişimi ile nitelenmektedir (Kirchner, 2009, s. 89-91). Pazara girişle ilgili yasal engeller Almanya’da başarılı bir şekilde ortadan kaldırılmıştır. 2005 yılında DB AG’nin rakipleri, demiryolu yk pazarında ton-km bazında %13.7’lik bir pazar payına; bölgesel yolcu taşımacılık pazarında ise tren-km açısından %13.2’lik bir pazar payına ulaşmıştır. Çoğunlukla daha düşük ücret seviyelerinden ötürü bölgesel

pazarlardaki rekabete dayalı ihalelerde başarılı olmuşlardır. Almanya içinde günümüzde 353 adet demiryolu tren işletmecisi bulunmaktadır. Bunlardan %75'i yük taşımacılığı yapmaktadır.

Almanya'da bir diğer olumlu faktör ise Bölgeselleşme Yasası (Regionalisierungsgesetz) ile demiryolu yolcu taşımacılığının bölgeselleştirilmesi olmuştur; bu hareket, organizasyon ve finans sorumluluğunu 1996 yılında Federal Hükümetten Almanya'nın eyaletlerine ("Länder") devretmiştir (Kirchner, 2009, s. 87). Federal Hükümetten eyaletlere yapılan finansal transferler, çeken-çekilen araçların iyileştirilmesine olanak sağlamış ve bu da demiryolu taşımacılığını kullanan kişiler için daha cazip hale getirmiştir.

Piyasaya yeni katılanların uzun mesafe yolcu taşımacılığındaki pazar payı, çok düşük bir seviyede kalmıştır (%1'den az). Bu pazar, diğer demiryolu pazarları gibi yasal olarak 1 Ocak 1994 yılında açılmıştır. Almanya'da her demiryolu kuruluşu lisans almakta ve uzun mesafeli demiryolu yolcu taşımacılığı sunmakta serbesttir. Ancak DB AG'nin rakiplerinin başarılı bir şekilde rekabet edebildikleri sadece birkaç güzergah olmuştur. Bunun sebeplerinden biri, bölgesel ve uzun mesafe trafiğini kapsayan konsolide orer ile bağlı olan farklı güzergahlarda yolcu taşımacılığı sunan bir demiryolu kuruluşunu tercih eden şebeke etkisidir.

Alman demiryolu taşımacılık pazarlarındaki mod içi rekabet durumunu değerlendirmek için sadece pazar payları üzerinde yoğunlaşmak yeterli değildir. Pazar payları, bu pazarlardaki rekabetin gerçek resmini yansıtmamaktadır. Büyük pazar paylarına sahip bir demiryolu kuruluşu üzerindeki rekabetçi baskı söz konusu olduğunda pazara giriş engelleri, belirleyici faktör olmaktadır. Hem demiryolu yük hem de yolcu taşımacılık pazarlarındaki açık erişim, 1993 Genel Demiryolu Kanununun (Allgemeines Eisenbahnnetz, AEG) hükümlerine dayalı olmuştur; bu kanun Almanya'daki tüm demiryolu taşımacılık pazarlarına açık erişim sunmuştur.

Gerçek pazara giriş engelleri olan, idari ve enformasyon engelleri, tren yolu tahsis sistemi, çeken-çekilen araçların onaylanması ve altyapı ile alakalı hizmetlere erişim koşulları- Avrupa'daki diğer demiryolu taşımacılık pazarlarına kıyasla Almanya'da daha az olmuştur (IBM/ Kirchner, 2004). Bu endekste Almanya, demiryolu taşımacılık pazarlarının açık olması açısından İngiltere ve İsveç'in hemen arkasından gelmektedir.

Altyapı erişim ücretleri; mesafe, tren tipi, yol yapısına göre fiyat belirleyen bir program tarafından tespit edilmektedir. Tren işletmecilerinin erişimine açık olan DB Netze internet sitesi üzerinden uygun veriler girilerek altyapı erişim ücretleri hesaplanabilmektedir. Aynı tren çizgisi için birden fazla talep gelmesi halinde; şirketlerin anlaşmalarının büyüklüklerine göre öncelik hakları bulunmaktadır. Büyüklük yönünden eşitlik olması halinde başvuru sırasına göre altyapıya erişim önceliği verilmektedir. Tüm başvuru kriterlerinin eşitliği halinde açık artırma yöntemi ile tahsis yapılmaktadır. Tren çizgileri belirlenirken yolcu treni çalıştıracak işletmecilere öncelik verilmekte olup yaklaşık %70 oranında yolcu trenlerine, %30 oranında ise yük trenlerine kapasite tahsisi yapılmaktadır.

Altyapı bakım birimi tek çatı altında toplanıp (Elektrifikasyon, Sinyalizasyon, Yol) bakım planlarını yıllık, aylık ve haftalık olarak yaparak günlük ORER birimine (DB Netze Şebeke) bildirmektedir. Bakım nedeniyle oluşan yeni trafik planı nedeniyle tren işletmecisinin etkilenmesi halinde uygulanan bonus sistemi ile tazminat hükümleri gündeme gelmektedir. Her birim kendi sorumluluğu ile ilgili tüm altyapı verilerini sisteme girmekle yükümlüdür. (DDGM Almanya Yurtdışı Görev Raporu, 13-18 Nisan 2014)

2.2.2.Romanya

Romanya'da 2004 yılında yeni bir demiryolu altyapı erişim ücret sistemi onaylanmıştır. Demiryolu altyapısının kullanımı için ücret hesaplama yöntemi altyapı işletmecisi ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı arasında imzalanan, hükümet tarafından onaylanan çok yıllık sözleşmede aşağıda anlatıldığı gibi şart koşulmuştur.

Ücretlerin hesaplanması aşağıdaki ücretlendirme unsurlarına dayanmaktadır:

- a) trenin gittiği mesafe,
- b) trenin brüt tonajı,
- c) trafik türü- yük veya yolcu,
- d) trenin güzergahı,
- e) trafik bölümünün sınıfı ve
- f) cer için elektrik gücü tedariki.

Altyapı işletmecisi CFR, erişim sözleşmesi yapmak için erişim ücreti hesaplama sistemini demiryolu kuruluşlarına erişilebilir kılmıştır.

Altyapı işletmecisi olarak CFR ve devlet arasındaki ilişki Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile çok yıllık olarak yapılan sözleşme ile düzenlenmektedir. Çok yıllık sözleşme 4 yıllık bir süre için yapılarak Devlet Bütçesinin onayından sonra hükümet tarafından onaylanıp yıllık olarak güncellenmektedir.

Çok yıllık sözleşme, (i) demiryolu altyapısının işletimi, bakımı, onarımı, modernizasyonu ve geliştirilmesi ile ilgili görevleri yerine getirmek için altyapı işletmecisinin faaliyetlerini ve (ii) hükümetin Devlet Bütçesinden demiryolu altyapı yatırımlarına transferler dahil olmak üzere toplu demiryolu taşımacılığının yeterli derecede işletimi ile ilgili sorumluluklarını içermektedir.

Demiryolu ile toplu yolcu taşımacılığı yapan demiryolu işletmecileri arasındaki ilişki, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile yapılan çok yıllık Kamu Hizmeti Yükümlülüğü Sözleşmeleri ile düzenlenmektedir.

Kamu Hizmeti Yükümlülüğü Sözleşmeleri 4 yıllık bir süre için yapılmakta Devlet Bütçesinin onayından sonra hükümet tarafından onaylanmakta ve yıllık olarak güncellenmektedir.







Kamu Hizmeti Yükümlülüğü Sözleşmeleri temel olarak verilecek hizmetlerin bir listesini, her hizmet türü için tarifeleri ve kamu hizmeti yükümlülüğünün karşılanması için devlet tazminatını (talep edilen hizmetlerin sağlanması için yapılan masraf ve makul bir kar marjı ile birlikte devlet tarafından onaylanan tarifelere göre toplanan gelir arasındaki fark) içermektedir. (CER, 2011, s. 183-187)

2.3. AB Ülkeleri Yapılanma Modelleri ve Organizasyon Şemaları

2004/49/AT sayılı Avrupa Birliği Demiryolu Emniyet Direktifi, demiryolu altyapı ve tren işletmecilerinin emniyetli işletmeden sorumlu kılınmasını açıkça şart koşmakta ve bu yükümlülüğü yerine getirmek için, bir Emniyet Yönetim Sistemi oluşturmaları gerektiğini belirtmektedir. Avrupa Birliği üye ülkelerdeki demiryolu altyapı ve tren işletmeleri tarafından söz konusu direktifin ilgili madde ve eklerinde tarif edilen özellikleri ve unsurları ihtiva eden bir Emniyet Yönetim Sisteminin (EYS) uygulanması zorunludur. Bu bölüm, TCDD'nin daha önceki EYS ile ilgili yurtdışı

ziyaretleri sonrası hazırlanan raporlar, eğitimlerde elde edilen dokümanlar, Avrupa Demiryolu Ajansı (ERA) ve demiryolu şirketlerinin kendi web sitelerindeki bilgiler temel alınarak hazırlanmıştır. Emniyet Yönetim Sistemini uygulamakta olan AB ülkelerinin demiryolu altyapı işletmecilerinin organizasyon şemaları ile bakanlık ve emniyet otoriteleri arasındaki ilişki aşağıdaki Tablo 2.3’de detaylı bir şekilde verilmiştir.

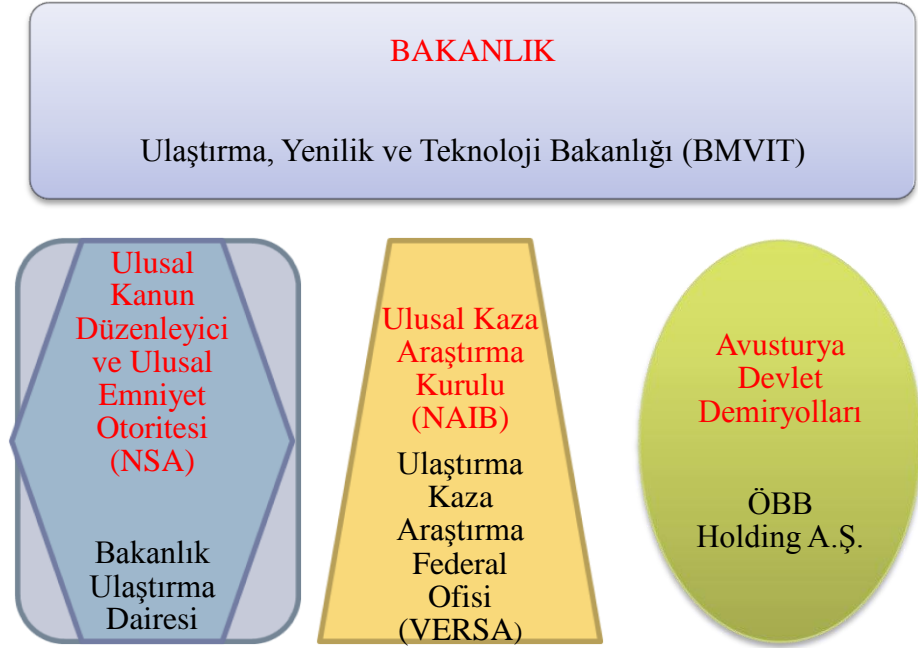
Tablo 2.3. Şekillerin Anlamları

	Ulusal Kanun Düzenleyici; Bakanlık organizasyonu içerisinde
	Ulusal Kanun Düzenleyici; Bakanlığa bağlı ayrı bir kurum
	Ulusal Emniyet Otoritesi; Bakanlık organizasyonu içerisinde
	Ulusal Demiryolu Otoritesi; Bakanlığa bağlı ayrı bir kurum
	Ulusal Kaza Araştırma Kurulu; Bakanlığa bağlı ayrı bir kurum
	Ulusal Devlet Demiryolu Şirketi

2.3.1. Avusturya

Avusturya’da demiryolu sektörü için Ulaştırma, Yenilik ve Teknoloji Bakanlığı (BMVIT)’na bağlı iki düzenleyici kurum ve demiryolu altyapısı ve işletmecilikten sorumlu bir holding bulunmaktadır (Şekil 2.1).

Şekil 2.1: Avusturya Demiryolu Kurumları Şematik Gösterimi



Ulaştırma, Yenilik ve Teknoloji Bakanlığı dört daireden oluşmaktadır:

Bölüm I - Yönetim Kurulu ve Uluslararası İlişkiler Dairesi

Bölüm II - Altyapı Planlama, Finansman ve Koordinasyon Dairesi

Bölüm III - Yenilik ve Telekomünikasyon Dairesi

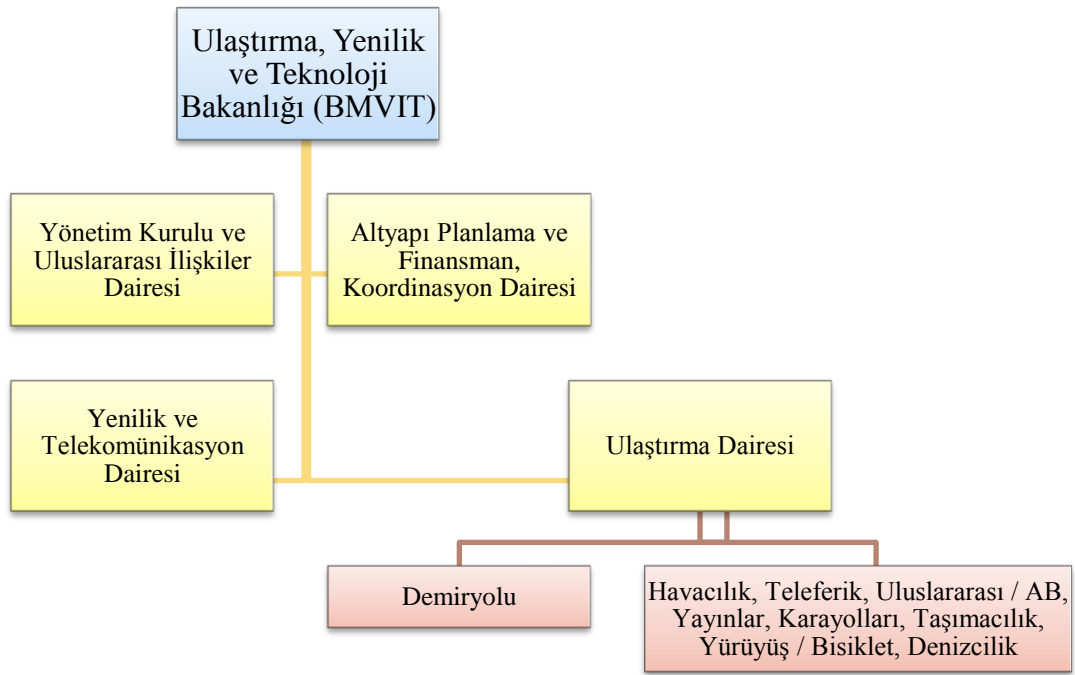
Bölüm IV – Ulaştırma Dairesi

2.3.1.1. Ulusal Emniyet Otoritesi (NSA)

Avrupa Demiryolu Ajansı (ERA)'nın veritabanından alınan verilere göre Avusturya'da Ulusal Emniyet Otoritesi (NSA); Ulaştırma, Yenilik ve Teknoloji Bakanlığı (BMVIT) içindeki Ulaştırma dairesidir. Daire içerisindeki Demiryolu

birimi tarafından Emniyet Sertifikaları ve Lisansları verilmekte ve Emniyet Göstergelerinin bildiri ERA'ya yapılmaktadır (Şekil 2.2).

Şekil 2.2. BMVIT Organizasyon Şeması



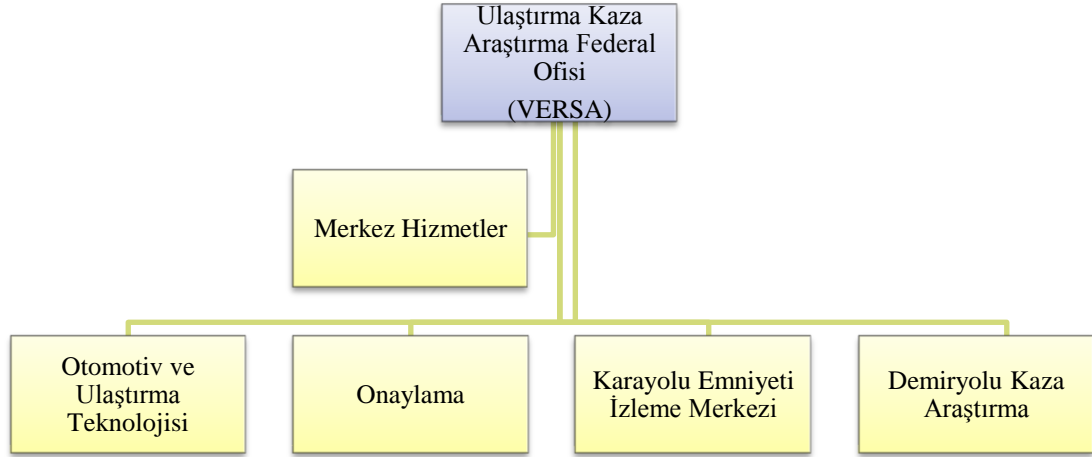
Kaynak: <http://www.bmvit.gv.at/en/ministerium/organisation.htm> (05.05.2014)

Ulaştırma Dairesi hem ulusal kanun düzenleyici hem de ulusal emniyet otoritesi olarak görev yapmaktadır. Demiryolunun yanı sıra Havacılık, Teleferik, Uluslararası / AB, Yayınlar, Karayolları, Taşımacılık, Yürüyüş / Bisiklet, Denizcilik için de otorite olarak hizmet vermektedir.

2.3.1.2 Ulusal Kaza Araştırma Kurulu (NAIB)

Avusturya Ulusal Kaza Araştırma Kurulu (NAIB) ise yine bakanlığa bağlı Ulaştırma Kaza Araştırma Federal Ofisi (VERSA)'dır (Şekil 2.3). Demiryolu sektöründe olay ve kazaları inceleyerek, istatistiki bilgileri tutar ve raporlar.

Şekil 2.3. VERSA Organizasyon Şeması

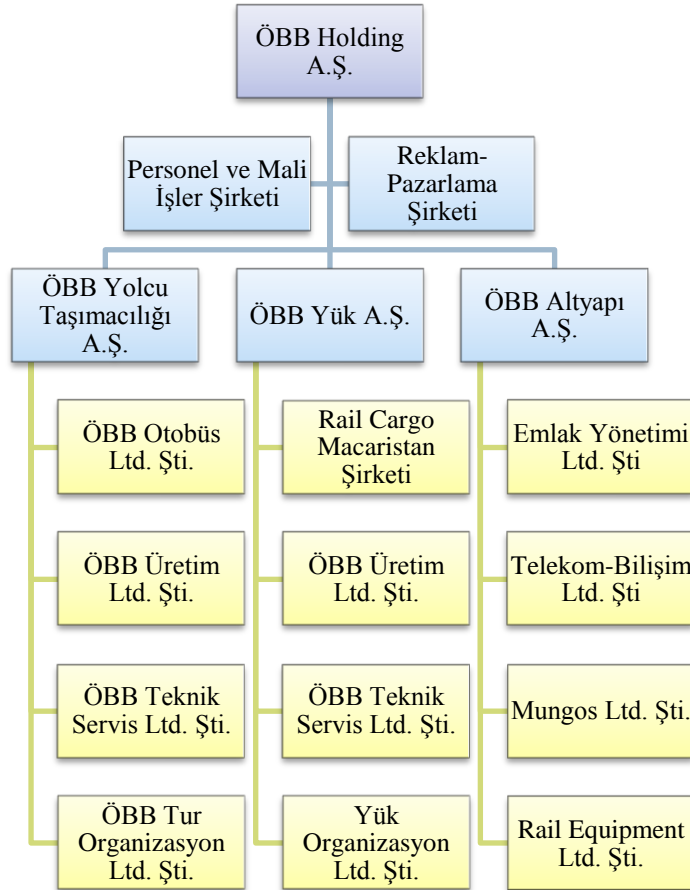


Kaynak: http://versa.bmvit.gv.at/uploads/media/BAV_01_02_2014.pdf (05.05.2014)

2.3.1.3 Avusturya Devlet Demiryolları

Avusturya Devlet Demiryolları (ÖBB), Avusturya Hükümetinin Ulaştırma, Yenilik ve Teknoloji Bakanlığının %100 sermayesine sahiptir ve 20 Nisan 2004 yılında ÖBB Holding A.Ş. olarak örgütlenmiştir (Şekil 2.4).

Şekil 2.4. ÖBB Holding Organizasyonel Şirket Gösterimi



Kaynak: http://konzern.oebb.at/en/OeBB_Group/Organization/index.jsp (05.05.2014)

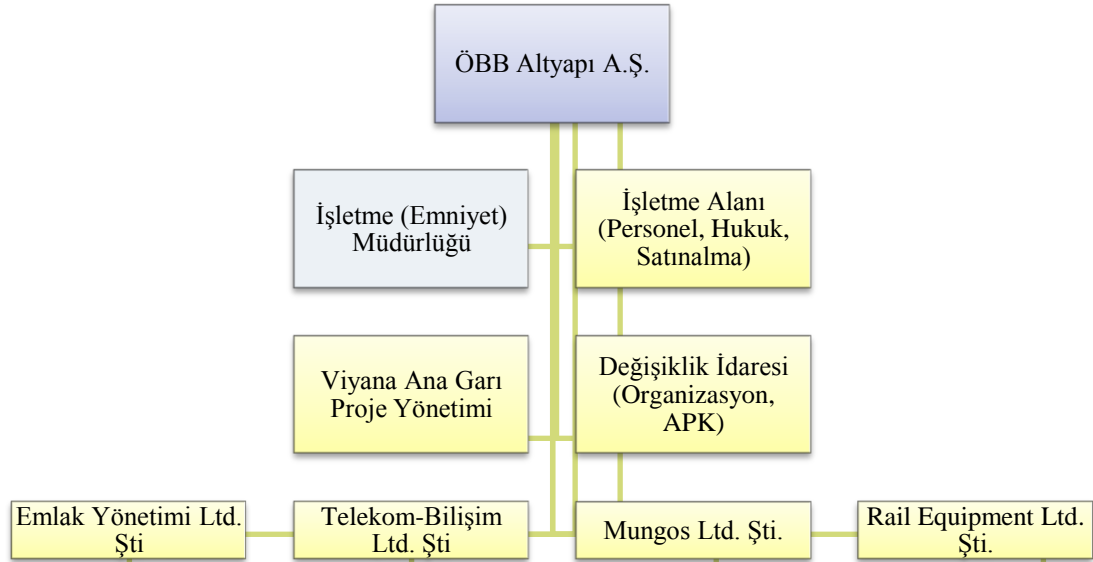
ÖBB Holding yolcu taşımacılığında sorumlu ÖBB Yolcu Taşımacılığı A.Ş., Yük taşımacılığında sorumlu ÖBB Yük A.Ş. ve altyapıda sorumlu ÖBB Altyapı A.Ş. olarak üç ana şirketten oluşmuştur. Bu ana anonim şirketler ise kendileri bünyesinde küçük limited şirketler ile operasyonlarını gerçekleştirmektedirler.

2.3.1.4. ÖBB Altyapı A.Ş.

ÖBB Altyapı, Yolcu ve Yük ana şirketleri ve alt şirketlerinin her biri içerisinde Emniyet Yönetim Sistemi (EYS) organizasyonu bulunmaktadır.

ÖBB Altyapı A.Ş.'ye bağlı dört tane limited şirket bulunmakla beraber direkt yönetime eşit derecede bağlı İşletme Müdürlüğü (Emniyet, İnşaat ve Hat Planlama dâhil), İşletme Alanı (Personel, Hukuk, Satınalma), Viyana Ana Garı Proje İdaresi (Özel Proje) ve Değişiklik İdaresi (Organizasyon, APK gibi.) bölümler bulunmaktadır (Şekil 2.5).

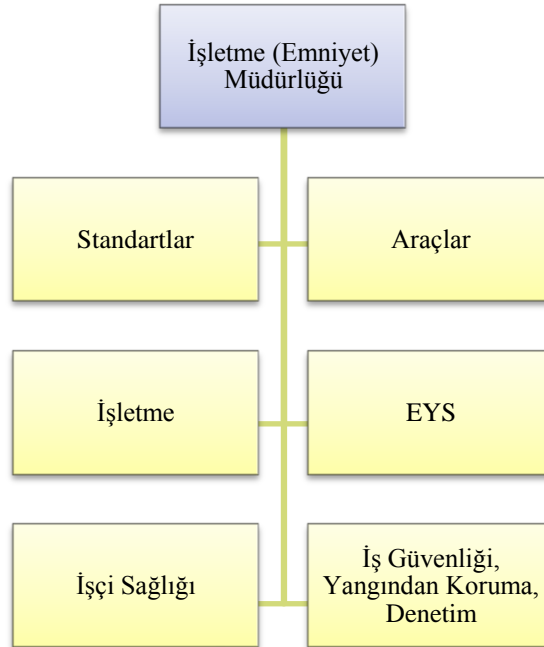
Şekil 2.5. ÖBB Altyapı A.Ş. Organizasyon Şeması



Kaynak: [http://www.oebb.at/infrastruktur/en/p_Network_Access/Organisation/index.jsp\(05.05.2014\)](http://www.oebb.at/infrastruktur/en/p_Network_Access/Organisation/index.jsp(05.05.2014))

İşletme (Emniyet) Müdürlüğü tüm emniyet hizmetlerini İşletme Müdürlüğü sıfatıyla yönetmekte ve araçların hattı kullanma kriterleri, araçların denetimi, işletme kontrolü, kaza-inceleme kurulu, Emniyet Yönetim Sistemi (SMS) İzleme, İşçi Sağlığı, Çevre, Altyapı Standartları ve İşletme Standartları gibi bölümleri bulunmaktadır (Şekil 2.6). Almanya ve Avusturya'da Emniyet Müdürlüğü yerine İşletme Müdürlüğü ifadesi kullanılmaktadır.

Şekil 2.6. İşletme (Emniyet) Müdürlüğü Organizasyon Şeması



Kaynak: http://www.oebb.at/infrastruktur/en/The_Company/index.jsp (05.05.2014)

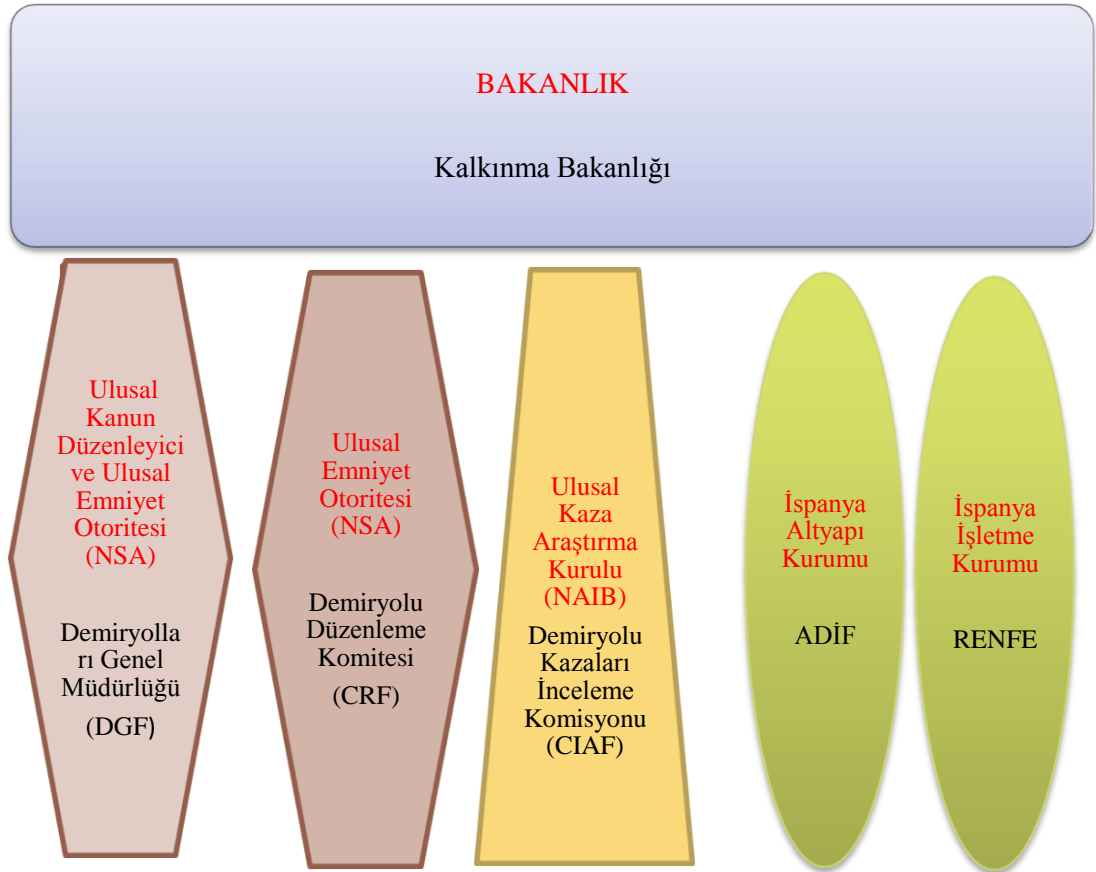
ÖBB Altyapı beş bölgeden oluşmaktadır. Bölgelerde EYS Md. yapılanması mevcut değildir. ÖBB Emniyet Kültürüne göre her işletmecisi birimde EYS Sorumluları bulunmaktadır. EYS sorumluları asıl bağlı oldukları birimdeki görevlerini ifa ederken eş görev olarak EYS sorumluluklarını yerine getirmektedirler. EYS ile ilgili konularda direkt İşletme (Emniyet) Müdürlüğüne bağlı olarak çalışmaktadırlar.

İşletme (Emniyet) Müdürlüğü, ÖBB Altyapı A.Ş.'nin tüm birimleri için asgari emniyet şartlarını belirlemektedir. Standartlar bölümü tarafından; İşletme Standartlarının çalışma grupları vasıtasıyla oluşturulması ve uluslararası standartlara göre güncel tutulması sağlanmaktadır. EYS bölümü tarafından tüm EYS süreçlerinin planlanması ve takibi yapılmaktadır.

2.3.2. İspanya

İspanya'da demiryolu sektörü için Kalkınma Bakanlığı'na bağlı üç düzenleyici kurum ve biri Demiryolu Altyapı ve diğeri işletmecilikten sorumlu olmak üzere iki kamu kurumu bulunmaktadır (Şekil 2.7).

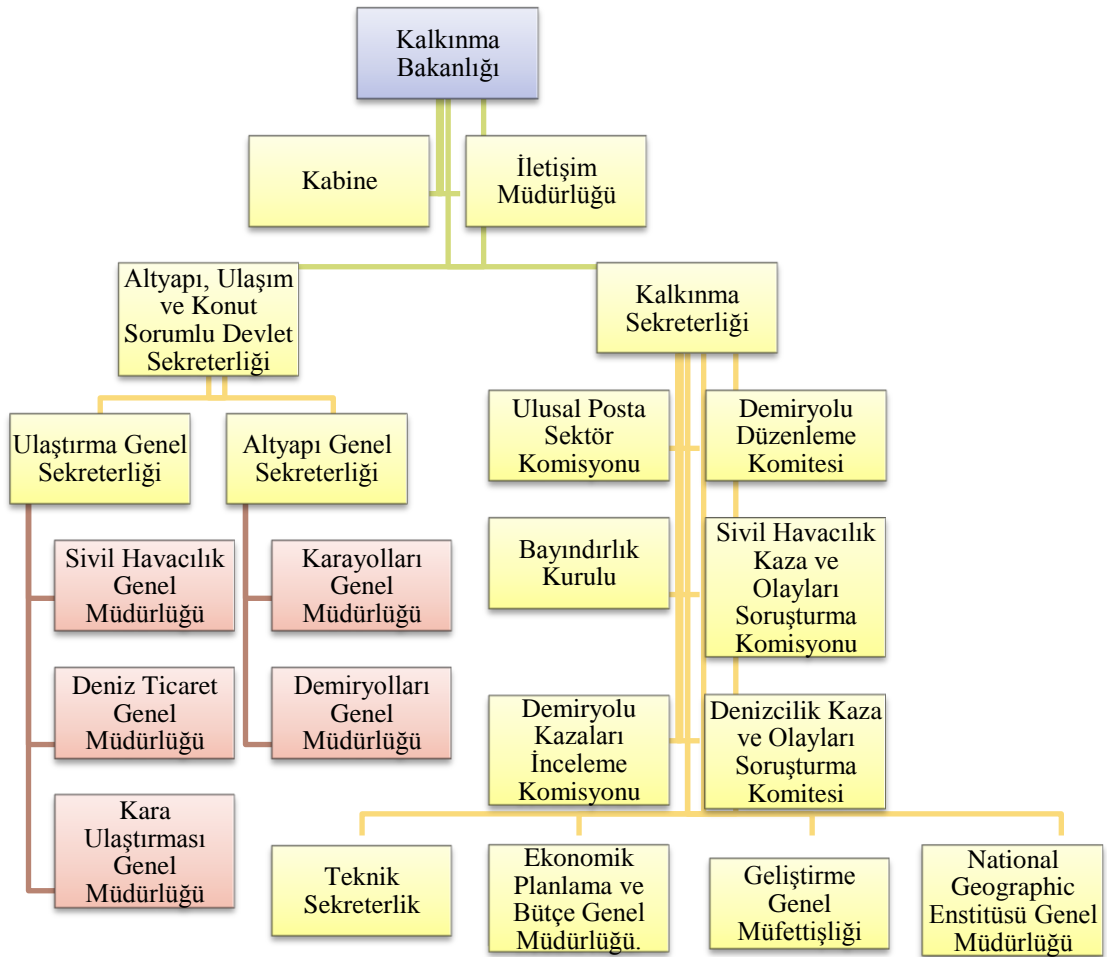
Şekil 2.7: İspanya Demiryolu Kurumları Şematik Gösterimi



Kalkınma Bakanlığı Altyapı, Ulaşım ve Konut Sorumlu Devlet Sekreterliği ve Kalkınma Sekreterliğinden oluşmaktadır. Altyapı, Ulaşım ve Konut Sorumlu Devlet Sekreterliği ise kendi arasında Altyapı ve Ulaştırma Genel Sekreterliği olmak üzere ikiye ayrılır.

Kalkınma Sekreterliği ise Ulusal Posta Sektör Komisyonu, Demiryolu Düzenleme Komitesi, Bayındırlık Kurulu, Sivil Havacılık Kaza ve Olayları Soruşturma Komisyonu, Demiryolu Kaza Soruşturma Komisyonu ile Denizcilik Kaza ve Olayları Soruşturma Komitesi'nden oluşmaktadır (Şekil 2.8).

Şekil 2.8. İspanya Kalkınma Bakanlığı Organizasyon Şeması

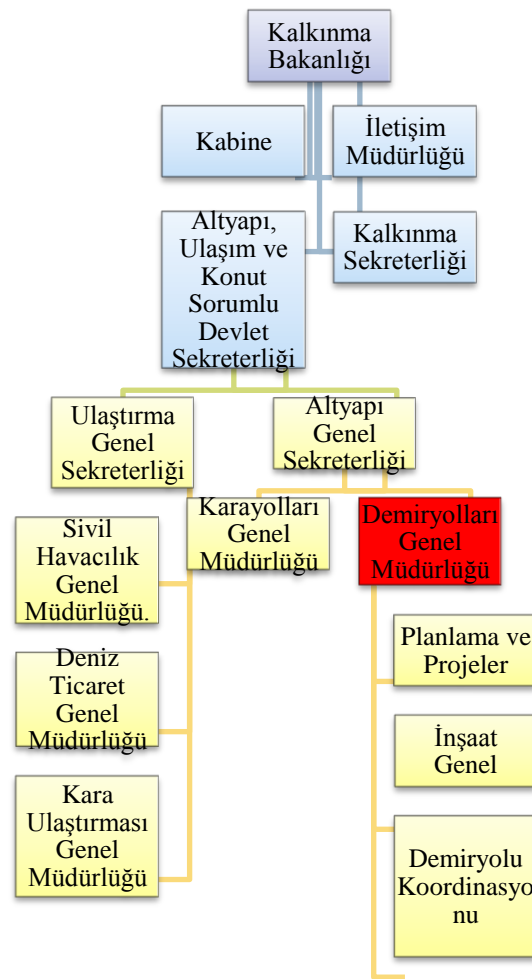


Kaynak: <http://www.fomento.es/NR/rdonlyres/23D7CD8B-0972-4B61-BC80-71964A6DDC57/114977/OrganigramaEnero2013.pdf> (06.05.2014)

2.3.2.1. Ulusal Emniyet Otoritesi (NSA), Demiryolları Genel Müdürlüğü

Avrupa Demiryolu Ajansı (ERA)'nın ajans veri tabanından alınan verilere göre İspanya'da Ulusal Emniyet Otoritesi (NSA), Kalkınma Bakanlığı içerisinde Altyapı Genel Sekreterliğine bağlı Demiryolları Genel Müdürlüğü (DGF)'dür (Şekil 2.9). Bu birim, altyapı ve demiryolu hizmetlerinin stratejik planlamasından, altyapı ve demiryolu araçlarının tasarım, inşaat ve yönetimi için teknik koşullarının oluşturulmasından sorumludur. Ayrıca demiryolu altyapı ve işletme şirketlerinin emniyet ve karşılıklı işletilebilirlik ile ilgili koşulların düzenlenmesi ve yönetiminden sorumludur.

Şekil 2.9. İspanya Kalkınma Bakanlığı Demiryolları Genel Müdürlüğü



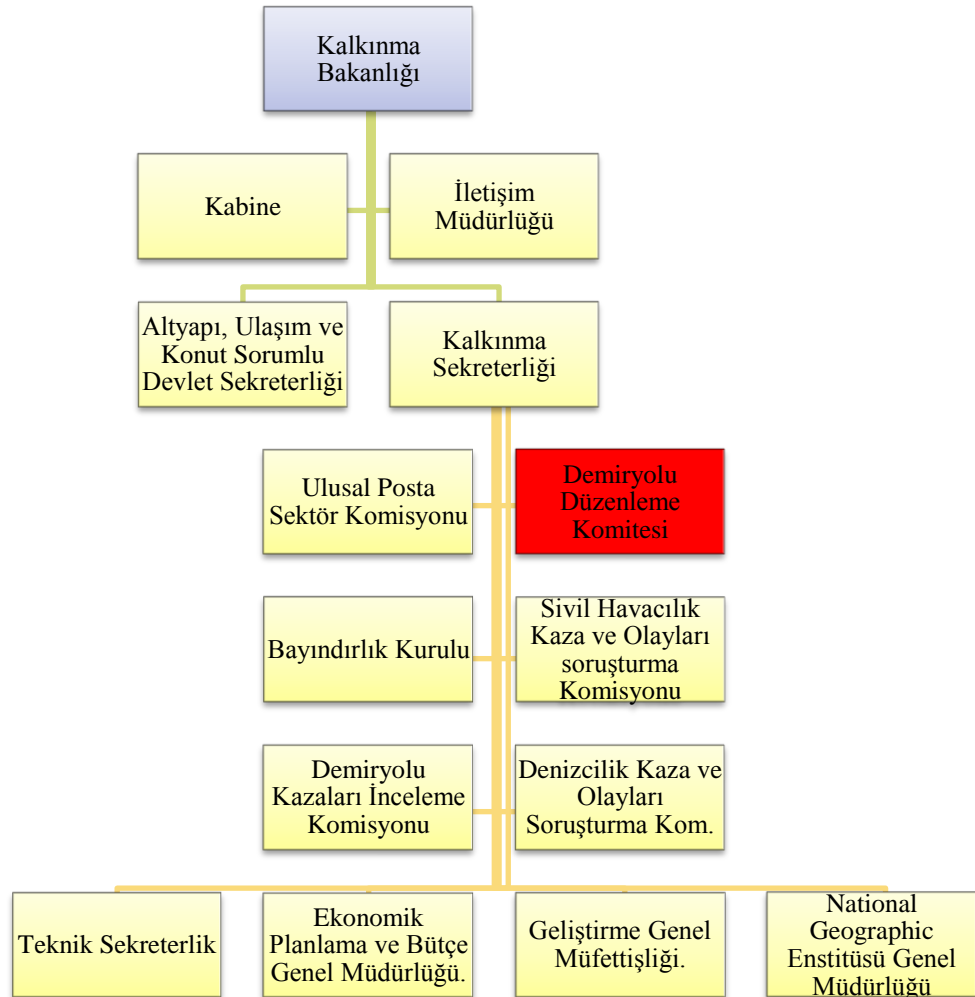
Kaynak: <https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/23D7CD8B-0972-4B61-BC80-71964A6DDC57/114977/OrganigramaEnero2013.pdf> (06.05.2014)

2.3.2.2. Demiryolu Düzenleme Komitesi

ERA verilerine göre bir diğer NSA olan Demiryolu Düzenleme Komitesi (CRF); demiryolu hizmetlerinin objektif, şeffaf ve tarafsız sağlanması için kuralları, pazara giriş koşullarını ve eşitliğin sağlanmasını ve demiryolu ücretlerini belirler.

CRF, Bakanlık Kalkınma Sekreterliğine bağlı bir komitedir (Şekil 2.10).

Şekil 2.10. İspanya Kalkınma Bakanlığı Demiryolu Düzenleme Komitesi

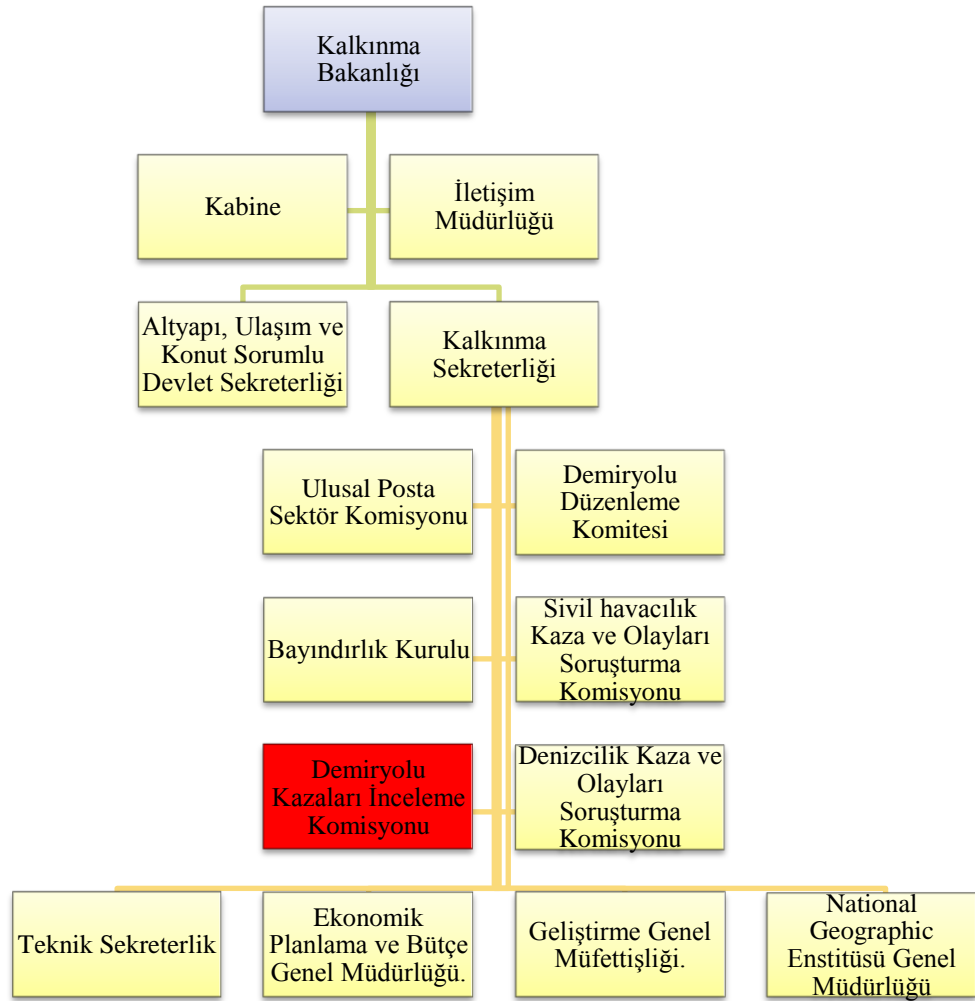


Kaynak: <https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/23D7CD8B-0972-4B61-BC80-71964A6DDC57/114977/OrganigramaEnero2013.pdf> (06.05.2014)

2.3.2.3. Ulusal Kaza Araştırma Kurulu (NAIB)

İspanya Ulusal Kaza Araştırma Kurulu (NAIB) ise yine Kalkınma Bakanlığı Kalkınma Sekreterliğine bağlı Demiryolu Kazaları İnceleme Komisyonu (CIAF)'dur (Şekil 2.11). Demiryolu sektöründe olay ve kazaları inceleyerek, istatistiki bilgileri tutar ve raporlar.

Şekil 2.11. Demiryolu Kazaları İnceleme Komisyonu

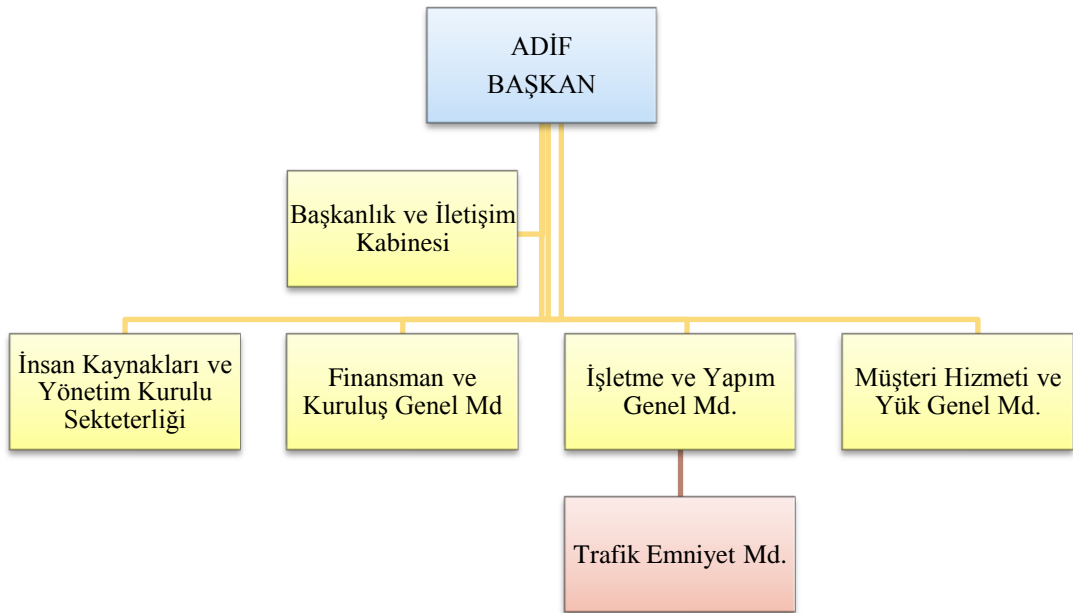


Kaynak: <https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/23D7CD8B-0972-4B61-BC80-71964A6DDC57/114977/OrganigramaEnero2013.pdf> (06.05.2014)

2.3.2.4. İspanya Devlet Demiryolları, Altyapı İşletmecisi (ADIF)

İspanya Devlet Demiryolları altyapısından sorumlu ADIF, Kalkınma Bakanlığına bağlı bir devlet kurumu olarak örgütlenmiştir (Şekil 2.12).

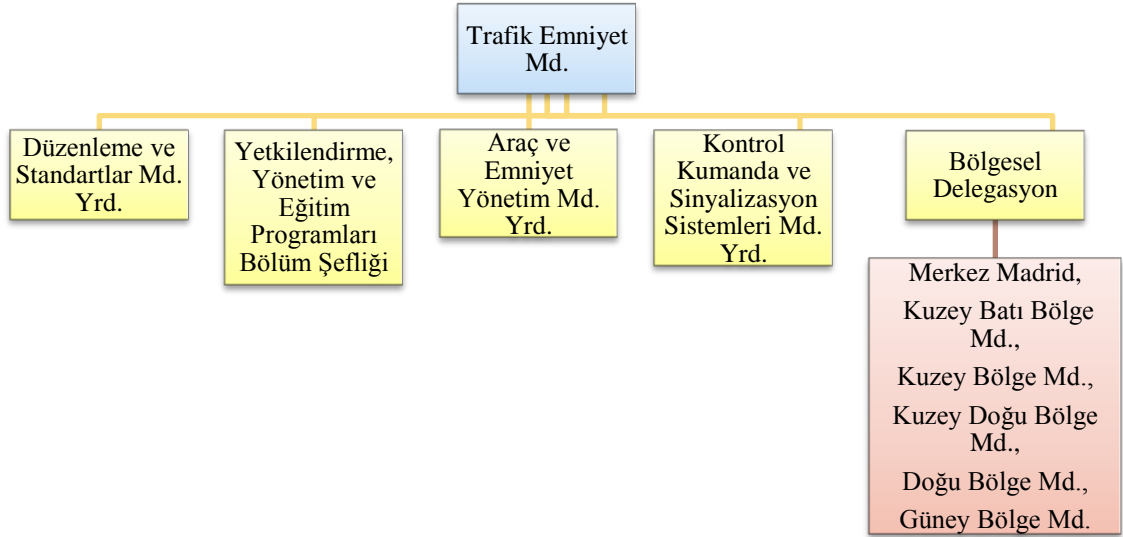
Şekil 2.12. ADİF Organizasyon Şeması



Kaynak: http://www.adif.es/en_US/conoceradif/organizacionc.shtml (06.05.2014)

EYS birimi Trafik Emniyet Müdürlüğü olarak İşletme ve Yapım Genel Müdürlüğü'nün altında oluşturulmuştur (Şekil 2.13). ADİF Emniyet Dairesi bünyesindeki Bölgesel Delegasyon tüm Bölgelerin koordinasını yapmaktadır. Trafik Emniyet Bölge Müdürlükleri bölgesindeki Emniyet Sistemini yönetmek, kuralların yerine getirilmesini denetlemek ve kontrol etmek, teknik gereksinimlere çeken ve çekilen araç ile altyapıların uyarlanması, kazaların araştırılması, anormalliklerin düzeltilmesi ve bölgesel komisyonlara katılma görevlerini yönetir. Bölge Müdürlüğünden bağımsız olarak Trafik Emniyet Müdürlüğüne bağlı olarak örgütlenmiştir.

Şekil 2.13. Trafik Emniyet Müdürlüğü Organizasyon Şeması

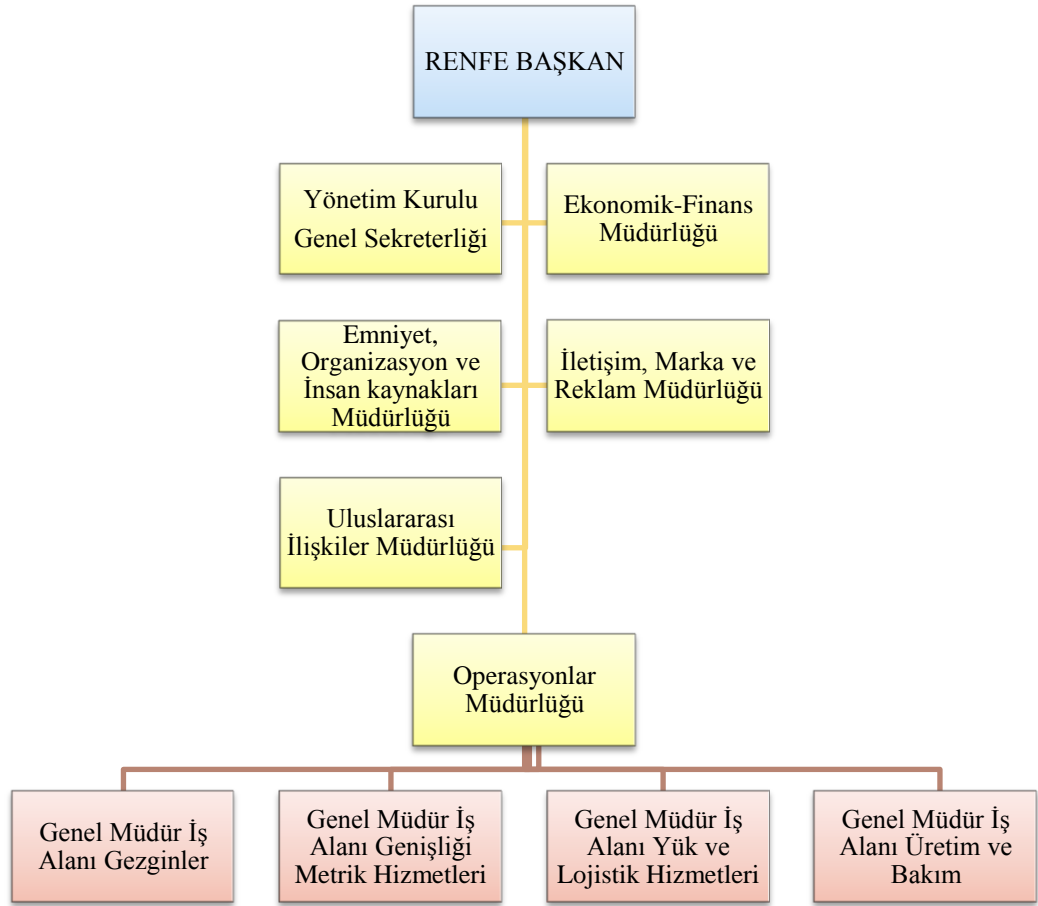


Kaynak: http://www.adif.es/en_US/conoceradif/organizacionc.shtml (06.05.2014)

2.3.2.5. Demiryolu Tren İşletmecisi (RENFE)

İspanya Devlet Demiryolları işletmeden sorumlu RENFE, Kalkınma Bakanlığına bağlı bir devlet şirketi olarak örgütlenmiştir. EYS birimi direkt şirket Başkanına bağlı olarak örgütlenmiştir (Şekil 2.14).

Şekil 2.14. RENFE Organizasyon Şeması

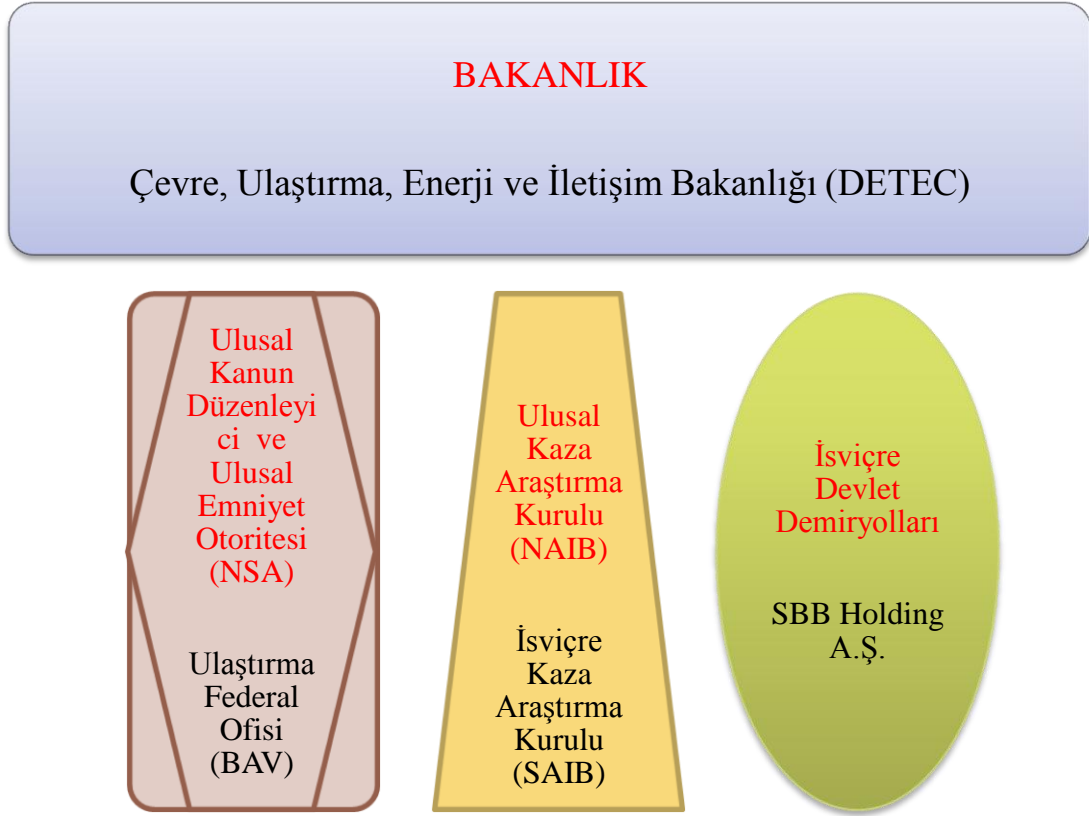


Kaynak: <http://www.renfe.com/EN/empresa/index.html> (06.05.2014)

2.3.3. İsviçre

İsviçre’de demiryolu sektörü için Çevre, Ulaştırma, Enerji ve İletişim Bakanlığı (DETEC)’na bağlı iki düzenleyici kurum ve Demiryolu Altyapı ve İşletmecilikten sorumlu bir holding bulunmaktadır (Şekil 2.15).

Şekil 2.15. İsviçre Demiryolu Kurumları Şematik Gösterimi



2.3.3.1. Ulusal Emniyet Otoritesi (NSA)

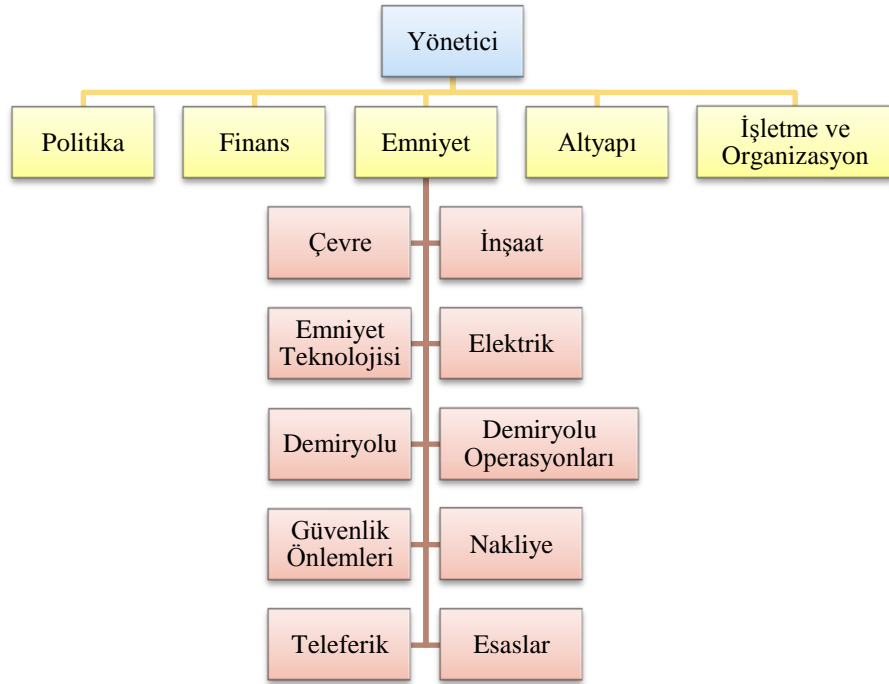
Avrupa Demiryolu Ajansı (ERA)'nın ajans veri tabanından alınan verilere göre İsviçre'de Ulusal Emniyet Otoritesi (NSA); Ulaştırma, Çevre, Ulaştırma, Enerji ve İletişim Bakanlığı (DETEC)'na bağlı Ulaştırma Federal Ofisi (BAV)'dir (Şekil 2.16).

BAV, Bakanlığın ulaştırma politikasını yürütmekten sorumlu bir ofisidir. Politika, Finans, Emniyet, Altyapı ile İşletme ve Organizasyon olmak üzere beş bölümden oluşur. BAV, demiryollarının yanı sıra otobüs, teleferik, deniz taşımacılığı, güvenlik ve çevre sorumluluk alanlarındadır.

Politika departmanı düzenlemeler, finans departmanı yolcu, yük taşımacılığı ve demiryolu altyapısı için finansmandan, emniyet departmanı emniyet gerekliliklerinin yerine getirilmesinden, altyapı departmanı altyapı projelerinin tasarım ve onayından sorumludur.

Emniyet departmanı altındaki demiryolu birimleri ise demiryolu firmaları arasında rekabeti düzenlemekten, demiryolu araçlarına ile demiryolu hatlarının planlanması ve inşaatına onay vermekten sorumludur. Aynı zamanda demiryolu firmalarının emniyet gerekliliklerine uygunluğunu kontrol eder.

Şekil 2.16. Ulaştırma Federal Ofisi (BAV) Organizasyon Şeması

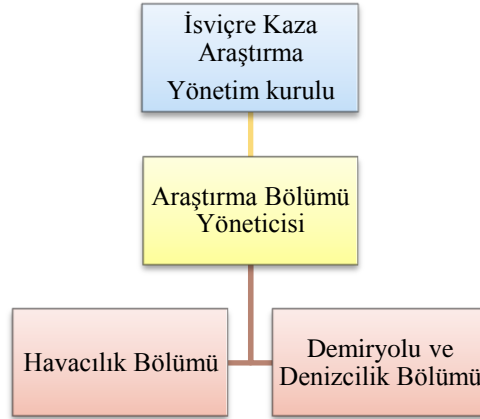


Kaynak: <http://www.bav.admin.ch/org/org/index.html?lang=de> (07.05.2014)

2.3.3.2. Ulusal Kaza Araştırma Kurulu (NAIB)

İsviçre Ulusal Kaza Araştırma Kurulu (NAIB) ise yine bakanlığa bağlı İsviçre Kaza Araştırma Kurulu (SAIB)'dur (Şekil 2.17). Demiryolu sektöründe olay ve kazaları inceleyerek, istatistiki bilgileri tutar ve raporlar.

Şekil 2.17. İsviçre Kaza Araştırma Kurulu (SAIB) Organizasyon Şeması



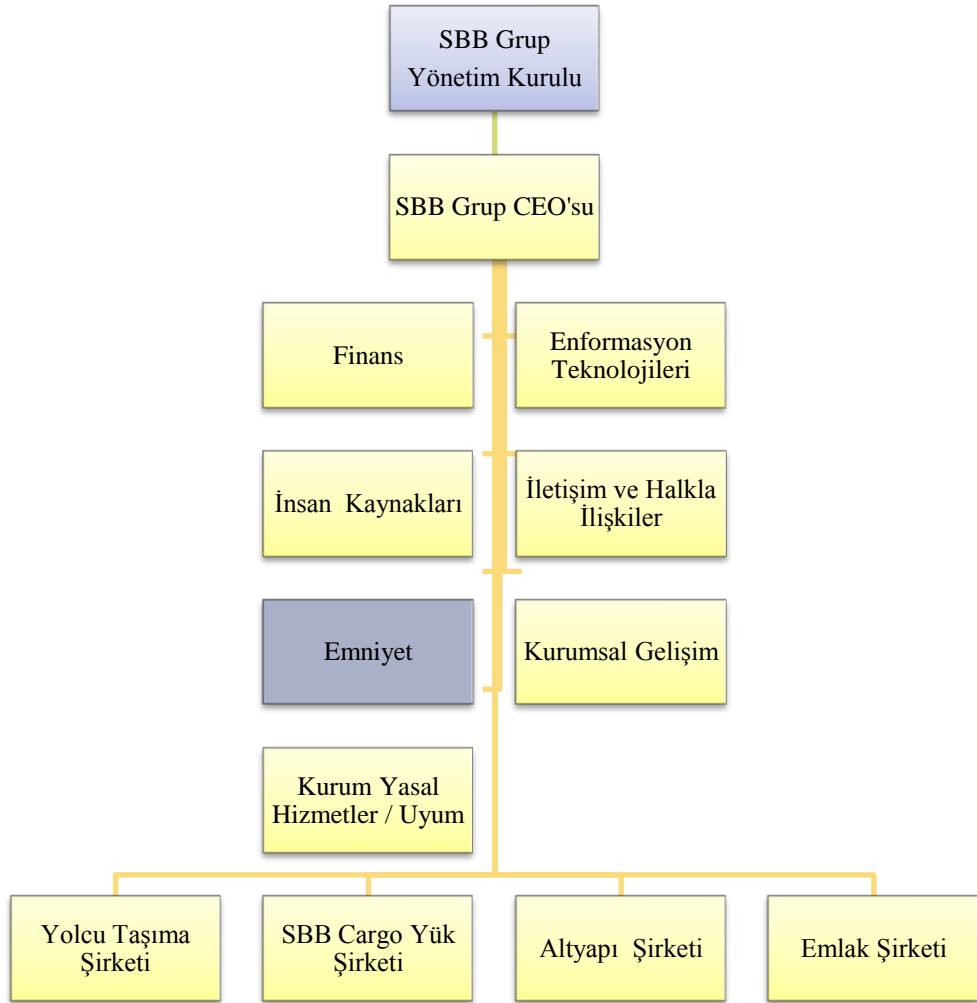
Kaynak: http://www.sust.admin.ch/en/sust_organigramm.html (07.05.2014)

SAIB Yönetim Kurulu, Federal Konsey tarafından atanır, fakat idari olarak Ulaştırma, Çevre, Ulaştırma, Enerji ve İletişim Bakanlığı (DETEC)'na bağlıdır. Havacılık ile Demiryolu ve Denizcilik Bölümü olarak ikiye ayrılmıştır.

2.3.3.3. İsviçre Devlet Demiryolları

İsviçre Devlet Demiryolları (SBB CFF FFS), Çevre, Ulaştırma, Enerji ve İletişim Bakanlığı'na bağlıdır. Yolcu, Yük, Altyapı ve Emlak şirketleri olmak üzere dört şirkete ayrılmıştır. Finans, İnsan Kaynakları, Emniyet, Enformasyon, İletişim ve Halkla İlişkiler, Kurumsal Gelişim ve Kurum Yasal Hizmetler/Uyum bölümleri direkt Holding Başkanına bağlı olarak görev yapmaktadır (Şekil 2.18).

Şekil 2.18. SBB Holding Organizasyon Şeması



Kaynak: <http://www.sbb.ch/en/group/the-company/organisation.html> (07.05.2014)

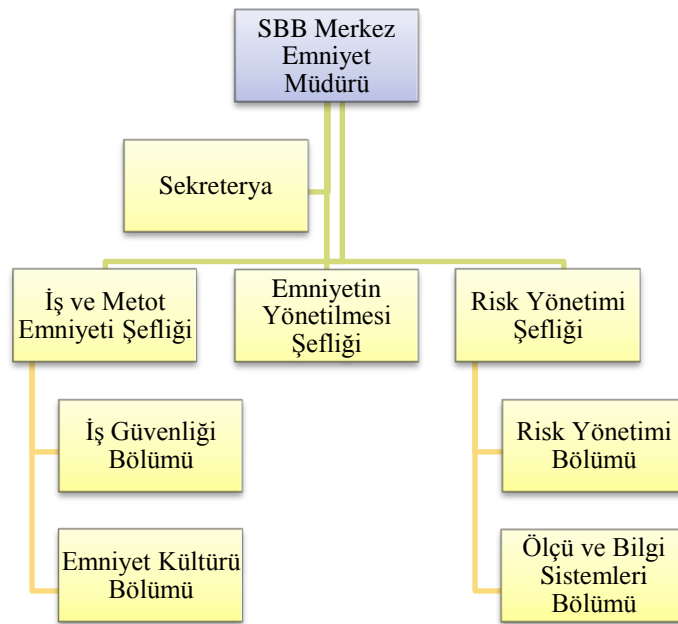
İsviçre Demiryolları organizasyon şemasından görüldüğü üzere SBB CFF FFS, Avusturya Demiryollarından farklı olarak Emniyet Organizasyonunu Yük, Yolcu, altyapı ve Emlak şirketlerinin üzerinde direkt CEO'ya bağlı olarak yapılandırmıştır. ÖBB Holding'de olduğu gibi yine tüm alt şirketlerin kendi EYS organizasyonu olup, Emniyet Bölümü Şirket Başkanına bağlıdır.

İsviçre'de EYS tek emniyet birimi vasıtası ile değil İdari Konsey tarafından yürütülmektedir. Kanunla yapısı belirlenmiş bu konseyde SBS Holding CEO'su, Emniyet bölümü ve diğer şirketlerin emniyet sorumluları katılmaktadır. Ayrıca sendika temsilcileri de bulunmaktadır. İdari Konsey; fayda-maliyet analizi yapmak,

emniyet seviyesini korumak ve EYS'yi ekonomik ve teknik gelişmelere göre geliştirmek ile sorumludur. CEO, idari konseyin belirlediği kurallara uyulmasından sorumludur.

Emniyet bölümü ise emniyet programını hazırlayıp CEO'ya sunmaktan, CEO adına emniyet performansını denetlemekten, emniyet kültürü için gerekenleri belirlemekten, Kaza Araştırma Yönetmeliklerini oluşturmaktan, emniyeti ilgilendiren değişikliklerde karar vermekten, tüm emniyet veri tabanından ve bunun yönetilmesinden sorumludur. Ayrıca yüklenicilere verilen işlerde emniyetle ilgili yönergeleri belirler. Bu sorumlulukları yerine getirmek için Emniyet bölümü aşağıdaki Şekil 2.19'daki gibi örgütlenmiştir:

Şekil 2.19. SBB EYS Organizasyonu



Kaynak: http://www.era.europa.eu/Document-Register/Documents/06%2020130621_CSM%20RA%20at%20SBB_js_V10%202.pdf (07.05.2014)

Emniyet Müdürlüğü'ndeki İş ve Metot Emniyeti Şefliği emniyette görev alan kritik personelin eğitimle ilgili şartlarını belirlemekte ve iş sağlığı hariç sadece iş güvenliği ile ilgilenmektedir.

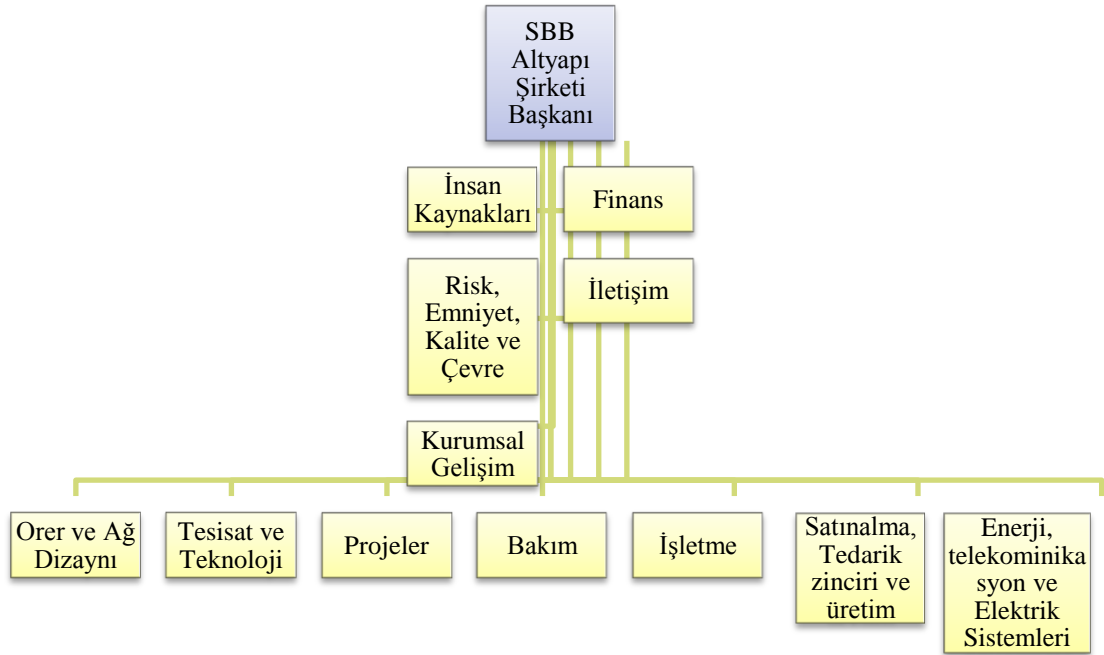
Risk Yönetimi Şefliği; Risklerin kaydı, tespiti için metotları geliştirmekte, fayda-maliyet analizini yapmakta, emniyet veri tabanını tutmaktadır. Risk Yönetimi Bölümü metotları belirlerken, asıl risk analizi bölümler tarafından yapılmaktadır.

Emniyetin Yönetilmesi Şefliği; EYS'nin tanımlanması, emniyet programı ve izlenmesi ile ilgilenmektedir. Kaza araştırmalarının metotları ve risk değerlendirmeleri en ince ayrıntısına kadar Emniyet Müdürünce belirlenir.

2.3.3.3.1. SBB Altyapı Şirketi

Ayrıca SBB Holding'e bağlı İsviçre Demiryolları Altyapı Şirketinin organizasyon şeması aşağıdaki Şekil 2.20'de olup, Emniyet bölümü direkt üst yönetime bağlı olarak örgütlenmiştir.

Şekil 2.20. SBB Altyapı Şirketi Organizasyon Şeması

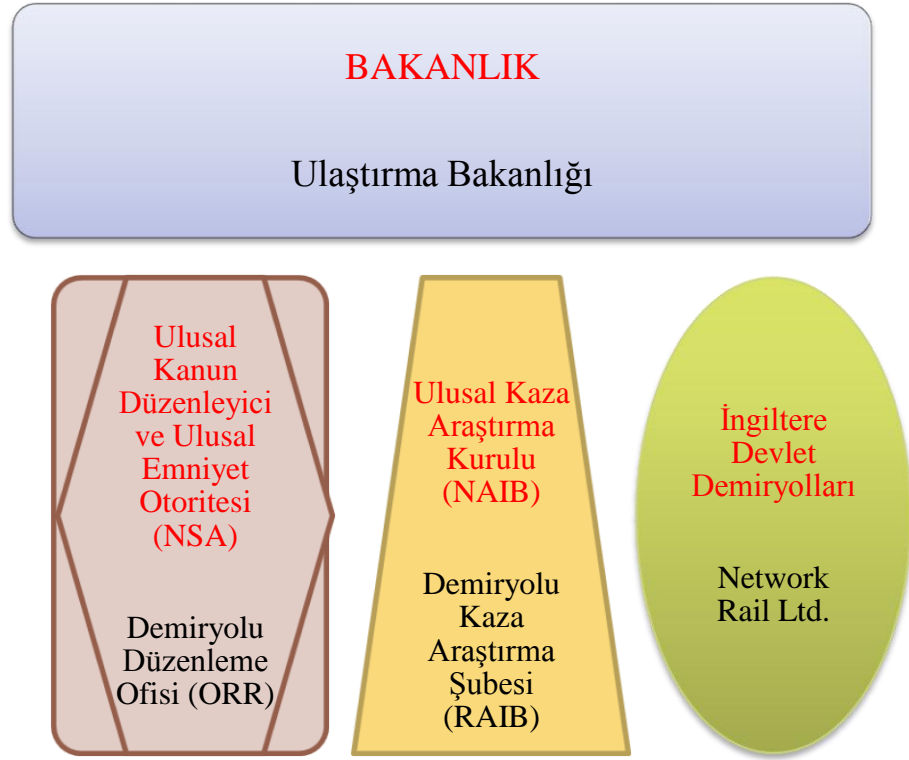


Kaynak: <http://www.sbb.ch/en/group/the-company/organisation/infrastructure/infrastructure-about-us/infrastructure-organisation.html> (07.05.2014)

2.3.4. İngiltere

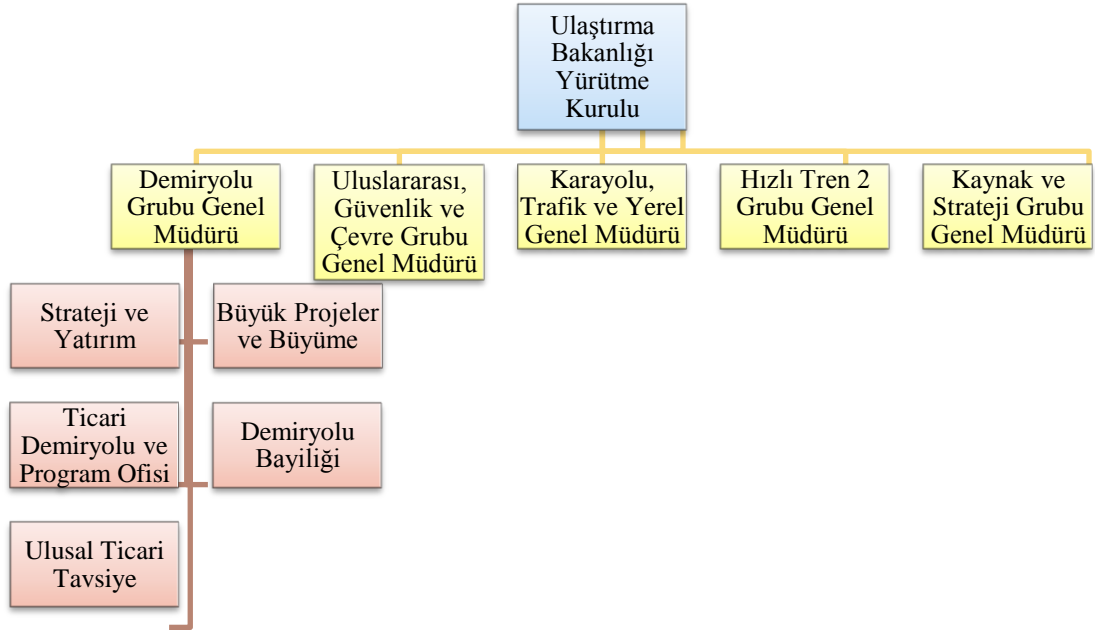
İngiltere’de demiryolu sektörü için Ulaştırma Bakanlığı’na bağlı iki düzenleyici kurum ve demiryolu altyapısından sorumlu bir şirket bulunmaktadır (Şekil 2.21). Demiryolu işletmesi tamamen özel şirketler tarafından yürütülmektedir.

Şekil 2.21. İngiltere Demiryolu Kurumları Şematik Gösterimi



İngiltere Ulaştırma Bakanlığı beş grup Müdürlüğünden oluşmuştur. Demiryolu Grubu Müdürlüğü olarak ayrı bir birimi mevcuttur (Şekil 2.22).

Şekil 2.22. İngiltere Ulaştırma Bakanlığı Organizasyon Şeması



Kaynak: https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/226584/org_chart.pdf (08.05.2014)

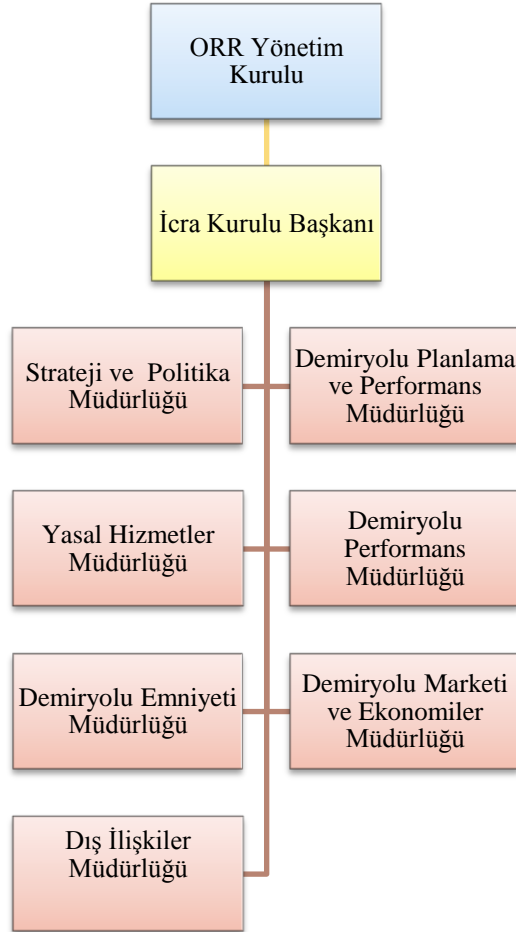
2.3.4.1. Ulusal Emniyet Otoritesi (NSA)

Demiryolu Düzenleme Ofisi (ORR) Ulaştırma Bakanlığına bağlı bir yürütme ajansıdır ve İngiltere'nin bağımsız emniyet ve ekonomik düzenleyicisidir (Şekil 2.23). Demiryolu işletmelerinin sağlık ve emniyet kanunlarına uygun olmasını sağlamaktan sorumludur. Demiryolu altyapı şirketinin (Network Rail) faaliyetlerini ve finansal ihtiyaçlarını düzenler ve demiryolu şirketlerinin altyapıyı kullanabilmesi için emniyet sertifikası ve lisanslarını verir.

Ayrıca ORR, demiryolları için rekabeti düzenleyici bir kurumdur ve demiryolları ile ilgili tüketiciyi koruma kanunlarını uygulamaktan sorumludur.

Ulaştırma Bakanlığı sadece ORR Yönetim Kurulunu atamaktan ve üç daimi komite ile faaliyetlerini izlemekten sorumludur. Bu komiteler; Denetim, Ücretlendirme ve Demiryolu Düzenleme Komiteleridir.

Şekil 2.23. ORR Organizasyon Şeması



Kaynak: <http://www.rail-reg.gov.uk/server/show/nav.76> (08.05.2014)

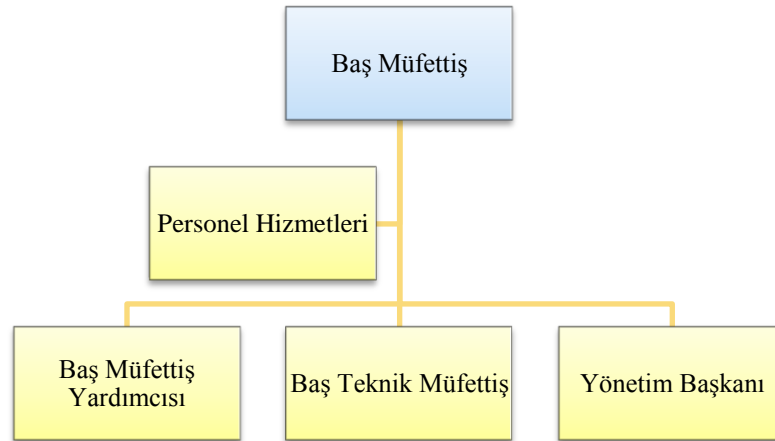
2.3.4.2. Ulusal Kaza Araştırma Kurulu (NAIB)

Demiryolu Kaza Araştırma Ofisi (RAIB) bağımsız bir demiryolu kazaları araştırma organizasyonudur (Şekil 2.24). Asıl amacı suçluyu işaret etmeden demiryolu

emniyetini geliştirmek için kaza ve olayların kök sebeplerinin araştırmasını yapmaktır.

Ulaştırma Bakanlığına bağlı bir ofis olmasına rağmen işlevsel ve operasyonel olarak bağımsızdır. Başmüfettiş kaza raporlarını direkt Bakana verir.

şekil 2.24. RAIB Organizasyon şeması



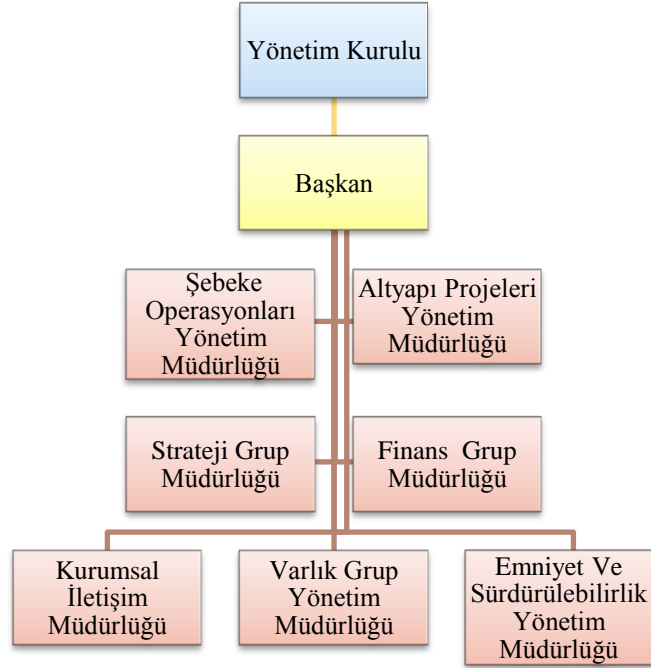
Kaynak: http://www.raib.gov.uk/cms_resources.cfm?file=/110901_BasicOrgCht.pdf (08.05.2014)

2.3.4.3. İngiltere Devlet Demiryolları

İngiltere Devlet Demiryolları 1990 yılında yük, yolcu ve altyapı şirketi olarak özelleşmiştir. 1994 ile 2002 yılları arasında altyapı şirketi özel Railtrack olmuştur. 2000 yılındaki demiryolu kazasından sonra şirket iflas etmiş ve 2002 yılında Devlet finanslı Network Rail Ltd. şirketi Railtrack firmasını satın alarak İngiltere Demiryolu altyapısından sorumlu olmuştur.

Network Rail Ltd. demiryolu emniyetini, güvenilirliğini ve verimliliğini geliştirmek amacıyla kurulmuş kar gütmeyen bir devlet kuruluşudur (şekil 2.25). Sadece demiryolu altyapısından sorumludur. Yolcu veya yük taşımacılığı yapmamaktadır. İngiltere özel demiryolu yolcu ve yük işletmeleri müşterileridir.

Şekil 2.25. Network Rail Organizasyon Şeması



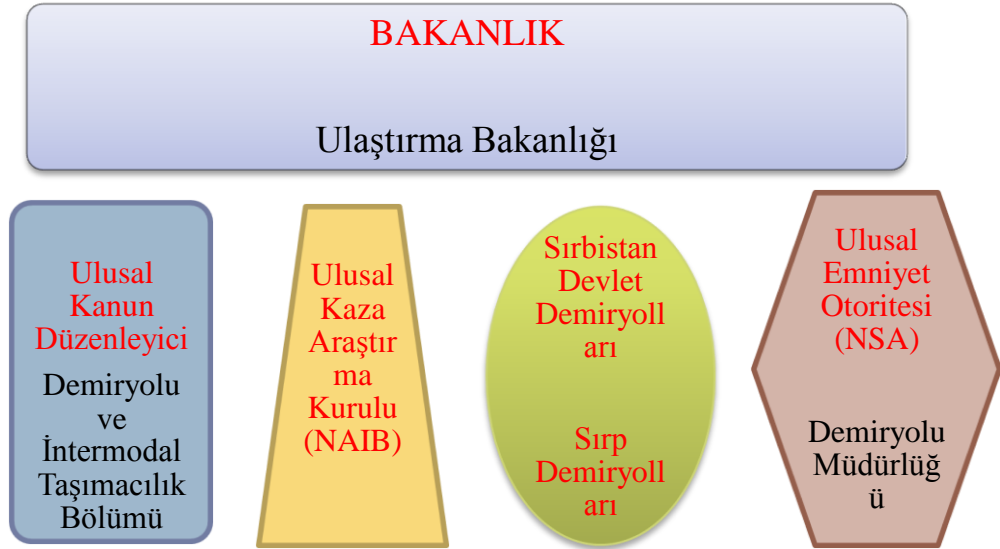
Kaynak: <http://www.networkrail.co.uk/WorkArea/DownloadAsset.aspx?id=30064785967>
(08.05.2014)

Network Rail Ltd. Yönetim Kurulu altında bir Başkan ve onun altında da yedi grup Müdürlüğü olarak örgütlenmiştir. Emniyet ve Sürdürülebilirlik Müdürlüğü direkt Başkana bağlı olarak görev yapmaktadır.

2.3.5. Sırbistan

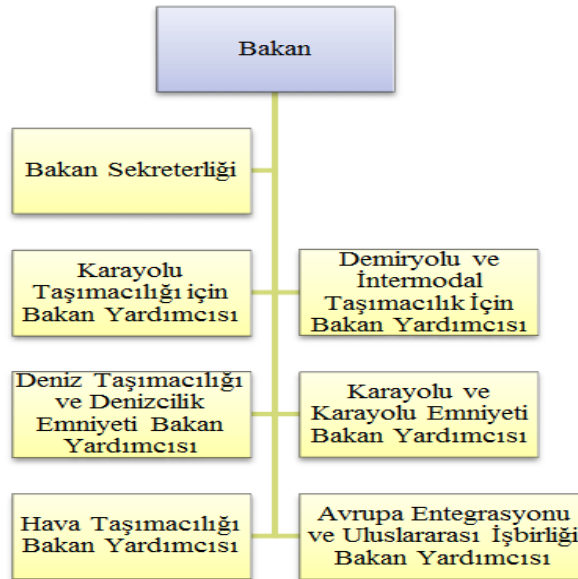
Sırbistan demiryolu sektörü için Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı iki düzenleyici kurum ve Demiryolu altyapı ve işletmesinden sorumlu bir kamu kurumu bulunmaktadır (Şekil 2.26).

Şekil 2.26. Sırbistan Demiryolu Kurumları Şematik Gösterimi



Sırbistan Cumhuriyeti Ulaştırma Bakanlığı; Bakan Sekreterliğinin yanı sıra altı tane Bakan Yardımcısından oluşmuştur. Her bir Bakan yardımcısı sektörler bazında ayrılmıştır (Şekil 2.27).

Şekil 2.27. Sırbistan Ulaştırma Bakanlığı Organizasyon Şeması



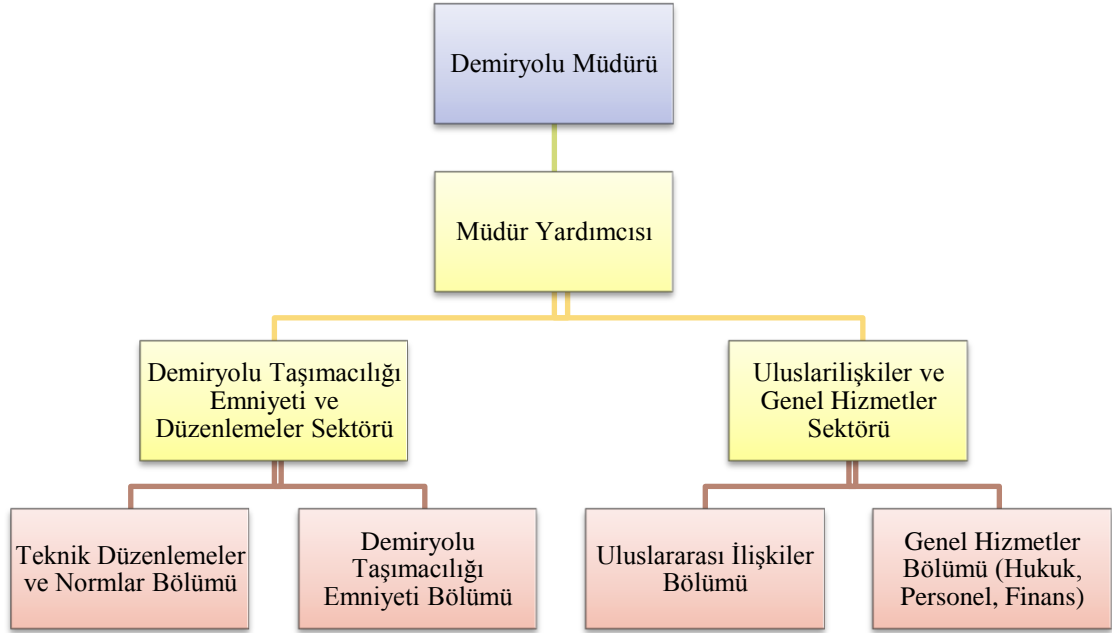
Kaynak: <http://www.mgsi.gov.rs/cir/sema-organizacije-ministarstva> (08.05.2014)

Bakanlık içindeki Demiryolu ve İntermodal Taşımacılık Bölümü; demiryolu ve intermodal (yük üzerinde herhangi bir işlem yapmadan birden fazla noktaya yükün birden fazla taşıma modeliyle taşınması yöntemi) taşımacılığın emniyeti, sözleşmeleri, mülkiyet ilişkileri ve ulaştırma politikalarının uygulanması ile ilgili görevleri yürütür. Ayrıca sektör için analiz ve raporlar hazırlar, demiryolu emniyetini geliştirmek için önlemler geliştirir, kanun, yasa ve yönetmelikleri hazırlar.

2.3.5.1. Ulusal Emniyet Otoritesi (NSA)

Sırbistan Ulusal Demiryolu Emniyeti Otoritesi olan Demiryolu Müdürlüğü; Sırbistan Cumhuriyeti devletine bağlı ayrı bir organizasyon olarak örgütlenmiştir (Şekil 2.28). Demiryolu emniyeti ile ilgili; teknik düzenlemeler ve standartların hazırlanması, anlaşmalara ve yönetmeliklerin hazırlanmasına katılım, demiryolu altyapı ve işletme şirketlerine lisans ve emniyet sertifikalarının verilmesi, yeni demiryolu hattı ve araçları için kullanım izninin verilmesi, altyapının kullanılması için sözleşmelerin yapılması, yeni hatların yapımı için onay verilmesi gibi görevleri yürütür.

Şekil 2.28. Demiryolu Müdürlüğü Organizasyon Şeması

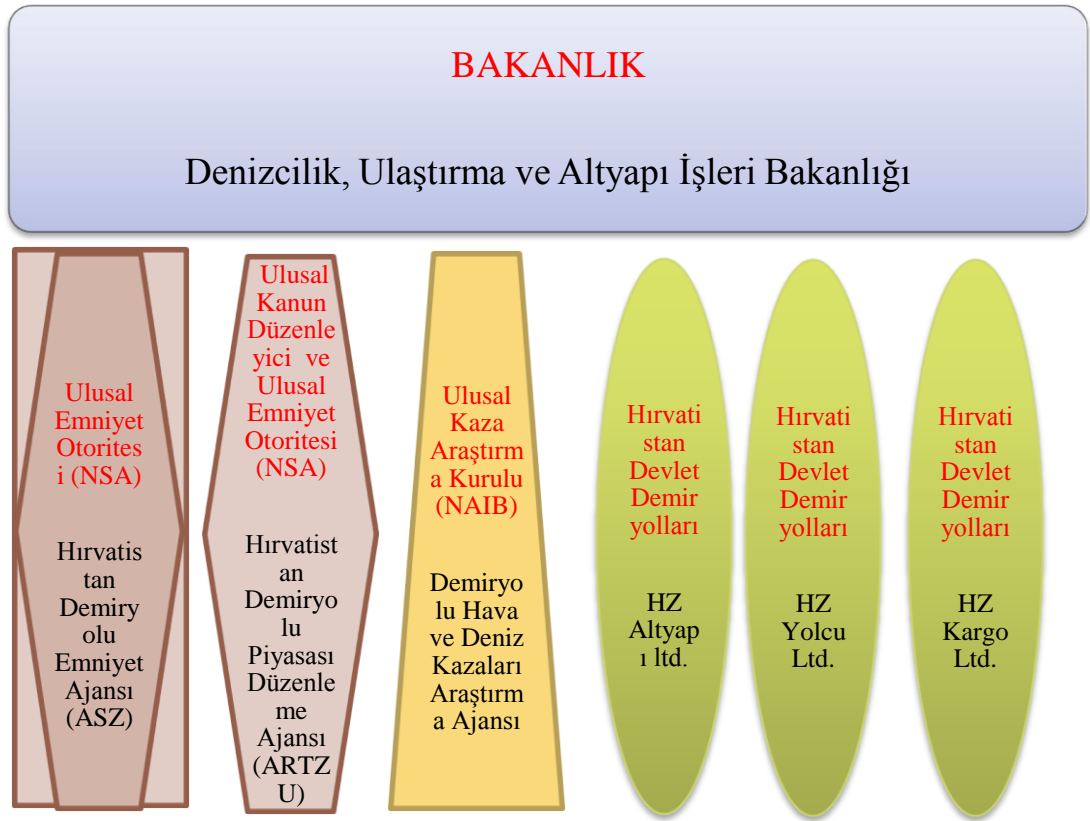


Kaynak: <http://www.raildir.gov.rs/engleski/organogram.html> (08.05.2014)

2.3.6. Hırvatistan

Hırvatistan demiryolu sektörü için Denizcilik, Ulaşım ve Altyapı İşleri Bakanlığı'na bağlı üç düzenleyici kurum ve Demiryolu Altyapı, Yolcu ve Taşımacılık, Kargo'dan sorumlu üç devlet şirketi bulunmaktadır (Şekil 2.29).

Şekil 2.29. Hırvatistan Demiryolu Kurumları Şematik Gösterimi



2.3.6.1. Ulusal Emniyet Otoritesi (NSA), Hırvatistan Demiryolu Piyasası Düzenleme Ajansı (ARTZU)

Hırvatistan Demiryolu Piyasası Düzenleme Ajansı (ARTZU); özerk ve bağımsız bir düzenleyici kurum olarak demiryolu düzenleyicisi olarak kurulmuştur. Demiryolu Kanununun uygulanmasına ilişkin anlaşmazlıkları giderir. Demiryolu taşımacılığında altyapı ve tren işletmecisi arasında şeffaf ve tarafsız bir otoritedir. Demiryolu ağına erişim veya ağ üzerindeki raporların hazırlanması ile altyapı veya demiryolu hizmetlerinin kullanımı için ücret belirlenmesi; altyapı veya demiryolu işletmelerinin vergi miktarının kontrolü, demiryolu taşımacılığının hizmet kalitesinin kontrolü, altyapı işletmecisinin yönetim kurulu üyelerinin onaylanması, demiryolu hizmetleri pazarında rekabet analizi ve izleme gibi görevleri yönetir.

Kararlar başkan ve iki üyeden oluşan Yönetim Kurulu tarafından alınır. Yönetim Kurulu Hırvatistan Cumhuriyeti Hükümeti tarafından aday olarak gösterilir ve 5

yıllık bir dönem için Hırvatistan Cumhuriyeti Parlamentosu tarafından atanır. Organizasyonu şu şekildedir: Başkan, Üyeler, Genel ve Mesleki İşleri Başkanı, Kayıt, Memur Başkanı, Kıdemli Danışman, İdari Sekreter, Memur, Yönetici, Memur, Stajyer, Genel ve Mesleki İşleri Başkanı.

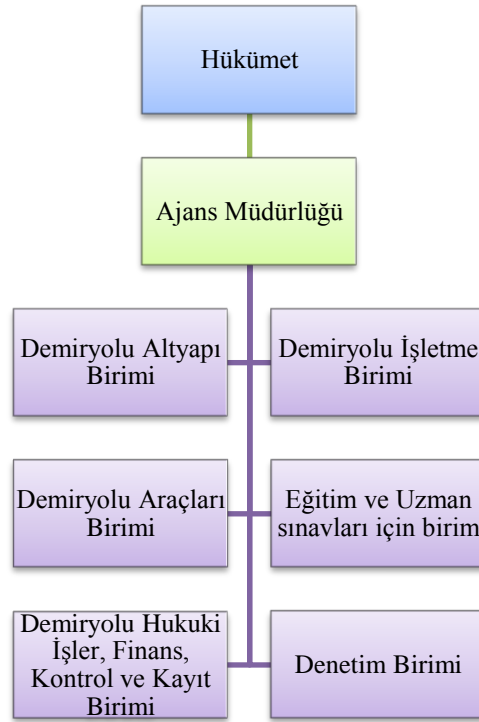
2.3.6.2. Hırvatistan Demiryolu Emniyet Ajansı (ASZ)

Hırvatistan'da 2011 yılının Mayıs ayından itibaren aktif olan Hırvatistan Demiryolu Emniyet Ajansı (ASZ) bağımsız bir kamu ajansı olarak yapılanmıştır (Şekil 2.30). Hırvatistan Demiryolu Emniyet Ajansı'nın finansmanı hükümet tarafından sağlanmaktadır. Avrupa Demiryolu Ajansı (ERA) ve Hükümete karşı rapor vermekle yükümlüdürler.

Ajans, demiryolu trafik emniyet sisteminin kontrol, düzenleme ve yönetim faaliyetlerinin, tarafsız, şeffaf ve ayrımcı olmayan bir şekilde sağlanması amacıyla kurulmuştur. Demiryolu Altyapı ve İşletmelerinin Emniyet Yönetim Sistemlerinin kurulmasından ve etkilerinin izlenmesinden sorumludur.

Ajans, Emniyet Sertifikası vermek, altyapı inşaatı teknik denetimlerini yapmak, altyapı ve demiryolu tesislerinin testlerine onay vermek, demiryolu araçlarının kaydını tutmak, profesyonel sınavlar organize etmek, demiryolu personelinin sınav kayıt ve emniyet sertifikalarını tutmak, emniyet kritik demiryolu araçları personeli için onay ve sürüş belgesi vermek, demiryolu düzenleme kurallarının geliştirilmesi, izlenmesi ve desteklenmesi görevlerini yürütür.

Şekil 2.30. Hırvatistan Demiryolu Emniyet Ajansı (ASZ)



Kaynak: <http://asz.hr/o-nama/organizacijska-struktura/organigram/> (09.05.2014)

2.3.6.3. Ulusal Kaza Araştırma Kurulu (NAIB)

Demiryolu, Hava ve Deniz Kazaları Araştırma Ajansı; Denizcilik, Ulaşım ve Altyapı İşleri Bakanlığı'na bağlı olup olay ve kazaların soruşturmasını yürütmekle mükelleftir.

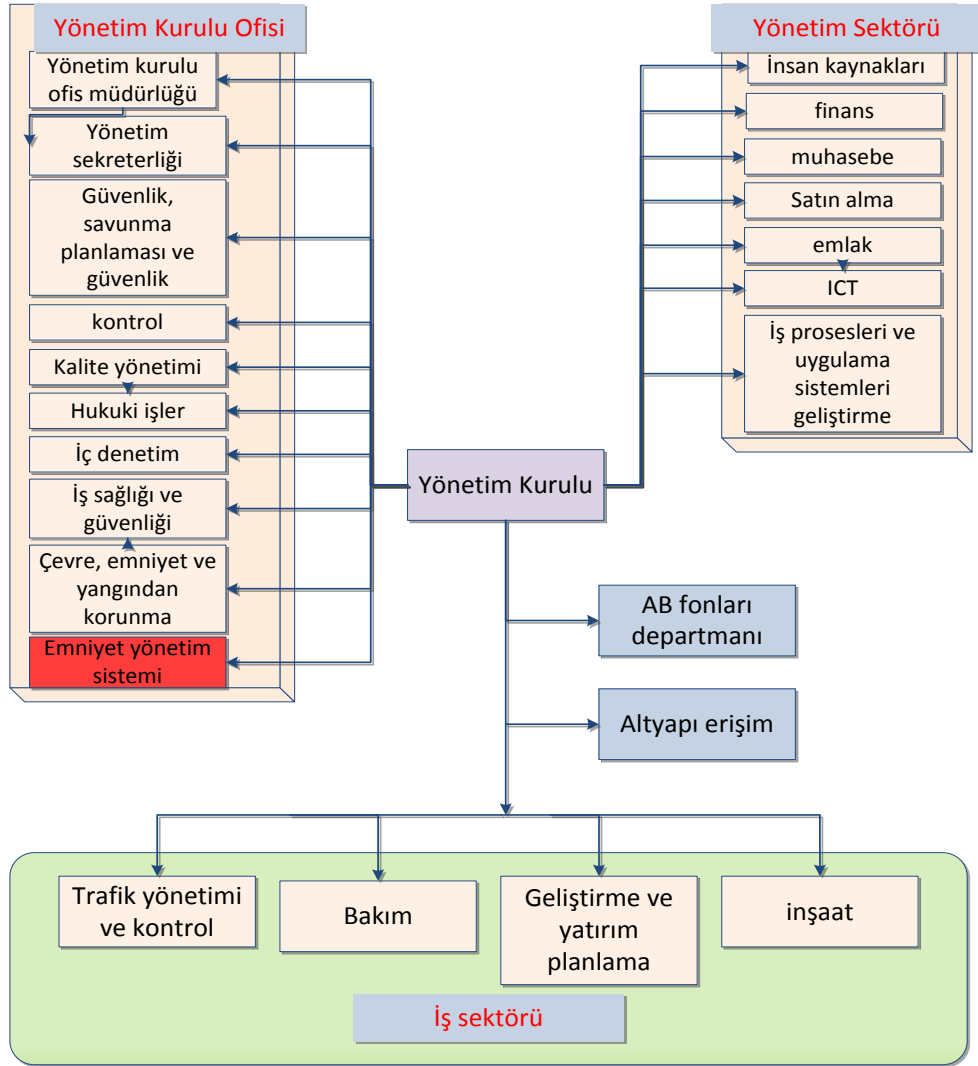
2.3.6.4. Hırvatistan Devlet Demiryolu

Hırvatistan Devlet Demiryolları olarak bakanlığa direk bağlı HZ Altyapı Ltd., HZ Yolcu Ltd. ve HZ Kargo Ltd. olmak üzere üç şirket bulunmaktadır.

HZ Altyapı Ltd.

Demiryolu altyapısının bakımı, korunması ve modernizasyonundan sorumludur. Organizasyon yapısında Emniyet Yönetim Sistemi birimi direkt Yönetim Kuruluna bağlıdır (Şekil 2.31).

Şekil 2.31. HZ Altyapı Ltd. Organizasyon Şeması



Kaynak: Ankara ERA Sunumu, 18.09.2013

3. TÜRK DEMİRYOLUNDA SERBESTLEŞME VE YENİDEN YAPILANDIRMA ÇALIŞMALARI

Türkiye’de demiryollarında serbestleşme ve yeniden yapılanma fikri son yıllarda ortaya çıkmış bir düşünce değildir. Son 20 yılda bugünkü serbestleşme sürecine zemin hazırlayan birçok çalışma ortaya konulmuştur. 6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun 1 Mayıs 2013 tarihinde

yürürlüğe girmeden önce Türkiye’de demiryollarında serbestleşme süreciyle ilgili yapılan teknik yardım projeleri aşağıdaki Tablo 3.1’de özetlenmektedir:

Tablo 3.1. Demiryollarında Serbestleşme Süreci İle İlgili Dış Kaynaklı Teknik Yardım Projeleri

Proje Adı	Danışman Firma	Konusu	Dış Kaynak	Maliyet (€)		
				Hibe	Kredi	Özkaynak
TCDD Yeniden Yapılanma Çalışması (1995-1996)	Booze-Allen & Hamilton Ltd. Amerika Menşeli Firma	Yapısal teşhis ve yeniden yapılanma planının hazırlanması, mevcut muhasebe sistem analizi, yeniden yapılanma, kanun taslağı	Dünya Bankası	776.000		
Devlet Demiryolları Farklılık Analizi ve Eylem Planı (2003-2003)	Halcrow Group Limited & Carl Bro İngiliz Menşeli Firma	Türk/AB Mevzuatı Farklılık Analizi ve Demiryolu Eylem Planı	Avrupa Birliği (AB)	150.000		
TCDD İşgücü Yeniden Yapılandırma Projesi (2004-2005)	CANAC Kanada Menşeli Firma	İşgücünün yeniden yapılandırılması ve sosyal plan hazırlanması	Dünya Bankası	543.000		
Türk Demiryolu Sektörünün Yeniden Yapılandırılması ve Güçlendirilmesi (2005-2007)	Deutsche Bahn AG – Almanya Euromed Konsorsiyumu – Avrupa-Akdeniz Bölgesi, Avrupa birliği tarafından fonlandı.	1)Mevzuat tasarımları hazırlanmasında Almanya ile Eşleştirme Projesi 2)Mali Yönetim Bilgilendirme Sistemi (MYBS)'nin kurulması ile ilgili Teknik Yardım Projesi	Avrupa Birliği (AB)	3.778.600		477.000
Türk Demiryollarının Reformu (2011-2013)	ECORYS Konsorsiyumu – Hollanda Menşeli Firma	AB Müktesabına uygun olarak Türk demiryolu sektörünü rekabete açmak üzere TCDD’de bünyesinde altyapı tahsis, ücretlendirme, emniyet ve karşılıklı işletilebilirlik sistemleri dâhil olmak üzere demiryollarının yeniden yapılandırılması ve reformu için çerçeve şartlarını oluşturmak	Avrupa Birliği (AB)	3.168.000		
Yük Pazar Araştırması (2010-2012)	Italferr & Trenitalia – İtalyan Menşeli Firma	Demiryoluyla taşınması muhtemel yüklerin Pazar durumunun incelenmesi	Dünya Bankası		532.000	
Yolcu Hizmetlerinin Rasyonelleştirilmesi ve Kamu Hizmeti Yüklümlülüğü sözleşmesi hazırlama (2010-2010)	ECORYS Konsorsiyumu – Hollanda Menşeli Firma	Ticari olarak verilemeyen yolcu hizmetlerinin, devlet tarafından sözleşme ile finanse edilerek ticari şirketler tarafından verilmesinin sağlanması	Dünya Bankası		226.000	
TCDD Bakım Programının Gözden Geçirilmesi (2009-2009)	R&H Report – Fransız Menşeli Firma	TCDD’nin hat ve araç bakım sistem ve organizasyonunun iyileştirilmesi	Dünya Bankası		337.000	
Toplam				8.415.600	1.095.000	477.000
Genel Toplam				9.987.600		

Yukarıdaki tabloda görüldüğü üzere, Avrupa Birliği (AB) ve Dünya Bankası kaynaklı hibe ve kredilerle birlikte öz kaynakla finanse edilen teknik yardım projelerinde;

AB müktesabına uygun olarak Türk demiryolu sektörünü serbestleştirip rekabet açmak amacıyla Türk/AB Mevzuatı Farklılık Analizi yapılması, Almanya ile eşleştirme projesinin uygulanması, eylem planları ve kanun taslağı hazırlanması gibi

çalışmalar yaklaşık 10 milyon Euro maliyetle 20 yıllık bir süreçte ortaya konulmuştur.

3.1. Türkiye’de Demiryollarında Serbestleşme Sonrası Mevcut Kurumsal Yapı

2013 yılında demiryolu reform sürecinde bir dönüm noktası olan Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun yürürlüğe girmiştir. Demiryollarının yeniden yapılandırılması ve AB müktesabatına uyum sürecinde hazırlanan 1 Mayıs 2013 tarihli ve 6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun’un amacı,

- Demiryoluyla yolcu ve yük taşımacılığının hizmet kalitesi açısından en uygun, etkin ve olabilecek en düşük fiyatla sunulmasını,
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünün demiryolu altyapı işletmecisi olarak yapılandırılmasını,
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık Anonim Şirketi adıyla demiryolu tren işletmecisi olarak bir şirket kurulmasını,
- Demiryolu altyapı işletmecisi ve demiryolu tren işletmecisinin hukuki ve mali yapıları, faaliyetleri ve personeline ilişkin hükümler ile ilgili diğer hususların düzenlenmesini,
- Kamu tüzel kişileri ile ticaret siciline kayıtlı şirketlerin demiryolu altyapısı inşa etmesini ve bu altyapının kullanılmasını,
- Kamu tüzel kişileri ile ticaret siciline kayıtlı şirketlerin demiryolu altyapı işletmeciliği ve demiryolu tren işletmeciliği yapabilmesini, sağlamaktır.

Kanunun getirdiği yeni düzenlemelere bakacak olursak;

Demiryolu sektöründeki TCDD’nin demiryolu taşımacılığında sahip olduğu tekel ayrıcalığı kaldırılmakta, serbestleşmeyle birlikte sektöre yeni demiryolu altyapı ve tren işletmelerinin girişi beklenmektedir.

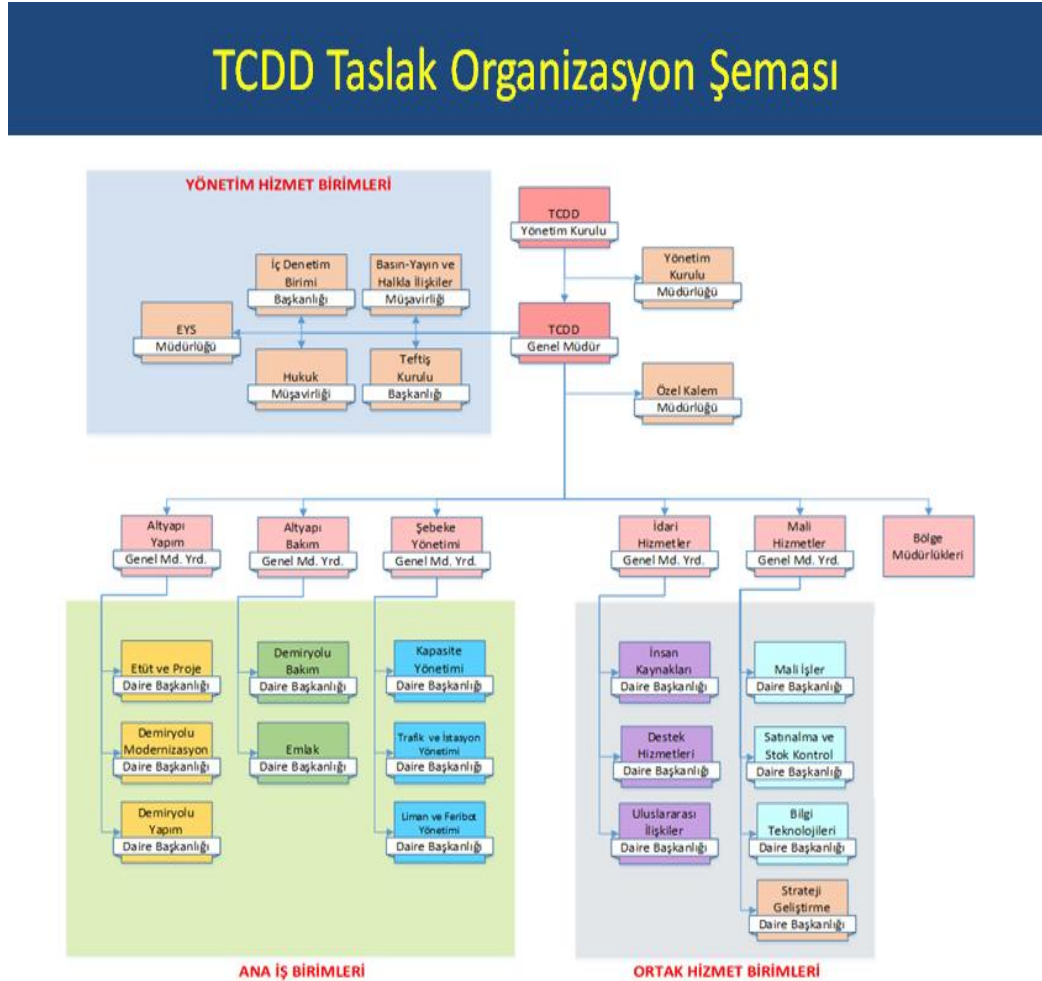
TCDD yeniden yapılandırılarak faaliyet alanı;

- Ulusal demiryolu altyapı ağı üzerindeki demiryolu trafiğini tekel olarak yönetmek
- Tasarrufunda olan demiryolu altyapısı üzerinde verdiği trafik yönetimi ücretlerini,
- bütün tren işletmecileri için eşit şartlar içeren ve ayrımcılık oluşturmayan bir şekilde belirlemek, ilgili demiryolu tren işletmecilerine tahakkuk ettirmek ve tahsil etmek
- Tasarrufunda olmayan ulusal demiryolu altyapı ağı üzerinde verdiği trafik yönetimi ücretlerini, bütün demiryolu altyapı işletmecileri için eşit şartlar içeren ve ayrımcılık oluşturmayan bir şekilde belirlemek, ilgili demiryolu altyapı işletmecisine tahakkuk ettirmek ve tahsil etmek
- Tasarrufunda olan demiryolu altyapısının demiryolu trafiğiyle ilgili olmayan alanlarını işletmek, işlettirmek veya kiraya vermek
- Tasarrufunda olan demiryolu altyapısını iyileştirmek, yenilemek, genişletmek, bakım ve onarımını yapmak veya yaptırmak
- Yüksek hızlı ve hızlı tren taşımacılığı için demiryolu altyapısı yapmak veya yaptırmak
- Haberleşme tesisleri ve ağı kurmak, kurdurmak, geliştirmek, işletmek veya işlettirmek

ile sınırlandırılmaktadır.

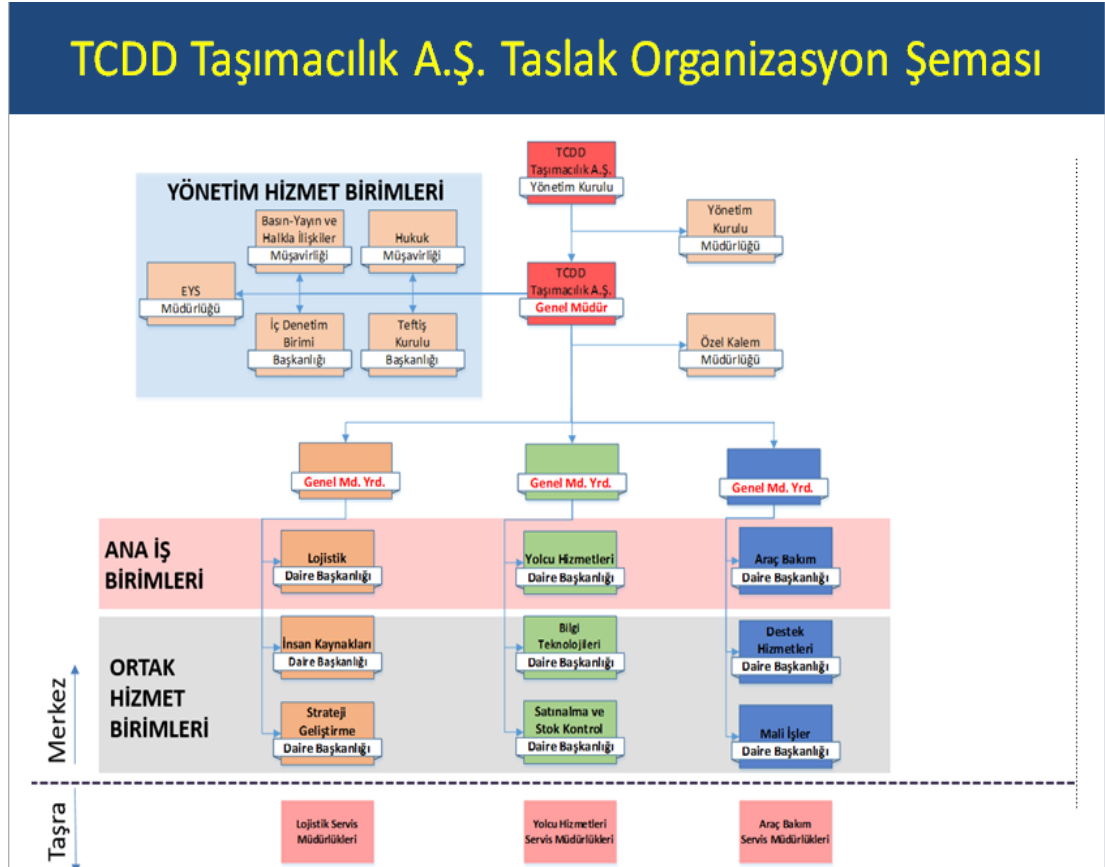
6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun'dan sonra TCDD'nin yeniden yapılanması sonucu altyapı işletmecisi olan TCDD'nin Şekil 3.1'deki taslak organizasyon şemasında görüldüğü üzere, TCDD Altyapı Yapım, Altyapı Bakım ve Şebeke Yönetimi olmak üzere üç ana iş birimine ayrılmaktadır.

Şekil 3.1. TCDD Taslak Organizasyon Şeması



6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun'a göre TCDD'nin bağlı ortaklığı statüsünde ticari esaslara göre yük ve yolcu taşımacılığı hizmeti yapmakla görevli anonim şirket olan TCDD Taşımacılık A.Ş kurulmaktadır. Aşağıdaki Şekil 3.2'deki taslak organizasyon şemasında görüldüğü üzere, TCDD Taşımacılık A.Ş, Lojistik, Yolcu Hizmetleri ve Araç Bakım olmak üzere üç ana iş birimine ayrılmaktadır.

Şekil 3.2. TCDD Taşımacılık A.Ş Taslak Organizasyon Şeması



Söz konusu kurumsal yapılanma ile altyapı idaresi ve taşımacılık hizmetlerine ilişkin faaliyetler ayrı tüzel kişilikler altında yürütülecektir. Altyapı işletmelerine verilen altyapı tahsisi ve ücretlendirilmesine ilişkin işlemlerin bağımsızlığını korumak için yapılan bu düzenleme ile yapısal olarak organizasyonel ayırım modelinin benimsendiği görülmektedir.

Serbestleşen demiryolu sektörü için düzenleyici otorite olarak 1 Kasım 2011 tarihli 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü (DDGM) kurulmuştur.

DDGM, demiryolu ulaştırması faaliyetlerinin ticari, ekonomik, sosyal ihtiyaçlara ve teknik gelişmelere bağlı olarak ekonomik, seri, elverişli, güvenli, kaliteli, çevreye kötü etkisi en az ve kamu yararını gözetecek tarzda, diğer ulaştırma türleriyle birlikte ve birbirlerini tamamlayıcı olarak serbest, adil ve sürdürülebilir bir rekabet ortamında hizmet vermesini sağlamaya yönelik olarak, demiryolu ulaşım sektöründe hizmet edeceklerin yetkilendirilmesi, emniyet belgelerinin verilmesi, demiryolu araçlarının standartlarının belirlenmesi, tescil-sicil işlemleri ile bakım onarımlarının yapılmasına dair usul ve esasların belirlenmesi, demiryolu ulaşım sektörünün uluslararası ilişkilerinin düzenlenmesi ile lojistik merkez yer seçimi ve kurulma, işletme usul ve esaslarının tespit edilmesi üzerine görevlendirilmiştir.

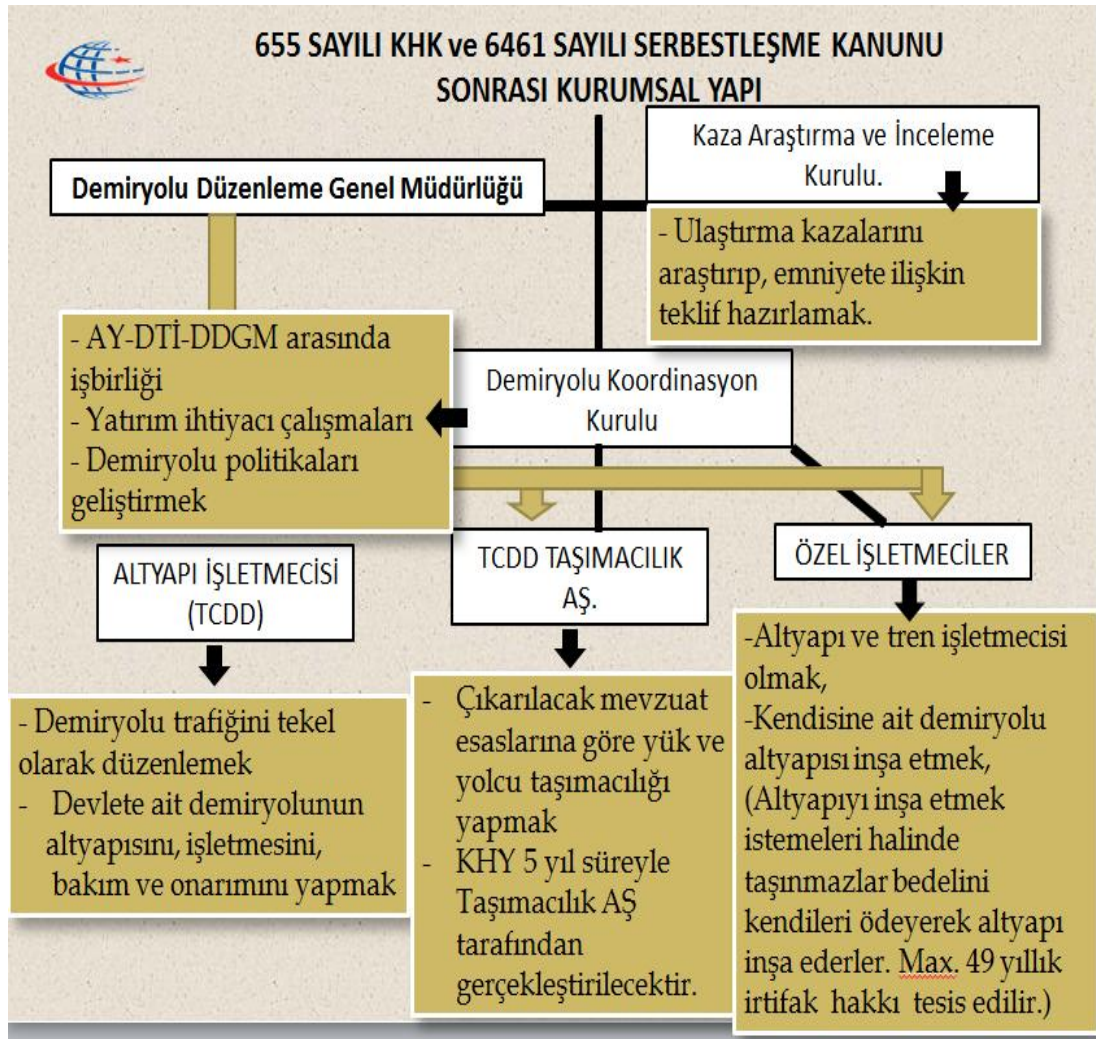
Sektöre birden fazla demiryolu işletmesinin girişine izin verilmesiyle altyapıya erişim koşullarına ilişkin düzenlemelerin önemini artırmaktadır. 6461 sayılı Kanuna göre demiryolu altyapı işletmecisi olan TCDD altyapıya erişim ücretlerinin belirlenmesinden sorumlu tutulmaktadır. Bu yükümlülüğünü yerine getirirken eşit, adil, ayrımcı olmayan şekilde davranması beklenmektedir.

Tüm bu erişim koşullarının ayırım yapılmaksızın uygulanmasını gözetme görevi ise DDGM'ye verilmektedir. DDGM, adil rekabeti sağlayacak düzenlemeleri yapma ve uygulamaları denetleme yetkilerine haiz olacak ve demiryolu altyapı işletmecileri ile demiryolu tren işletmecileri arasında şebeke bildirimi, şebeke bildiriminde yer alan ölçütlerin uygulanması, kapasite tahsil usulü, ücretlendirme planı, altyapıya erişim ücretlerinin tutarı ve kapsamı konusunda çıkabilecek uyuşmazlıkları çözecektir. 655 sayılı KHK'ya göre, DDGM ayrıca demiryolu altyapı erişim ücretleri ile taşımacılık faaliyetlerine ilişkin gerektiğinde taban ve tavan ücret tespit etmek ve uygulamasını denetlemekle sorumlu tutulmuştur.

1 Kasım 2011 tarihli ve 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile 1

Mayıs 2013 tarihli ve 6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun'dan sonra Türkiye'de demiryollarında ortaya çıkan kurumsal yapı aşağıdaki Şekil 3.3'te gösterilmektedir.

Şekil 3.3. Türkiye'de Demiryollarında Mevcut Kurumsal Yapı



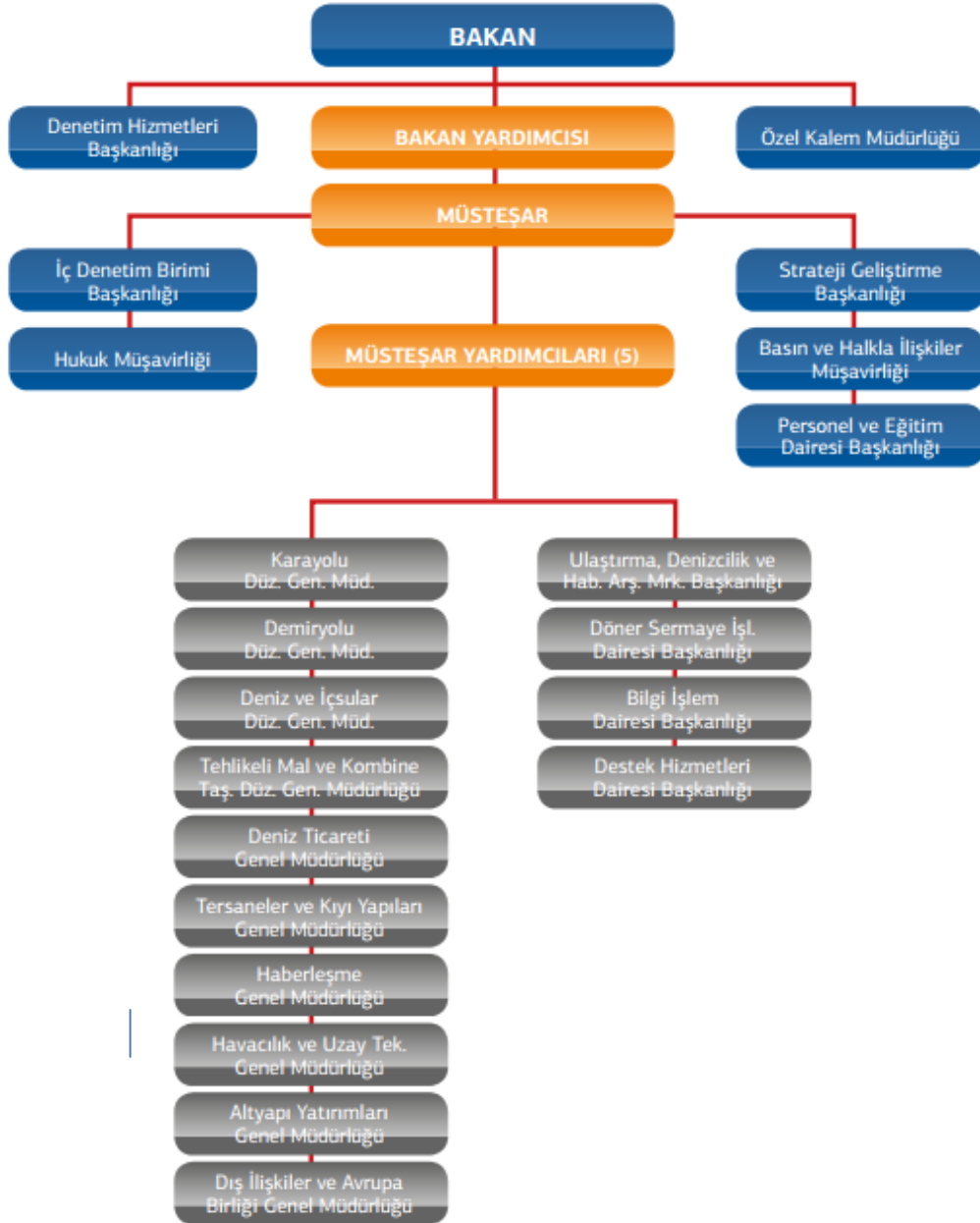
Türkiye'de mevcut durumda; Türk demiryolu sektörü için Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın merkez teşkilatı içerisinde iki düzenleyici kurum ve Bakanlığa bağlı Demiryolu altyapı ve işletmesinden sorumlu bir kurum bulunmaktadır (Şekil 3.4).

Şekil 3.4. Türkiye Demiryolu Kurumları Şematik Gösterimi



Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı organizasyon şeması aşağıdaki Şekil 3.5'te gösterilmektedir.

Şekil 3.5. UDHB Organizasyon Şeması

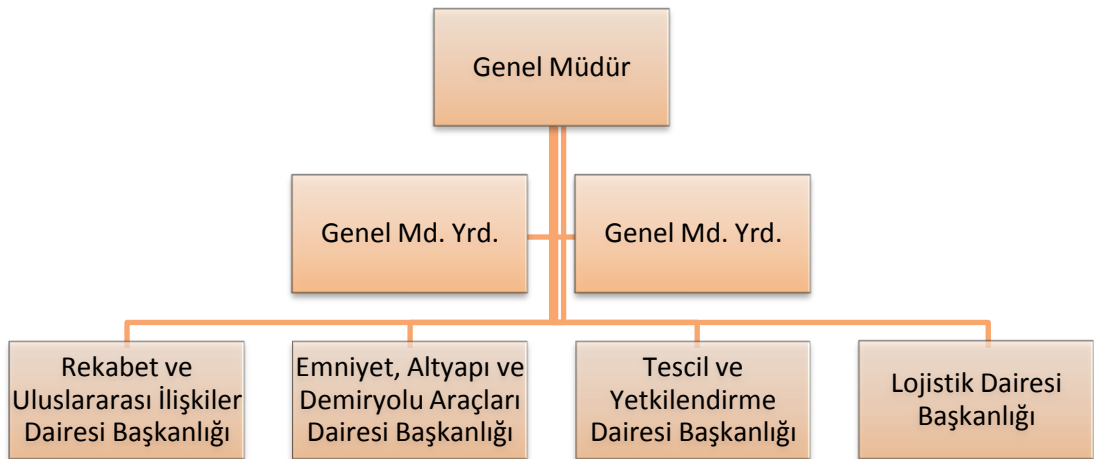


Kaynak: <http://www.udhb.gov.tr/> (10.05.2014)

3.1.1. Ulusal Emniyet Otoritesi

Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü (DDGM), Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı merkez teşkilatı içindeki Genel Müdürlüklerden birisidir. DDGM, demiryolu sektörü için hem kanun düzenleyici hem de emniyet sertifikası ve yetkilendirmesinden sorumludur. Ayrıca sektördeki rekabeti düzenleyen kurumdur. DDGM'nin organizasyon şeması aşağıdaki Şekil 3.6'da verilmektedir.

Şekil 3.6. DDGM Organizasyon Şeması



Kaynak: <http://www.ddgm.gov.tr/> (10.05.2014)

3.1.2. Ulusal Kaza Araştırma Kurulu (NAIB)

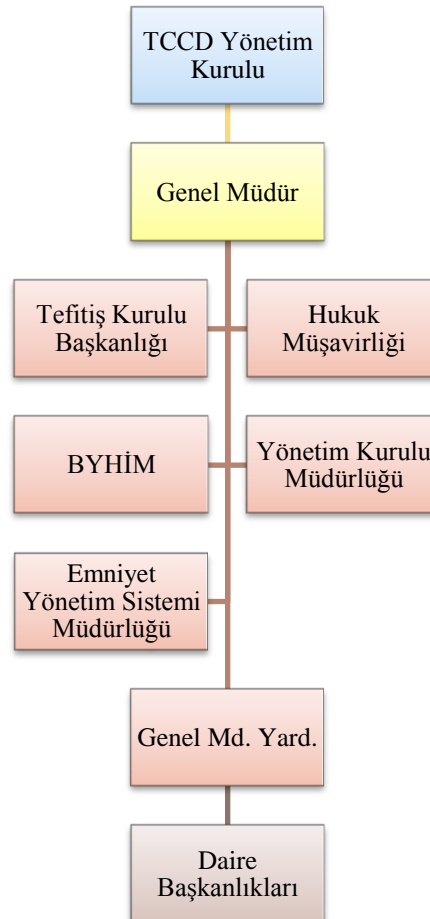
Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na bağlı Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu ulaştırma alanında meydana gelen ciddi kazaları araştırmak ve incelemek üzere 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile sürekli bir kurul olarak kurulmuştur.

3.1.3. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD), demiryolu altyapısından sorumlu, yük ve yolcu taşımacılığını işleten Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na bağlı bir kamu kurumudur.

TCDD, mevcut durumda teşkilat olarak 21 Daire Başkanlığı, 8 Bölge Müdürlüğü ve Genel Müdüre direkt bağlı 5 Müdürlükten oluşmaktadır. Emniyet Yönetim Sistemi Müdürlüğü bu 5 müdürlükten biridir (Şekil 3.7).

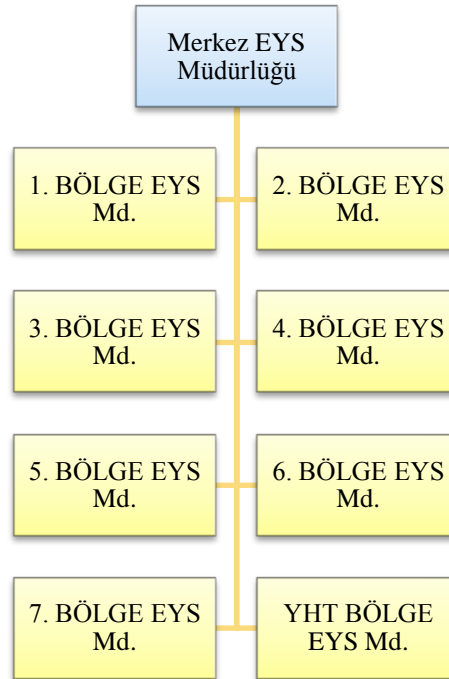
Şekil 3.7. TCDD Organizasyon Şeması



Kaynak: <http://www.tcdd.gov.tr> (10.05.2014)

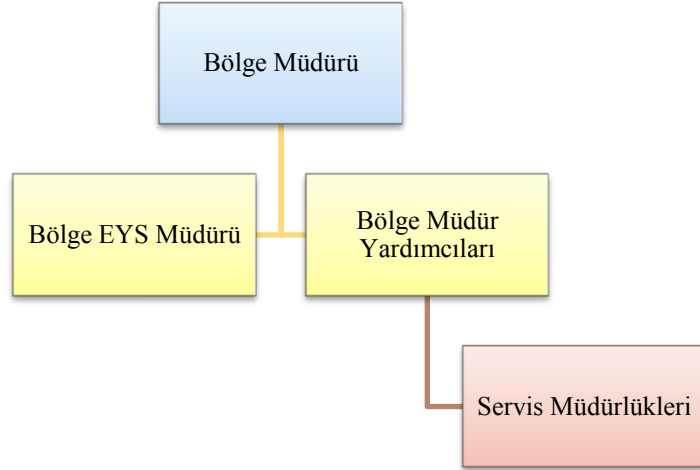
Emniyet Yönetim Sistemi (EYS) Müdürlükleri, TCDD'nin 8 Bölge Müdürlüğünde de mevcut olup her Bölge Müdürlüğünün altında direkt Bölge Müdürüne bağlı olarak görev yapmaktadırlar (Şekil 3.8, 3.9).

Şekil 3.8. TCDD Emniyet Organizasyonu



Kaynak: <http://www.tcdd.gov.tr> (10.05.2014)

Şekil 3.9. TCDD Bölge Emniyet Organizasyonu



Kaynak: <http://www.tcdd.gov.tr> (10.05.2014)

Türk demiryolu sektöründe serbestleşme sonrası oluşacak kurumsal yapıyı daha iyi anlamak için daha önce serbestleşme deneyimi yaşayan Türk havacılık sektöründeki kurumsal yapılanma ile karşılaştırabiliriz (Şekil 3.10).

Şekil 3.10. Türler Arası Örnek Yapılanma



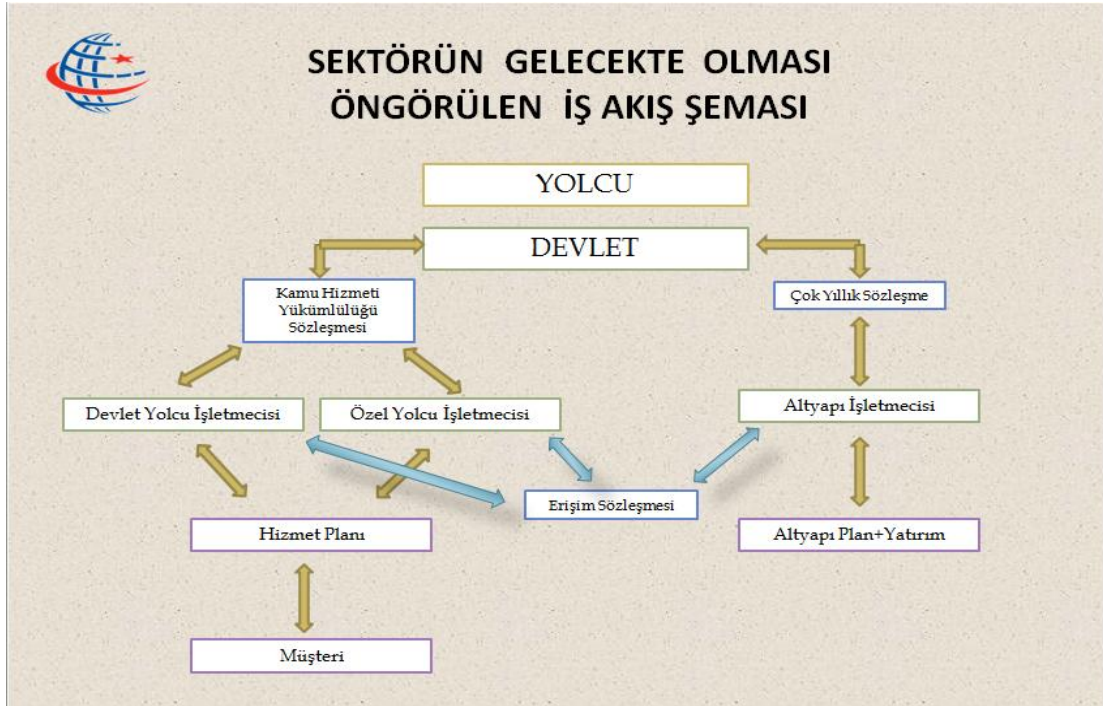
3.2. Türkiye’de Demiryollarında Serbestleşmeden Sonra Muhtemel İş Akışı

3.2.1. Yolcu Taşımacılığı

Demiryollarında serbestleşme ile birlikte altyapıya erişim ücretlerinin devreye girmesi ile birlikte tüm yolcu taşımacılığı şirketleri altyapı için kullanım ücreti ödeyeceklerdir. Yolcu hizmetleri için, kar getirmeyen hizmetlerin zararının ise Kamu Hizmeti Yükümlülüğü ile karşılanması öngörülmüştür. Kamu Hizmeti Yükümlülüğü, belirli bir hat üzerinde herhangi bir demiryolu tren işletmecisinin ticari şartlarda veremediği bir demiryolu yolcu taşımacılığı hizmetinin verilmesini sağlamak amacıyla ve bir sözleşmeye dayalı olarak bakanlığın görevlendirmesi üzerine yerine getirilen demiryolu yolcu taşımacılığı hizmet yükümlülüğünü ifade eder. Kamu hizmeti yükümlülükleri, Bakanlık ile demiryolu tren işletmecileri arasında yapılan bir sözleşmeye dayanılarak yerine getirilir. Bu sözleşmelerde; sözleşmenin süresi, taşımacılık yapılacak hat boyu, yapılacak tren sefer sayıları, uygulanacak yolcu taşımacılığı bilet ücretleri ve ödeme usulleri açıkça belirtilir.

Halihazırda TCDD, altyapı bakımı karşılığı bir devlet desteği ile yolcu trenlerinin görev zararlarını karşılayan bir sübvansiyon almaktadır. Her iki destek de söz konusu giderler gerçekleştikten sonra yapılan ardıl (ex-post) hesaplamalar karşılığında verilmekte olup, yolcu tren sübvansiyon hesabı ise çok sayıda varsayıma dayalı olarak yapılmaktadır. Geriye kalan dönem içi zarar ise öz sermaye aktarımı ile karşılanmaktadır. Gelecekteki durumda ise bir sözleşmeye bağlı olarak ve önceden (ex-ante) yapılacak hesaplamalara dayalı bir ücret tahsis edilmelidir. Bu ücret, tüm sözleşme süresi boyunca geçerli olmalıdır. Demiryollarında yolcu taşımacılığında olması öngörülen iş akış şeması aşağıdaki Şekil 3.11’de gösterilmektedir.

Şekil 3.11. Yolcu Taşımacılığı İş Akış Şeması



3.2.2. Yük Taşımacılığı

Demiryollarında serbestleşmeden sonra altyapıya erişim ücretlerinin devreye girmesi ile birlikte tüm yük taşımacılığı şirketleri altyapı için erişim ücreti ödeyeceklerdir. Düşük bir erişim ücreti, yük taşımacılığında verimliliğin artmasına ve karlı işletmeciliğe izin verecek şekilde pazarın ihtiyaçlarına uygun bir tarife yapısının benimsenmesine imkan verecektir.

Yük taşımacılığında gerçek rekabet sadece, TCDD Taşımacılık A.Ş., ticari prensiplerle sübvansiyonsuz olarak işletmecilik yapmaya başladığında söz konusu olabilecektir. Bu durum 31.12.2018 tarihinden sonra mümkün olabilecektir. Kanunun ilgili maddesi aşağıdaki gibidir:

TCDD Taşımacılık A.ř.'nin desteklenmesi

GEÇİCİ MADDE 4 – (1) Bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren beşinci yılın

yıl sonuyla sınırlı olarak TCDD Taşımacılık A.ř.'nin;

a) Yatırım programlarında yer alan yatırımlarının finansmanı,

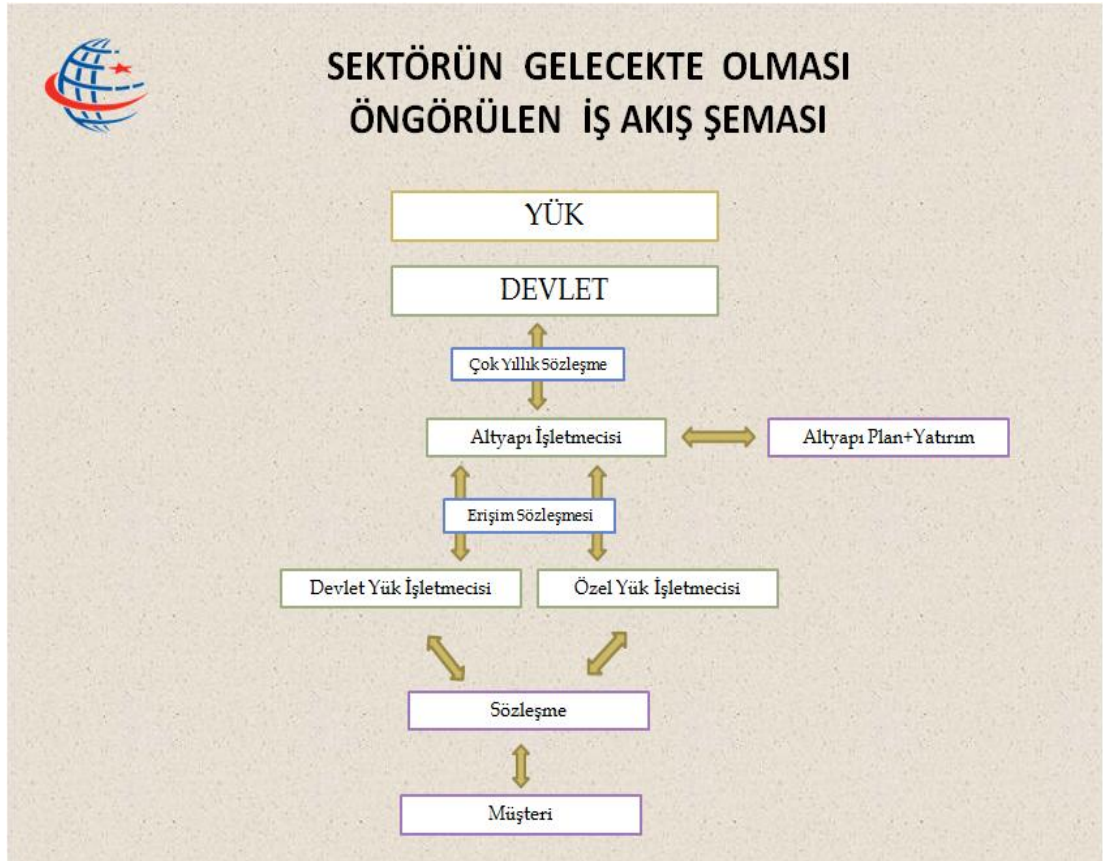
b) İşletme bütçesinde yer alan finansman açıkları,

c) Fiili finansman açığı ile işletme bütçesinde öngörülen arasındaki fark,

sermayesine mahsuben TCDD tarafından karşılanır.

Demiryolu işletmelerinin yük ve yolcu taşımacılığı hizmetleri hesaplarının ayrı tutulması, kamu hizmeti yükümlölükleri için alınan yardımların hesaplarda ayrıca gösterilmesi oldukça önem arz etmektedir. Böylece, farklı nitelikteki hizmetlerin maliyetleri daha şeffaf şekilde tespit edilebilecek, diğer taraftan kamu sübvansiyonlarının, aktarıldığı hizmetler dışında kullanımının –çapraz sübvansiyon-önüne geçilecek; piyasa kuralları çerçevesinde etkin fiyatlandırma yapılabilir. Demiryollarında yük taşımacılığında olması öngörülen iş akış şeması aşağıdaki şekil 3.12'de gösterilmektedir.

Şekil 3.12. Yük Taşımacılığı İş Akış Şeması



3.2.3. Altyapı İşletmeciliği

Altyapı işletmecisi, yük ve yolcu işletmecisi tarafından ödenen altyapıya erişim ücretini alacaktır. Diğer gelirler, gayrimenkullerin kiralanması veya satılması ve diğer hizmetlerin örneğin yakıt istasyonları veya belirli tesislerin kullanılması olacaktır.

Erişim ücretinin yanı sıra altyapı işletmecisi giderlerini karşılayabilmek için sübvansiyona ihtiyaç duyacaktır. Bu sübvansiyon tutarının Çok Yıllık Sözleşmeler (ÇYS) ile AB kurallarına uygun olarak yapılandırılması gerekmektedir. Böyle bir sözleşme altyapı işletmecisini 3-5 yıllığına desteklemek amacıyla tutarı belirleyecek

olup altyapı işletmecisi tarafından karşılanması gereken performans ve kapasite kriterleri ile bağlantılı olacaktır.

3.3. Fiyat sistemi ve erişim ücretlerinin düzeyi

Erişim ücretlerinin ilk olarak uygulanacağı dönemde ücretlerin belirlenmesinde alınacak en basit ve en verimli dayanak “Tren-Kilometre”dir. Bu dayanak altyapı işletmecisine tren planlama ve işlemlerini izlemede kolay bir bakış açısı sunmaktadır. Diğer ilave boyutlar daha sonra sofistike bir kapasite tahsis sistemi sunulduğunda ve izleme kapasitesi ile ücretlendirmede ilk deneyim elde edildiğinde uygulanabilir.

“Tren-Kilometre” cinsinden ücretlendirme ayrıca, trenin nihai teşkil koşullarının önceden bilinmediği durumlarda bile ORER planlamasından elde edilebilecek giderlere doğrudan katılabildiğinden, tüm tren işletmecileri için tahmin etmesi ve hesaplaması kolaydır. “Tren-Kilometre”, altyapı işletmecisi tarafından “satılan” kapasiteyle doğrudan ilişkili olduğundan, altyapı işletmecisinin “ürünü”nü en iyi şekilde yansıtmaktadır. Bu yüzden gelecekte demiryolu hat kapasitesi bir fiyat göstergesi haline gelecek olursa, bu tür bir faktör doğrudan tren km maliyetleri ile ilişkili olabilir. “Tren-Kilometre” tarifeye dayandığı için aynı zamanda altyapı işletmecisinin en düşük ücretlendirme ihtiyacını karşılayacaktır.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Demiryolu sektörü için en uygun yapısal modelin hangisi olduğuna dair henüz ortak kanıya ulaşılamamıştır. Hangi modelin daha başarılı olacağı sorusunun cevabının, doğal tekel endüstrilerin serbestleşmesindeki ülke deneyiminden, demiryolu sektörünün ülke içindeki fiziki ve ekonomik durumu, diğer ulaşım sistemleriyle olan rekabeti, yolcu-yük taşımacılığı hizmetlerinin talep yapısına kadar pek çok faktörün etkisiyle şekilleneceği sonucuna ulaşılmaktadır. Sıfır problemlili ve her duruma uyan bir yapısal reform modeli olmadığı gibi, seçilen herhangi bir yöntemin uygulanabilirliği demiryolu sektörünün zaman içindeki dönüşümüne bağlı olarak da değişebilecektir.

İncelenen AB ülkelerindeki demiryolu organizasyon şemalarından iki önemli sonuç ortaya çıkmaktadır. Bunlardan ilki, AB ülkeleri, 2004/49/AT sayılı Avrupa Birliği Demiryolu Emniyet Direktifi'nin şart koştuğu Emniyet Yönetim Sistemi'ni (EYS) direkt yönetime bağlı olarak oluşturmuştur. Türkiye'de de TCDD bünyesinde direkt yönetime bağlı olarak EYS biriminin kurulmuş olması, AB müktesabatına uyum noktasında olumlu bir gelişmedir.

Organizasyon şemalarından ortaya çıkan diğer bir sonuç ise, dikey yapılanma modelini uygulayan AB ülkelerinin çoğunluğunda demiryolu düzenleyici makamın Bakanlık merkez teşkilatı içerisinde değil de, Bakanlığa bağlı bir kuruluş olmasıdır.

Yapılanma modelleri seçiminde şebekenin dağılımı, demiryolu trafik hacmi ile ülkedeki intermodal rekabet düzeyi gibi etkenler rol oynamaktadır. Türkiye'deki duruma bakıldığında, demiryolu şebekesi ABD'deki çoğu yerleşim birimini birbirine bağlayan paralel hatlar benzeri bir yapı sergilemekten oldukça uzaktır. Diğer taraftan, Türkiye'nin yapılanma modeli tercihi etki edecek politik yaklaşımlar da bulunmaktadır. Bu nedenle, dikey yapılanmanın katılım müzakereleri kapsamında yürütülen AB Müktesabatına Uyum Programı çerçevesinde AB demiryolu mevzuatıyla eşdeğer bir hukuki yapı sağlamak için yapılan zorunlu bir seçim

olduğunu söylemek de mümkündür. Ancak Türkiye bu zorunlu seçim içinde kendi inisiyatifine bırakılan alandaki gönüllü tercihini de dikey yapılanma modelinden yana kullanmıştır.

Türkiye'deki demiryollarının sektör içi yoğun rekabet yerine intermodal rekabetin artırılmasına öncelik tanınması da dikey erişim modelinin benimsenmesi için makul gerekçe oluşturmaktadır. Sonraki yıllarda sektörün teknik ve ekonomik gelişimi yeniden değerlendirilerek TCDD Taşımacılık A.Ş'nin özelleştirilmesiyle tam dikey ayrışik yapılanma yoluna gidilmesi de mümkündür.

Dikey erişim modeli altında, rekabeti bozucu uygulamaların önüne geçmek ve şeffaf ve tarafsız pazara giriş koşulları oluşturulmak için denetim mekanizmasına ihtiyaç duyulmaktadır. Yeni demiryolu sisteminde devlet, piyasada politika yapıcı, oyuncu, düzenleyici ve denetleyici olarak birlikte rol almaktadır. Ulaştırma genel politikalarına yön veren UDHB, TCDD ve dolayısıyla bağlı ortaklığı TCDD Taşımacılık A.Ş'nin ilgili bakanlığı olacak, bir taraftan UDHB'ye bağlı ana hizmet birimi olan DDGM aracılığıyla sektörü düzenleme ve denetleme görevini yerine getirecektir. Rekabetin tesisinin güç olduğu dikey erişim modeli altında serbestleşme sürecine giren demiryolu sektöründe yukarıda belirtilen risklerin azaltılması için DDGM'nin işlevlerinde daha tarafsız ve şeffaf bir yapıya dönüştürülmesi, geçmişte havayolu sektöründe yapıldığı gibi UDHB'nin ana hizmet birimi olmaktan çıkarılarak Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü gibi özerkliğe kavuşturulması AB ülkelerindeki yapıya da daha uygun bir kurumsal yapılanma şeması ortaya çıkaracaktır.

TCDD Taşımacılık A.Ş'nin yatırım programlarında yer alan yatırımlarının finansmanı ve işletme bütçesinde yer alan finansman açıklarının 5 yıl süreyle TCDD tarafından karşılanacak olması, demiryollarında serbestleşme ile birlikte ilk giren avantajına sahip olan bu yerleşik firmanın, hakim durumunun güçlendirilmesine yol açabilecek ve sektöre diğer girişleri caydırıcı olabilecektir. Halihazırda taşımacılık faaliyetlerinden elde edilen zararın sektörün rekabete açılmasıyla birlikte artacağı endişesiyle TCDD Taşımacılık A.Ş'ye yeni piyasa yapısına uyumu için geçiş süresi

tanınarak böyle bir güvence verme yolunu gidilmektedir. Ancak, TCDD Taşımacılık A.Ş'nin özellikle işletme bütçesindeki açıklarının hangi durumlarda ve nasıl karşılanacağına iyi belirlenmesi gerekmektedir. Aksi halde bu durum, TCDD Taşımacılık A.Ş'nin fiyat rekabeti içinde olduğu rakiplerini, yıkıcı fiyat uygulamalarıyla pazardan dışlama gibi eylemlerine mahal verebilecektir.

6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun'a göre altyapı kapasitesinin tahsisi ve altyapı erişim ücretlerinin belirlenmesi görevi altyapı işletmecisi olan TCDD'ye verilmektedir. Bu ücretin, demiryolu ile karayolları arasındaki intermodal rekabet dikkate alınarak, demiryolu taşıma ücretlerinin karayollarıyla rekabete imkan verecek şekilde belirlenmesi gerekmektedir. Diğer taraftan, altyapı erişim ücretlerinin fiyat regülasyonu ile tespit edilmesi yerine, serbest piyasa koşullarına göre şekillenmesini öngören bir sistem rekabetçi koşulların oluşması açısından önem arz etmektedir. Ayrıca altyapıya erişim ücretlerinin kriterleri belli olup, DDGM internet sitesinde Almanya'da olduğu gibi şeffaf bir şekilde yayınlanmalı ve işletmeciler ilgili kriterlerle altyapıya erişim ücretini hesaplayabilmelidirler.

Almanya'da bakım nedeniyle oluşan yeni trafik planı nedeniyle tren işletmecisinin etkilenmesi halinde uygulanan bonus sistemi ile tazminat hükümleri Türkiye'de de uygulanabilir. Çünkü bu şekilde, serbestleşme süreci ile birlikte altyapı işletmecisi olan TCDD'nin bakım nedeniyle hattı trafiği kapatarak özel demiryolu tren işletmecilerini olumsuz etkilemesinin önüne geçilebilir.

Demiryolunun yeniden yapılanmasında, özel demiryolu tren işletmecilerinin taraf kabul edilmesi, demiryolunu geliştirmesi öngörülen özel sektörün ilgili yasa ve yönetmelik çalışmalarına katılması ve görüşlerinin alınması yararlı olacaktır.

Kamu hizmeti yükümlülüğünü yerine getirecek tarafların ihale yöntemi ile belirlenmesi, böylece ticari olmayan hizmetlere ilişkin de en azından pazar için

rekabet ortamının sağlanması uygun olacaktır. Ayrıca sözleşmelerin süresinin makul ölçülerle çizilmesi ve ihalelerin Romanya'daki gibi belirlenen yıl aralıkları ile tekrarlanması da faydalı olacaktır.

Altyapı işletmecisi ile demiryolu işletmecileri arasında şebeke bildirim, altyapı erişim ücretlerinin tutarı, kapsamı ve kapasite tahsisi konularında doğacak ihtilafların çözülmesinde görev alacak ve bağlayıcı nitelikte kararlar alacak olan DDGM'nin 655 sayılı KHK'ya göre hem düzenleme hem de denetim yetkileriyle donatılmış düzenleyici otorite sıfatına haiz olduğu görülmektedir.

Burada açıklığa kavuşturulması gereken bir başka husus ise altyapıya erişim uygulamalarında oluşabilecek olası rekabet ihlallerinde hangi otoritenin devreye gireceği ve sektör düzenleyici otorite olan DGDM ile rekabet otoritesi olan Rekabet Kurulu (RK) arasında bir yetki çatışmasının olup olmayacağıdır. Her iki tarafın da eş zamanlı yürüteceği incelemeler sonucunda farklı kararlara varması durumunda ise mevcut taraflar ve potansiyel girişler açısından hukuki belirsizlik oluşacaktır. Bu noktada, iki otorite arasında imzalanacak protokolle sağlanacak resmi bir işbirliği, yetki ve müdahale önceliği tartışmalarının sona erdirilmesine temel bir çözüm getirebilecektir.

KAYNAKLAR

ARDIYOK Ş. (2002), Doğal Tekeller ve Dñzenleyici Kurumlar, Tñrkiye için Dñzenleyici Kurum Modeli, Rekabet Kurumu Lisansñstñ Tez Serisi, No: 9, Ankara.

ALEXANDERSON, G (2009), Rail Privatisation and Competitive Tendering in Europe, Built Environment, vol 35, no 1, s,43-58.

BITZAN J. D. (2003), “Railroad Costs and Competition, The Implications of Introducing Competition to Railroad Networks”, Journal of Transport Economics and Policy, Vol. 37 Part 2, Mayıs 2003 s. 201-225.

BTRE-BUREAU OF TRANSPORT AND REGIONAL ECONOMICS (2003), “Rail Infrastructure Pricing: Principles and Practice”, Report 109. http://www.bitre.gov.au/publications/61/Files/btre_r109.pdf

CER 2005, Reforming Europe’s Railways –An Assesment

CER 2011, New Reforming Railways – Learning from Experience. Brussels.

COMMISSIE, W. (1992), “Sporen voor Stracks”, Commissie Wijffels, Den Haag.

DDGM Almanya Yurtdışı Gñrev Raporu, 13-18 Nisan 2014

DEMİRYOL-İŞ (1995), Tñrkiye’de Demiryollarının Bugñnñ ve Geleceđi Araştırması, Demiryol-İş Yayınları Araştırma Dizisi 95/1, Ankara.

DEMİRYOL-İŞ (1996), Demiryollarının Modernizasyonu: Yeni Bir Gelişme Stratejisi, Ankara.

DREW J. (2006), "Rail Freight: The Benefits and Costs of Vertical Separation and Open Access"

(EC) European Commission (1995) "Towards Fair and Efficient Pricing in Transport: Policy Options For Internalising The External Costs of Transport in The European Union" COM(95)691 Final.

ECMT-EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT (1996), "Conclusions of Roundtable 103: The Separation of Operations from Infrastructure in the Provision of Railway Services", 13-14 Haziran 1996, Paris.

ERA (2010) Sms Guide a System Approach.

FRIEBEL G., M. IVALDI ve C. VIBES (2005), "Railway De(Regulation): A European Efficiency Comparison", 23 Mart 2005

GIANNINO M. (2011), "The Application of the Doctrine of Essential Facilities in the European Rail Transport Sector: Has The 7th Cavalry Finally Arrived?"

GOMEZ-IBANEZ J. A. (2004), "Railroad Reform: An Overview Of The Options", Draft Paper to be Presented at the Conference on Railway Reform Rafael Del Pino Foundation, 18-19 Eylül 2004 Madrid

GOMEZ-IBANEZ J. A. ve G. D. RUS (2006), Competition in the Railway Industry: An International Comparative Analysis, Edward Elgar Publishing, Inc, UK.

IVALDI M. ve G. J. MCCULLOUGH (2008), "Subadditivity Tests for Network Separation with an Application to U.S. Railroads", Review of Network Economics, Vol.7, Issue 1, Mart 2008, s.159-171.

JONES A. ve B. SUFRIN (2008), EC Competition Law:Text, Cases and Materials, Third Edition, Oxford University Press, New York.

KARAMANOĞLU C. (2012), Demiryolu Sektöründe Yapısal Reformlar ve Rekabet: Serbestleşme Öncesi Türkiye İçin Öneriler, Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezleri Serisi, No: 117, Ankara.

KESSIDES, I. N. ve R. D. WILLIG (1995), “Restructuring Regulation of the Rail Industry for the Public Interest”, World Bank Policy Research Working Paper No. 1506

KIRCHNER, C, (2005) CER, Reforming Europe’s Railways- An Assessment of Progress s. 84-87

KIRCHNER, C, (2009) Eine bessere Regulierung als Voraussetzung für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene, in: Die Volkswirtschaft, s. 8-11.

KUROSAKI F.(2008), An Analysis of Vertical Separation of Railways, Institute for Transport Studies, The University of Leeds

MARTIN B. (2002), “British Rail Privatisation: What Went Wrong?”
<http://www.publicworld.org/docs/britrail.pdf>

MIZUTANI F. ve S. URANSIHI (2010), “Does Vertical Separation Reduce Cost? An Empirical Analysis of the Rail Industry in OECD Countries?”, Kobe University Discussion Papers 2010-48.

NASH C. ve C. R. TRUJILLO (2004), “Rail Regulatory Reform in Europe- Principles and Practice” Paper presented at the Conference on Competition in the Rail Industry, Eylül 2004 Madrid.

NERA-NATIONAL ECONOMIC RESEARCH ASSOCIATES (1998), “An Examination of Rail Infrastructure Charges”, Final Report, London.

NEWBERY, D. M. (2000), Privatization, Restructuring, and Regulation of Network Utilities, The MIT Press Cambridge, MA. London.

O'DONOGHUE, R. ve A. J. PADILLA (2006), The Law and Economics of Article 82 EC, Second Edition, Hart Publishing, Oregon.

OECD Policy Roundtables (1997), "Railways: Structure, Regulation and Competition Policy" No. DAF/CLP(98)1

OECD, Policy Roundtables (2005), "Structural Reform in the Rail Industry", No.DAF/COMP(2005)46

ORDOVER J. ve R. PITTMAN (1994), "Restructuring the Railway for Competition", Paper Prepared for the OECD/World Bank Conference on Competition and Regulation in Network Infrastructure Industries, Budapest

PAŞAOĞLU Ö. (2003), "Doğal Tekellerde Regülasyon ve Rekabet-Bir Örnek: İngiliz Elektrik Sektörün Yeniden Yapılandırılması", Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezleri Serisi, No: 14, Ankara.

PIETRANTONIO D. L. ve J. PELKMANS (2004), "The Economics of EU Railway Reform", College of Europe, Bruges European Economic Policy Briefings No.8

PITTMAN R. (2002), "Chinese Railway Reform Vertical or Horizontal Restructuring", US Department of Justice Antitrust Division, Economic Analysis Group Working Paper No. 02-2
http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=308588

PITTMAN R. (2003), "A Note on Non Discriminatory Access to Railroad Infrastructure" US Department of Justice Antitrust Division Economic Analysis Group Working Paper No. EAG03-5

PITTMAN R. (2005), “Structural Separation to Create Competition? The Case of Freight Railways”, Review of Network Economics Vol 4, Issue 3 Eylül 2005 s.181-196

POLLITT M.G. ve A.S.J.SMITH (2001), “The Restructuring and Privatisation Of British Rail: Was It Really That Bad?” DAE Working Paper 0118 <http://www.econ.cam.ac.uk/dae/repec/cam/pdf/WP0118.pdf>

POSNER, R. (1969), “Natural Monopoly and Its Regulation”, Standord Law Review, Vol. 21, No. 3

TCDD İsviçre Yurtdışı Görev Raporu, 11-15 Haziran 2012

TCDD Avusturya Yurtdışı Görev Raporu, 06-12 Mart 2011

TCDD Avusturya Yurtdışı Görev Raporu, 23-27 Nisan 2012

THOMPSON L. (1997) ,”World Bank Support for Developing Railways of the World”, Japan Railway&Transport Review, Temmuz 1997, s.4-15.

VALETTI T.M. ve A. ESTACHE (1998), “The Theory of Access Pricing: An Overview for Infrastructure Regulators”, World Bank Policy Research Working Paper No. 2097 http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=615025.

WEIDMANN U. ve A. NASH (2008), “Open Access to Railway Networks: Hidden Discrimination Potential in an Integrated Railway Organisation” CRNI Conference 28 Kasım 2008, Brüksel <http://www.andynash.com/nash-publications/Weidmann2008-CRNI-paper-8nov.pdf>

ZEYBEK H. (1999), “Uluslararası Demiryolu Politikaları ve Demiryolu Koridorları & Dünya Demiryollarında Yeniden Yapılanma Uygulamaları” TCDD Yayınları No: 1999-01.

T.C. Mevzuat

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü Hatlarında Diğer Şahıslara Ait Vagonların İşletilmesine Dair Yönerge

233 sayılı Kamu İktisadi Teşebbüsleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname (18.06.1984 tarih ve 18435 sayılı Resmi Gazete)

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü Ana Statüsü (28.10.1984 tarih ve 18559 Sayılı Resmi Gazete)

Avrupa Birliği Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programının Uygulanması, Koordinasyonu ve İzlenmesine Dair Bakanlar Kurulu Kararı, Karar Sayısı: 2008/14481, (31 Aralık 2008 tarih ve 27097 sayılı Resmi Gazete)

655 Sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname (01.11.2011 tarih ve 28102 Sayılı Resmi Gazete)

6461 Sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkındaki Kanun (01.05.2013 tarih 28634 Sayılı Resmi Gazete)

AB Mevzuatı

Council Decision 2008/157/EC of 18 February 2008 on the principles, priorities and conditions contained in the Accession Partnership with the Republic of Turkey and repealing Decision 2006/35/EC OJ L 051, 26.02.2008

Council Directive 91/440/EEC of 29 July 1991 on the development of the Community's railways OJ L 237, 24.8.1991

Council Directive 95/18/EC of 19 June 1995 on the licensing of railway undertakings OJ L 143, 27.06.1995

Council Directive 95/19/EC of 19 June 1995 on the allocation of railway infrastructure capacity and the charging of infrastructure fees OJ L 143, 27.06.1995

Council Directive 2001/12/EC of the European Parliament and of the Council of 26 February 2001 amending Council Directive 91/440/EEC on the development of the Community's railways OJ L 75, 15.3.2001

Council Directive 2001/13/EC of the European Parliament and of the Council of 26 February 2001 amending Council Directive 95/18/EC on the licensing of railway undertakings OJ L 75, 15.3.2001

Council Directive 2001/14/EC of the European Parliament and of the Council of 26 February 2001 on the allocation of railway infrastructure capacity and the levying of charges for the use of railway infrastructure and safety certification OJ L 75, 15.3.2001

Council Directive 2004/49/EC of 29 April 2004 on safety on the Community's railways and amending Council Directive 95/18/EC on the licensing of railway undertakings and Directive 2001/14/EC on the allocation of railway infrastructure capacity and the levying of charges for the use of railway infrastructure and safety certification OJ L 164, 30.4.2004

Council Directive 2004/50/EC of 29 April 2004 on amending Council Directive 96/48/EC on the interoperability of the trans-European high-speed rail system and Directive 2001/16/EC of the European Parliament and of the Council on the interoperability of the trans-European conventional rail system OJ L 164, 30.4.2004

Council Directive 2004/51/EC of 29 April 2004 on amending Council Directive 91/440/EEC on the Development of the Community's Railway OJ L 164, 30.4.2004

Regulation (EC) No 881/2004 Of The European Parliament and of the Council of 29 April 2004 Establishing A European Railway Agency OJ L 220, 21.6.2004

Council Directive 2007/58/EC of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 amending Council Directive 91/440/EEC on the development of the Community's railways and Directive 2001/14/EC on the allocation of railway infrastructure capacity and the levying of charges for the use of railway infrastructure OJ L 315, 3.12.2007

Directive 2007/59/EC of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on the certification of train drivers operating locomotives and trains on the railway system in the Community OJ L 315, 3.12.2007

Regulation (EC) No 1370/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on public passenger transport services by rail and by road and repealing Council Regulations (EEC) Nos 1191/69 and 1107/70

Regulation (EC) No 1371/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on rail passengers' rights and obligations

Regulation (EC) No 1372/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 amending Council Regulation (EC) No 577/98 on the organisation of a labour force sample survey in the Community

Yararlanılan İnternet Kaynakları

Avusturya Ulaştırma, Yenilik ve Teknoloji Bakanlığı (BMVIT) Resmi Web Sitesi, <http://www.bmvit.gv.at> (05.05.2014)

Avusturya Ulaştırma Kaza Araştırma Federal Ofisi (VERSA) Resmi Web Sitesi, <http://versa.bmvit.gv.at> (05.05.2014)

Avusturya Devlet Demiryolları (ÖBB) Resmi Web Sitesi, <http://konzern.oebb.at/en/> (05.05.2014)

Hırvatistan Emniyet Yönetim Ajansı Resmi Web Sitesi , <http://asz.hr/ona/organizacijska-struktura/organigram> (09.05.2014)

İngiltere Ulaştırma Bakanlığı Resmi Web Sitesi,
<https://www.gov.uk/government/organisations/department-for-transport> (08.05.2014)

İngiltere Demiryolu Yönetmeliği Ofisi (ORR) Resmi Web Sitesi, <http://www.rail-reg.gov.uk> (08.05.2014)

İngiltere Demiryolu Kaza Araştırma Ofisi (RAIB) Resmi Web Sitesi,
<http://www.raib.gov.uk> (08.05.2014)

İngiltere Devlet Demiryolları Resmi Web Sitesi, <http://www.networkrail.co.uk>
(08.05.2014)

İspanya Kalkınma Bakanlığı Resmi Web Sitesi, <http://www.fomento.es> (06.05.2014)

İsviçre Çevre, Ulaştırma, Enerji ve İletişim Bakanlığı (DETEC) Resmi Web Sitesi,
<http://www.uvek.admin.ch> (07.05.2014)

İsviçre Ulaştırma Federal Ofisi (BAV) Resmi Web Sitesi, <http://www.bav.admin.ch>
(07.05.2014)

İsviçre Kaza Araştırma Kurulu (SAIB) Resmi Web Sitesi, <http://www.sust.admin.ch>
(07.05.2014)

İsviçre Devlet Demiryolları (SBB) Resmi Web Sitesi, <http://www.sbb.ch>
(07.05.2014)

Sırbistan Cumhuriyeti Ulaştırma Bakanlığı Resmi Web Sitesi, www.ms.gov.rs
(08.05.2014)

Sırbistan Demiryolu Müdürlüğü Resmi Web Sitesi, <http://www.raildir.gov.rs>
(08.05.2014)

http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/european_coordinators/european_coordinators_en.htm (09.05.2014)

<http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/09TurkeySummaryTR.pdf>
(09.05.2014)

http://www.lojistiktr.net/rola_nedir-t546.0.html. (09.05.2014)

http://www.poferriesfreight.com/freight/content/pages/template/footer_terms_and_conditions_terms_and_conditions.htm. (09.05.2014)

<http://www.traceca-programme.eu> (09.05.2014)

www.udhb.gov.tr (10.05.2014)

www.tcdd.gov.tr (10.05.2014)

www.ddgm.gov.tr (10.05.2014)

www.tuik.gov.tr (10.05.2014)

ÖZGÜNLÜK BİLDİRİMİ

Uzmanlık tezi olarak sunduğum bu çalışmayı, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yol ve yardıma başvurmaksızın yazdığımı, yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlardan her seferinde değinme yaparak yararlandığımı ve Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Ulaştırma ve Haberleşme Uzman ve Uzman Yardımcılarının Sınav, Atama, Çalışma Usul ve Esasları Hakkında Yönetmeliğine uygun olarak hazırladığımı belirtir, bunu onurumla doğrularım.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığını tarafından belli bir zamana bağlı olmaksızın, tezimle ilgili yaptığım bu beyana aykırı bir durumun saptanması durumunda, ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki sonuçlara katlanacağımı bildiririm.

(Tarih)

(İmza)

Ömer TANGÜL

ÖZGEÇMİŞ

1986 yılında Malatya’da doğdu. İlkokul, ortaokul ve lise öğrenimini Malatya’da tamamladı. 2010 yılında TOBB Ekonomi ve Teknoloji Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat (Burslu) Bölümünden mezun oldu. 2011 yılında Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’nda Ulaştırma ve Haberleşme Uzman Yardımcısı olarak göreve başladı. 2012 yılında Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı, Uluslararası İktisat Bilim Dalı’nda Yüksek Lisans programına girdi. Halen Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü’nde çalışmaktadır.