

**BİRLEŞİK TAŞIMACILIK ÇALIŞANLARI SENDİKASI**



# **Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi**

Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının  
Serbestleştirilmesi Hakkındaki Yasa  
Taslağıyla İlgili Sendikamız Görüşleridir.



Şubat 2013



TCDD  
İŞLETMESİ  
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ



## Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası (BTS)

Adına Sahibi: Yavuz Demirkol

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: Erdal Uysal

Yönetim Yeri: Mithatpaşa Cad. No: 62/20

Kızılay / ANKARA

Tel: 0.312 424 04 70-71

Fax: 0.312 424 04 72

Web: [www.bts.org.tr](http://www.bts.org.tr) - e-posta: [info@bts.org.tr](mailto:info@bts.org.tr)

(BTS HABER DERGİSİ Özel Sayısıdır / 25.01.2013)



# "DEMİRYOLU KANUNU"



Demiryolcunun  
Demiryollarından  
Ayrılması Kanunudur

**YOL  
VERME**







Türkiye  
Demiryolu  
Ulaştırmasının  
Serbestleştirilmesi

## Sunuş

1980'li yıllardan günümüze kadar devam eden süreç; tüm dünyada neo-liberal politikaların egemen olduğu bir süreçtir. Bu süreçte kapitalist liberal ekonominin hakim olduğu ülkelerde kamunun tasfiyesi ve özelleştirmelerle tüm ekonomik ilişkiler ters yüz edilmiş, sermayenin serbest dolaşımı adına uluslararası kuruluşlar eliyle büyük bir dönüşüm yaşanmaya başlanmıştır.

Ülkemizde ise; 12 Eylül 1980 sonrası uygulanmaya konulan neo-liberal politikalar uyarınca kamu hizmetlerinin ticarileştirilmesi, diğer bir ifade ile kamusal sektör ve hizmetlerin tasfiye sürecinin ilk adımları atılmaya başlanmış ve bu süreç içerisinde birçok kamu kuruluşu özelleştirilmiş veya tasfiye edilmiştir.

En önemli ulaşım aracı olma özelliği devam eden ve sektör içerisinde ağırlıklı bir yere sahip olan demiryollarının özelleştirilmesi konusunda dünyada temkinli bir duruş sergilenmekte iken, ülkemizde yeniden yapılanma adı altında demiryollarının tasfiye ve özelleştirilmesi çalışmaları devam etmektedir.

Dünya Bankası, AB ve IMF programları doğrultusunda yapılan bu çalışmalarla orta ve uzun vadede

demiryollarının yerli ve yabancı sermayeye açılması hedeflenmiştir.

AKP, iktidara geldiği günden bu yana eğitim, sağlık ve sosyal güvenlik gibi alanlarda yaptığı düzenlemelerle vatandaşları müşteri, kamu hizmetlerini de satılan birer metaya dönüştürmüş, kamu mallarını da özelleştirmeler yoluyla sermayeye peşkeş çekmektedir. Başbakan ülkeyi pazarlamaktan bahsederken, Maliye Bakanı da “babalar gibi satırım” diyerek, amaçlarını açıkça ifade etmekte bir sıkıntı duymamaktadırlar.

Ülkemizin yakın tarihi halkın vergileriyle yaratılan değerlerin özelleştirmeler yoluyla sermayeye peşkeş çekilmesinin tarihidir. Şöyle bir hatırlamak gerekirse bu ülkenin PTT'si önce parçalandı, sonra T.TELEKOM

kasasındaki parası ve birçok kıymetli arazisi, tesisleri ve binalarıyla birlikte peşkeş çekildi. TÜPRAŞ, PETKİM, SEKA, SEK, Sümerbank, Çimento Fabrikaları, TÜRK TRAKTÖR, TRAKMAK, ŞEKERBANK,



GİMA, Sümer Holding A.Ş., İllerdeki Yem Fabrikaları, ORÜS İşletmeleri, Petrol Ofisi A.Ş. PETLAS, Anadolu bank, Denizbank, T.D.İ. Limanları, ETİBANK İşletmeleri ve Arsaları, TZDK A.Ş. İşletmeleri, Demir Madenleri, İskenderun İSDEMİR Limanı, Ereğli ERDEMİR Limanı, ERDEMİR, İSDEMİR, Seydişehir Eti Alüminyum A.Ş., Oymapınar Barajı, TEKEL, SÜTAŞ, TEDAŞ, Hidroelektrik Santralleri, Antalya, İskenderun, Samsun, Bandırma ve Mersin Limanları, en son olarak ta otoyolları ve köprülerin işletme hakkının 25 yıllığına devri vs... daha sayamayacağımız yüzlerce kurum ve müessese.

Kısacası AKP iktidarı ‘Kamuyu bitireceğiz’ diye yola çıktı, şimdi de ‘durmak yok yola devam!’ diyor. Sıra demiryollarına geldi.

Bir süredir demiryollarını sermayeye açmak üzere iktidar tarafından çalışmalar yürütülmektedir. Uzun süredir ihmal edilen ve yeterli yatırım yapılmayan mevcut demiryollarını iyileştirmek yerine ancak hızlı tren gibi prestij projeleri ile yanılısma yaratılmaktadır. Mevcut sorunların çözümü için ise Booz-Allen&Hamilton, Canac, Euromed vb. firmalarının Dünya Bankası ve AB finansmanı ve yönlendirmesiyle hazırladığı raporlar ve AB uyum programları gereğince “TCDD’nin yeniden yapılandırılması” reçete olarak önümüze konulmaktadır.

Son on yılda “toplam kalite yönetimi, müşteri memnuniyeti” gibi piyasa faktörleri, esnek çalışma koşulları, siyasi ve ehil olmayan kadrolaşma, istasyonları kapatma, yolcu trenlerinde azaltmaya başvurma, hastane ve eğitim tesislerinin kapatılması veya devri yaşanırken Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının serbestleştirilmesi (özelleştirilmesi) hakkındaki yasa tasarısının önümüzdeki süreçte TBMM’sine getirilerek yasallaştırılması planlanmaktadır.

Bu tasarının yasallaşması demiryollarında taşeronlaşmayı, taşeronlaşma ise esnek kuralı ve belirsiz süreli çalışmaya neden olacak ve demiryollarımız hizmetlerine kolay ulaşılamayan ve güvenliği tartışmalı olmasının yanında bundan sonraki süreçte çalışanlar bugün ellerinde olan haklarına sahip olamayacaklardır.

Bu yasa tasarısına karşı, demiryollarında örgütlü bulunan sendika ve derneklerle 2012 yılı içerisinde birçok kez toplantılar yapılarak birleşik mücadelenin verilmesi için ciddi bir çaba sarf eden Sendikamız bundan sonra da aynı mücadeleyi sürdürecektir.

Ancak bu saldırının Sendikamızın tek başına vereceği bir mücadele ile durdurulamayacağı gibi, kurumda örgütlü dernek ve sendikaların da tek başlarına verecekleri bir müca-



Türkiye  
Demiryolu  
Ulaştırmasının  
Serbestleştirilmesi

dele ile durdurulamayacağı açıktır. Kurumun tasfiyesinin önüne geçmek ve çalışanların taleplerinin gerçekleşmesini sağlamanın yegâne yolu birlikte mücadeleden geçmektedir.

Keza demiryolu emekçilerinin geçmişten gelen birlikte mücadele deneyimleri ve azimleri vardır.

Demiryollarımızın yeniden yapılandırılması kapsamında işimize, ekmeğimize ve geleceğimize yönelik bu saldırılara karşı tüm demiryolcular, sendikalar ve demokratik kitle örgütleriyle birlikte mücadelenin verilmesi görevi önümüzde durmaktadır.

Sendikamızın hazırladığı bu broşürle demiryollarının yeniden yapılanma adı altında tasfiyesi süreci ve AKP iktidarının yasalaştırmayı amaçladığı yasa tasarısının ne anlama geldiğini üyelerimiz, demiryolu çalışanları ve kamuoyu ile paylaşarak bu yolda atacağımız adımlara bir katkı olmasını diliyoruz.

**MERKEZ YÖNETİM KURULU**

*Demiryollarımızın  
yeniden  
yapılandırılması  
kapsamında işimize,  
ekmeğimize ve  
geleceğimize yönelik  
bu saldırılara karşı  
tüm demiryolcular,  
sendikalar ve  
demokratik kitle  
örgütleriyle birlikte  
mücadelenin  
verilmesi görevi  
önümüzde  
durmaktadır.*

## Özelleştirme

Özelleştirme, devletin (kamunun) elindeki ticari ve sınai teşebbüslerin mülkiyet, yönetim ve denetimlerini tamamen veya kısmen özel kişi ve kuruluşlara devredilmesi anlamını taşımaktadır. Özelleştirme dar anlamıyla bu cümleyle tanımlanırken, geniş anlamıyla devletin iktisadi faaliyetlerini azaltan, sınırlayan ve ortadan kaldıran bütün uygulamalarını kapsamaktadır.

Gerek dar, gerekse geniş anlamda olsun özelleştirme sadece Kamu İktisadi Teşebbüsleri'nin (KİT) özel bir kişi yada kurumlara satılması olarak değil, kamu mal ve hizmetlerin üretilmesi ve dağıtılmasında devletin, yani kamu kesiminin etkinliğinin azaltılması, bu hizmetlerin üretilmesinde ve dağıtılma-

sında özel sektörün dolayısıyla piyasa ekonomisinin kurallarının hakim kılınması olarak ele alınmalıdır.

Öz olarak ekonomide devlet etkinliğinin azaltılması veya kaldırılması suretiyle piyasa mekanizmasına işlerlik kazandırmaktır.

Özelleştirme fikri temelde küresel bir sistem yaratma ve krizdeki kapitalizme yeni alanlar açarak nefes aldırma hedeflemektedir. Amaç; kapitalizmin krizden çıkması için finansal serbestleşme ile sermayenin sınır tanımaz yapısına kavuşabilmesi, sınırsız dışa açılma ve devletin yeniden yapılanması olarak sıralanabilir.

Örneğin iktisat bilimi açısından özelleştirme, devletin iktisadi faaliyetlerinin azaltılması veya tamamen ortadan kaldırılmasıdır. Bu bağlamda, devletin iktisadi faaliyetlerini gerçekleştiren KİT'lerin mülkiyetinin özel kesime devredilmesidir. Hukuk bilimi açısından ise özelleştirme yönetim ve sorumluluğun özel kesime devri olarak vurgulanmaktadır.

Belediyelerin temizlik işlerinin özel şirketlere ihale edilmesi, karayolu yapımı ve bakımının özel şirketlere verilmesi, özel okul açılmasına izin verilmesi, otoyol ve Boğaziçi köprülerinin işletme hakkının 25 yıllığına, Mersin, İskenderun, Samsun ve Bandırma limanlarının işletme haklarının 39 yıllığına özel sektöre devri, radyo ve televizyon yayınlarında devlet tekelinin kaldırılması ile demiryollarında devlet tekelinin







Türkiye  
Demiryolu  
Ulaştırmasının  
Serbestleştirilmesi

kaldırılması girişimi birer özelleştirme uygulamalarıdır.

## DÜNYADA ÖZELLEŞTİRME

Kapitalizmin, 20. yüzyılda, çeşitli devresel ve bölgesel krizler yanında, iki büyük ve kapsamlı bunalım yaşadığı ileri sürülmektedir. Bunlardan birincisi 1929'da. İkincisi ise 1970'li yılların ortasına doğru patlak vermiştir 1929 bunalımından şiddetle etkilenen sistemin yeniden inşasında, sistem içi bir çözüm olarak kamu girişimciliği savunulmuştur.

Bunalımdan çıkmak için, kamu harcamalarının artırılması yönündeki önerilerle İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra kamu girişimciliği ön plana çıkmıştır. Savaş sonrasında, hemen hemen bütün Avrupa ülkelerinde yaygın bir şekilde ekonominin devlet eliyle canlandırılma girişimleri, devlet mekanizmasının toplumsal örgütlenme içindeki yerinin yeni baştan gözden geçirilmesine ve sosyal refah devleti kavramının yerleşmesine yol açmıştır. Böylelikle, bütün yurttaşların refahının devlet tarafından üstlenildiği bir yapı söz konusu olmuş ve devletin ekonomik hayattaki yeri ve önemi artmıştır.

1970'li yılların ortalarında verimli ve etkin çalışmadığı, politik etkilenmeye açık olduğu ve en önemlisi de kamu açıklarının baş etkeni kabul edilmesi gibi nedenlerle kamu teşebbüsleri bunalımın suçlusu olarak kabul edilmiş ve özellikle 70'li yıllardan itibaren özelleştirme uygulamaları görülmeye başlanmıştır.

Yapısal ekonomik sorunlarına çözüm bulmak amacıyla gelişmiş ülkeler, bütçe açıklarına ve giderek artan dış borçlarını ödemede güçlükle karşılaşan ülkeler so-

runlarının çözümünü özelleştirmede görmüşlerdir.

Kamu işletmelerinin özelleştirilmesi akımı, İngiltere'de, 1970'li yılların sonlarından itibaren yaygınlaşmıştır. Devletin ana sanayi kollarındaki kontrolün özel işletmeciliği sınırlandırdığını, piyasa hareketlerinde yapay hareketlere neden olduğunu, bütçe açıklarını ve dolayısıyla vergi artırımlarını zorunlu kıldığını kabul eden yaklaşımlar özelleştirme hareketlerine hız kazandırmıştır. Bu gelişmeler ile birlikte 1989 yılında Berlin duvarının yıkılması, soğuk savaşın sona ermesi ve merkezi planlı ekonomiler ile kamu teşebbüslerinin, yerini piyasa ekonomisi ve özel teşebbüse devrettiği yeni bir ekonomik düzeninde başlangıç işareti olmuştur.

İngiltere'nin gelişmekte olan ülkelere özelleştirme hizmetleri ihraç etme girişimi ile Uluslararası Para Fonu (İMF) ve Dünya Bankasının kredi taleplerini özelleştirme yapma koşuluna bağlamaları, çok sayıda ülke bu olguyu istemese de yaşamak zorunda kalmış, Batı ve Doğu Avrupa, Amerika, Kanada, Japonya gibi ülkeleri etkileyen özelleştirme akımı, gelişmekte olan ülkelerde büyük yankı bulmuştur.

Dış ödemeler bilançosu ve devlet bütçesi açıkları artıkça, bu iki kuruluşunda özelleştirme yapmayı empoze etme gücü



o derece artmaktadır. Örneğin, İkinci Petrol Krizinin yol açtığı artan dış ödemeler bilançosu açıklarına ilişkin olarak, Dünya Bankası 1980 yılında Yapısal Uyum Kredileri Programını az gelişmiş ülkeler için uygulamaya başladı. Daha sonra ise Sektör Uyum Kredileri programını uygulamaya koyarak, Yapısal Uyum Kredileri Programının öngördüğü, reformların gerçekleştirilmesi koşulunu aradı. 1980'li yılların sonuna gelindiğinde, Teknik Yardım ve Kamu Kuruluşlarının Rasyonalizasyonu adı altında yeni kredi programlarını başlattı. Bu sayılan krediler genellikle koşullu olup, borçlanan ülkenin makroekonomik, endüstriyel, kamu kuruluşları, enerji ve tarımsal politikalarında bazı yapısal değişikliklerin yapılmasını öngörmektedir.

### HİZMET TİCARETİ GENEL ANLAŞMASI (GATS):

1995 yılında Dünya Ticaret Örgütü öncülüğünde imzalanan Hizmet Ticareti Genel Anlaşması (GATS) ile belli başlı ülkeler hizmet sektörlerini yerli ve uluslararası piyasaya açmayı amaçlamıştır. Bu şekilde tek tek ülkelerde piyasa ilişkilerinden görece daha özerk ve korunaklı bir konumda olan kamu hizmeti alanlarını ticarileştirerek çözmek, ardından kamu hizmetlerini piyasa ilişkileri içine çekerek tasfiye etmek hedeflenmiştir.

Emek Sürecinin Dönüşümü başta eğitim ve sağlık hizmetleri olmak üzere, geçmişte sınıf mücadelesi ile kazanılan tüm temel kazanımlar yine tüm ülkelerde ciddi bir tehditle karşı karşıya kalmıştır. Tüm dünyada özelleştirme ve kamu alanının tasfiyesi olarak yaşanan saldırılar, sadece kamu hizmetlerine ve emekçilerine yönelik olarak değil, bu hizmet-

ten yararlanan en geniş halk kesimlerine zarar verecek kadar kapsamlı bir içerikte hayata geçirilmiştir.

GATS anlaşmasına göre her şeyin “serbest dolaşıma” tabi olduğu bir dünyada kamu hizmetleri de serbestleşmeli, piyasaya açılmalıdır. Bu tür bir yapılanmanın, ulusal ekonomilerin uluslararası ticaretten pay alabilmesi, daha “rekabetçi” bir nitelik kazanabilmesi için zorunlu olduğu iddia edilmektedir. Çünkü devletin ekonomide ‘aktif’ bir aktör olarak yer alması, özel sektörün rekabet gücünü sınırlamakta ve sermaye aleyhine, kamu lehine ‘haksız rekabet’ yaratmaktadır. Bu “haksızlığı” gidermek için devlet ekonomiden elini çekmeli, her şeyi piyasanın “doğal dengesi”ne bırakmalıdır.

Kamu hizmetlerinin alanı bakımından GATS açısından iki konu ön plana çıkmıştır. Birincisi, kamu hizmeti alanlarında özel kişilerin faaliyette bulunmasına ilişkindir. İkinci olarak kamu hizmeti alanı için gerekli olan mal ve hizmetin piyasadandan karşılanabilmesi öngörülmüştür. İlk özellik, kamusal hizmet üretimine yönelik alanlarda özel sektörün de faaliyetinde bulunması için ayrıcalık tanınmasını içermektedir. İkinci özellik ise, devletin kamu hizmeti üretimine ilişkin gerekli mal ve hizmetleri kamu ihaleleri yoluyla piyasadandan satın alınabilmesi anlamına gelmektedir.

GATS anlaşması imzalandıktan sonra eğer herhangi bir ülke verdiği sözden kaçacak ya da yatırımcıların beğenmediği uygulamalara girişecek olursa, hizmet yatırımcılarına Dünya Ticaret Örgütü’nün Tahkim Kurulu’na gitme hakkı tanınmıştır. Bir dönem tüm dünya ve Türkiye ka-



Türkiye  
Demiryolu  
Ulaştırmasının  
Serbestleştirilmesi

muoyunu meşgul eden “uluslararası tahkim” uygulaması ilk kez bu dönemde gündeme gelmiştir. Anlaşmada, yatırımcıların olası kâr kayıplarının bile ev sahibi ülke tarafından karşılanması karar altına alınarak, tüm koşullar emperyalist tekellerin istediği şartlarda belirlenmiştir.

Türkiye, GATS anlaşması kapsamında çok geniş bir hizmetler alanını “serbestleştireceğini”, yani özelleştireceğini taahhüt etmiştir. Türkiye’nin kurucu üye olarak imza attığı bu anlaşmaya göre, önce kamu hizmetleri en küçük birimine kadar bölümlere ayrılmış sonra Dünya Ticaret Örgütüne üye olan ülkelerden bu hizmetleri özelleştirmek için belli oranlarda taahhütte bulunmalarını istemiştir. Türkiye, bu anlaşma kapsamında kamu hizmetlerinin %46’sını piyasaya açacağını, yani özelleştireceğini taahhüt etmiştir. Oysa Türkiye gibi ülkelerin ortalama taahhüt oranları sadece %18 ile sınırlı kalmıştır.

Türkiye, 1995 yılında yürürlüğe giren GATS anlaşması ile şu hizmet sektörlerinde ‘serbestleştirme’ taahhütlerinde bulunmuştur; Mesleki hizmetler (uzmanlık gerektiren hizmetler, bilgisayar ve ilgili hizmetler, diğer mesleki hizmetler); haberleşme hizmetleri (posta hizmetleri, kurye hizmetleri, telekomünikasyon hizmetleri; müteahhitlik ve ilgili mühendislik-mimarlık hizmetleri; eğitim hizmetleri (ilk, orta ve diğer öğretim hizmetleri, yüksek öğrenim hizmetleri); çevre hizmetleri (kanalizasyon hizmetleri, çöplerin kaldırılması hizmetleri, sağlık-çevre ve benzeri hizmetler); mali hizmetler (sigortacılık ve sigortacılık ile

ilgili hizmetler, bankacılık ve diğer mali hizmetler); sağlık ve sosyal hizmetler (hastane hizmetleri); turizm ve seyahat ile ilgili hizmetler (oteller ve lokantalar, seyahat acenteleri ve tur operatörü hizmetleri); ulaştırma hizmetleri (deniz, hava, demiryolu ve kara taşımacılığı hizmetleri).

## TÜRKİYE’DE ÖZELLEŞTİRME

Özelleştirme kavramı Türkiye gündemine ilk kez, ekonomik literatürde yerini alan ve yapısal dönüşümleri içeren, Süleyman Demirel başbakanlığında, Turgut Özal’ın hazırlamış olduğu 24 Ocak 1980 Kararları ile girmiştir.

Bu yapısal dönüşümün başlatılmasında 1970’li yılların özellikle petrol bunalımı ile ağırlaşan sorunlar ve bunun Türkiye’ye yansımada, IMF ve Dünya Bankası gibi kuruluşların yaptırımları etkili olmuştur. Bu iki kuruluş kamu harcamalarının kısılmasını, sermaye kaynaklarının özel sektöre kullanılmasının sağlanması için gerekli tedbirlerin alınmasını ve böylece piyasa ekonomisinin koşullarının gerçekleştirilmesine çalışılmasını, hükümetçe kamu girişimlerine sağlanan desteğin azaltıldıktan sonra kaldırılmasını önermişlerdir.

Türkiye ekonomisinin dünya kapitalizmine uyumunu amaçlayan 24 Ocak Kararları aynı zamanda işçi sınıfının gücünün toplumsal altyapısını ortadan kaldırmayı öngörüyordu. Bu kararların uygulanması demokratik koşullarda uygulanma imkânı bulamamış ve olağanüstü-askeri bir rejime ihtiyaç duyularak hayata geçirilmiştir.

7 Ocak 1991 günü Milliyet Gazetesi'ndeki demecinde 12 Eylül Darbesinin mimarı Kenan Evren şöyle diyordu:

“Eğer 24 Ocak Kararları denen kararların arkasından 12 Eylül Dönemi gelmemiş olsaydı, o tedbirlerin fiyasko ile sonuçlanacağından hiç şüphem yoktu. Böyle sıkı bir askeri rejim sayesinde o tedbirler meyvesini vermiştir.”

Ekonomide serbestleşme ve liberalleşme doğrultusunda kararlar alınmış ve uygulamaya konularak KİT'ler birer birer özelleştirilmeye başlanmıştır.

Devlet Planlama Teşkilatı 15 Mart 1985'te uluslararası mali piyasalara çıkarak çeşitli teklifler istemiş ve yapılan görüşmeler sonucunda Morgan Guaranty Trust Company of Newyork firması

uygun bulunarak bu firma ile anlaşma imzalanmıştır.

Morgan Guaranty firması ülkemizdeki 32 KİT'i iki kritere göre analiz ederek öncelikli özelleştirilecek olanları tespit etmiştir. Bu kriterler ekonomik değerlilik / yaşanabilirlik ve yatırım ihtiyaçları kriterleridir. Bu iki kriter çerçevesinde söz konusu firma 32 KİT'i analiz ederek üç öncelikli gruba ayırmıştır. TCDD Genel Müdürlüğü, Üçüncü Öncelikli KİT'ler grubunda yer almıştır.

Üçüncü öncelikli firmalar için raporda; “Bunlar esas olarak özel yatırımcılar için cazip olmayacak kamu hizmeti şirketleridir. Bununla beraber, hizmetlerin alt sözleşmelerle yapılması yoluyla, kısmi olarak özelleştirilmeleri mümkün olabilir” denilmektedir.





Özelleştirme uygulamaları için çıkarılan 2983 sayılı “Tasarrufların Teşviki ve Kamu Yatırımlarının Hızlandırılmasına Dair Kanun”, 3291 sayılı “....Kamu İktisadi Teşebbüslerinin Özelleştirilmesi Hakkında Kanun” ve 4046 sayılı “Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun” temel yasal düzenlemelerdir.

Söz konusu 3 temel yasanın yanı sıra, esas olarak KİT’lerin kuruluş ve faaliyetlerini düzenleyen 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararname’de (KHK), özelleştirmeye ilişkin hükümler yer almıştır. KİT’ler halen 233 sayılı KHK hükümleri doğrultusunda faaliyetlerini sürdürmektedirler.

233 sayılı KHK ile KİT’ler; İktisadi Devlet Teşekkülü (İDT), Kamu İktisadi Kuruluşu (KİK), müessese ve bağlı ortaklık olmak üzere 4 ana gruba ayrılmış ve ilk kez 60 sayılı KHK’de getirilen KİK ve İDT ayrımı benimsenerek, ekonomik alanda ticari esasa göre faaliyet gösterenler İDT, kamu hizmeti niteliği ağır basan ve tekel niteliğindeki mal ve hizmetler üretmek üzere kurulanlar ise KİK olarak tanımlanmıştır.

Yasada ayrıca iktisadi devlet teşekküllerinin ekonomik gereklere uygun olarak karlılık ve verimlilik ilkeleri doğrultusunda, kamu iktisadi kuruluşlarının ise ekonomik ve sosyal gereklere uygun olarak verimlilik ilkesi doğrultusunda çalışmalarını öngörülmüş, böylece tekel niteliğindeki mallar ile temel mal ve hizmetler üretmek üzere kurulan kuruluşların, kar amacı gütmeyen çalışmalarına olanak tanınmıştır.

İDT’lere örnek olarak Boru Hatları ile Petrol Taşıma A.Ş. Genel Müdürlüğü (BOTAŞ), Çay İşletmeleri Genel Müdürlüğü (ÇAY-KUR), Devlet Malzeme Ofisi Genel Müdürlüğü (DMO), Et ve Balık Kurumu A.Ş. Genel Müdürlüğü, Eti Maden İşletmeleri Genel Müdürlüğü, Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu Genel Müdürlüğü (MKEK), Tarım İşletmeleri Genel Müdürlüğü (TİGEM), Toprak Mahsulleri Ofisi Genel Müdürlüğü (TMO), Türkiye Elektrik İletim A.Ş. Genel Müdürlüğü, Türkiye Elektrik Ticaret ve Taahhüt A.Ş. Genel Müdürlüğü, Türkiye Elektromekanik Sanayii A.Ş. Genel Müdürlüğü, Türkiye Kömür İşletmeleri Kurumu Genel Müdürlüğü (TKİ), Türkiye Petrolleri A.O. Genel Müdürlüğü (TPAO), Türkiye Taşkömürü Kurumu Genel Müdürlüğü (TTK),

KİK’lere örnek olarak Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMI), Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (TCDD), T.C. Posta ve Telgraf Teşkilatı Genel Müdürlüğü (PTT) sayılabilir.

Bunun dışında KİT’lerde çalışan personel için yeni bir çalışma sistemi olan sözleşmeli personel uygulamasına geçilmiştir. İlk yapılan düzenlemelerde olmayan iş güvencesi Anayasa Mahkemesi’nin iptal kararıyla getirilmiştir.

Özelleştirme faaliyetinin başlangıcında Hazineye gelir sağlamak, tali bir amaç olarak gösterilmekte idi. Bazı yazarlar, KİT özelleştirme uygulamasında zamanla ekonomide etkinliği ve verimi

artırma amacının egemen çevrelerin nezdinde önemini yitirdiğini ve Hazineye gelir sağlama amacının önem kazandığını tespit etmiştir.

Hazineye gelir sağlamak ve borç ödemek için KİT satmanın adaletsiz(?) bir yanı yoktur. KİT'ler geçmiş nesillerin zorunlu tasarrufları ile kuruldu. Bu tasarruflar kısmen devletin bütçesinden yapılan tasarruflarla yani vergi gelirleriyle gerçekleşti. Kısmen de emekçilerin sosyal güvenlik kurumlarında biriken tasarruflarıyla gerçekleşti. 1964-1987 yıllarında faaliyet gösteren Devlet Yatırım Bankası (DYB), Sosyal Sigortalar Kurumuna(SSK) tahvil satarak SSK'dan temin ettiği fonları işletmeciler KİT'lere uzun vadeli krediler şeklinde aktardı. Bu suretle DYB; KİT'lerin çok sayıda yatırım projesini SSK fonlarından düşük faizle kaynaklandırdı. Dolayısıyla bugün KİT'ler üzerinde, ödedikleri vergiler yoluyla bütün toplumun hakkı varsa, SSK mensubu işçilerin hem ödedikleri vergiler, hem de SSK'dan aktarılan kaynaklar sebebi ile fazladan hakkı vardır. Ancak günümüzdeki özelleştirme tartışmasında buna ne SSK, ne de sendikalar dikkat çekmiştir.

Özelleştirme kamu borcunu ödemek için yapılıyor ise bu borç nereden çıkmıştır? Sorumlusu kimdir? Sermayenin 1985'teki iktidarı, o yıl Bütçe Kanunu ile Maliye'nin piyasadan borçlanma yetkisi genişletilmiş, bu suretle mali disiplinsizliğe kapıyı açmıştır. Kamu borç birikmesinin sebebi, sermaye iktidarının kamu kaynaklarını israfı, 2001'de hükümetin soyulmuş ('hortulanmış') bankaları kurtarma kararı ve 1980'lerin ortasından beri Hazine'nin kamu borcu

için ödediği fahiş tefeci faizleridir. Bu israf ve harcama şekillerinin emekçilerin refahına yansımalarını iddia etmek mümkün değildir. Emekçilerin refahına yansımayan bu kamu borcunu KİT'leri özelleştirerek ödemek, sermayedarlara, emekçi nesillerin KİT varlıklarında birikmiş geçmiş emeğin in devasa bir transferidir. Sermayedar sınıfı, ideolojik bombardımanı ile emekçileri kendi tasarruflarıyla kurulan kurumlardan yabancılaştırarak bu transferi gerçekleştirmektedir.

Fakat Türkiye'de özelleştirme uygulaması, kamunun borç sorununu çözme-yi dahi hedeflemiş görünmemektedir. Şayet KİT'ler gerçekten kamu borcunu ödemek için özelleştirilmekte olsa, iktidarların bunları kelepirci fiyatlara değil de, mümkün merteye yüksek fiyatlara satmaya çalışması gerekirdi. KİT özelleştirmelerinde kamu işletmelerinin değerlerinden çok daha ucuza satıldığını holding gazeteleri bile yazmaktadır.

O halde egemen sınıfın KİT'leri özelleştirme programını ne KİT'lerin varlık gerekçesinin ortadan kalkmasıyla, ne de kamu borcunu ödenme isteği ile izah etmek mümkündür. Geriye kalıyor son muhtemel özelleştirme saiki: KİT'leri sermayedarlara, mümkün merteye düşük bedelle devretmek. Bunun teorik kılıfı, devletin asayiş-adliye-savunma işlerine, bakması ve ekonomide sadece bazı altyapı hizmetleri sağlaması gerektiği yolunda yeni liberal görüştür.

Özelleştirme İdaresi Başkanlığının Türkiye'de Özelleştirme başlıklı metninin 'Özelleştirmenin Amacı' kısmındaki ilk cümlelerde bu fikri açık seçik görü-



yoruz: “Özelleştirme ile devletin ekonomideki sınai ve ticari aktivitesinin en aza indirilmesi hedeflenirken, rekabete dayalı piyasa ekonomisinin oluşturulması, devlet bütçesi üzerindeki KİT finansman yükünün azaltılması, sermaye piyasasının geliştirilmesi ve atıl tasarrufların ekonomiye kazandırılması, bu yolla elde edilecek kaynakların altyapı yatırımlarına kanalize edilebilmesi mümkün olacaktır. Özelleştirmenin temel amacı nihai olarak devletin ekonomide işletmecilik alanında tümüyle çekilmesini sağlamaktır.

Beyandaki iddiaları birer birer inceleyelim.

KİT’lerin kamu ekonomisine yük olmadığını yukarıda değinmiştik.

Sermaye piyasasını geliştirmek, Dünya Bankasının az gelişmiş ülkelere telkinidir. Dünya Bankasına göre, sermaye piyasasında rantiyeler ve simsarlar daha çok hisse senedi alıp satmaya başlayınca ülkede yatırımlar artacak ve (borsada hisseler alınıp satılan) şirketler daha iyi yönetilecektir. Bu hiçbir mantığı ve kanıtı olmayan batıl bir iddiadır.

Atıl tasarrufları harekete geçirmek iddiasına gelince: KİT’leri özelleştirince hangi atıl tasarruflar ekonomiye kazandırılmış olacaktır? Büyük tasarrufları kimse evde para, altın şeklinde tutmaz; bankada mevduat olarak tutar. Bankada tutulan parasal tasarruflar krediye dönüşür; atıl tasarruf değildir.

Özelleştirme İdaresinin ekonomiye kazandırmak istediği atıl tasarruflar altın ve gayrimenkul mudur? Özelleştirme

İdaresi KİT’leri özelleştirdikçe emekçi halk altın bileziklerini yada gayrimenkullerini satıp hisse alsın, bu olsa olsa altın ve gayrimenkul fiyatlarını düşürüp hisse fiyatlarını artırır. Hisse fiyatlarının artışının yatırımları teşvik ettiği söylenir. Ama yatırım üzerinde faiz haddi ve kur istikrarı çok önemli rol oynar. Özel sektör yatırımlarını uyarmanın etkili yolu, vatandaşların tasarruflarını hisselerle yönlendirmek değildir. Özel yatırımları uyarmanın yolu reel faizleri düşürmektir; halkın gelirlerini artırarak iç piyasayı canlandırmaktır; YTL’nin döviz karşısında değerlenmesini önlemektir; banka kredilerini yatırımlarına yönlendirmektir; ve nihayet yurtdışı üretilen malların ithalatına son vermektir. Sermaye iktidarları bütün bunların tam tersi politikalar uygulayıp, özelleştirmenin ‘atıl tasarrufları ekonomiye kazandıracığını’ iddia etmenin ciddiyeti yoktur.

Özelleştirme İdaresinin özelleştirme gerçekleri arasında, KİT kurmaya dayanak olan gerekçelerden hiçbirine uzaktan dahi olsa bir atıf yoktur. Özelleştirme idaresi KİT’lerin sosyal mal üretme ve istihdam yaratma gibi işlevlerine değinmemektedir. Özelleştirme İdaresi KİT’lerin bölgesel kalkınma işlevlerine de değinmemektedir. Anlaşıyor ki sermayedar sınıf, Türkiye’nin geri kalmış yörelerinin kalkınma meselesini, özel yatırımların Marmara ve Ege Bölgesinde yığılmasına rağmen, yine özel şirketlerin yatırımlarına havale etmektedir.

Özelleştirme İdaresi, “rekabete dayalı piyasa ekonomisi” kurmaktan dem vurmakta, ama doğal tekelleri işleten KİT’leri özelleştirmenin piyasalarda rekabeti nasıl etkileyeceğine değinme-

mektedir. 1980’lerde doğal tekellerin kamu kontrolünden sermayedar grupların kontrolüne geçmesine, hatta yabancı sermaye gruplarının kontrolüne geçmesine hatta yabancı sermaye gruplarının kontrolüne geçmesine toplumun itiraz edeceğini öngören T:Özal özelleştirilen doğal tekelerde ve stratejik işletmelerde devletin ‘altın hisse’ denilen kritik bir hisse oranını muhafaza edeceğini taahhüt etmişti. Ancak toplumun konuyu kanıksaması neticesinde sermayedar iktidarı TÜPRAŞ ve ERDEMİR uygulamasında bu ilkeyi de gözden çıkarmıştır.

Özelleştirme İdaresinin beyanında anlaşılmaktadır ki sermayedar sınıfın gerçek muradı KİT’lerin özel sektöre karşı rekabet etmesine son vermek, emekçilerin yarattığı kamu elinde birikmiş servete el koymaktır.

Maliye Bakanı Unakıtan “Efendim kar edeni de satıyorsunuz, zarar edeni de satıyorsunuz.” Satacağız tabii. Kar edeni de satacağız zarar edeni de satacağız. Neden, devlet sanayici olmaz ondan” diyerek özelleştirmenin herhangi bir iktisadi veya toplumsal menfaat hesabına dayanmadığını belirtmiştir. Bu zihniyeti M.Eğilmez daha açıkça ifade etmiştir:”Kapitalist sistemi (ya da aynı kapağa çıkacak olan adlarla söylemek gerekirse piyasa sistemini veya serbest rekabet düzeninin) benimsemiş olan bir ekonomide kamu kesiminin mal üretiminin içinde olması uygun değildir... Eğer piyasa düzenini baz alacak bir ekonomik sistemi benimsemişsek o zaman kamu kesimi yavaş yavaş üretimden çekilecek ve elindeki üretim işletmelerini özelleştirme yöntemiyle özel kesime

devredilecek demektir. Özel kesime devredilen işletmeler, kamu kesimi elindeyken daha iyi yönetilmiş olabilir yada tam tersine özel kesime devredildikten sonra daha kötü yönetilmiş, hatta kapatılmış olabilir. Bunların önemi yoktur... Önemli olan benimsenmiş olan sistemin gereğinin yapılmasıdır. ... Eğer seçtiğimiz piyasa ekonomisi sisteminin doğru bir seçim olduğuna inanıyorsak özelleştirmenin bunun kaçınılmaz sonucu olduğunu kabul etmemiz gerekir. Yok eğer seçtiğimiz sistemin yanlış olduğunu ileri sürüyorsak o zaman özelleştirmeyi değil sistemi tartışmamız gerekir.”

Bu sözler artık Türkiye’de devletin kapitalist ekonomiyi yönetirken, tüm sınıfları kapsayan bir kamu menfaati kavramıyla politika oluşturmayacağını ilan etmekte; işçileri ve emekçileri tercih ettikleri sistemi tartışmaya davet etmektedir.

## AVRUPA BİRLİĞİ (AB) POLİTİKALARI

Avrupa Birliği (AB) terminolojisinde kamu hizmetleri “Genel Çıkarlara Yönelik Hizmetler” (GÇYH) olarak adlandırılmaktadır ve bu hizmetler AB Sözleşmesinin 16. maddesinde “AB’nin ortak değerlerinin bir parçası ve topluluktaki toplumsal dayanışmanın merkezi bir faktörü” olarak tanımlanmış olmasına rağmen yine de hukuki olarak AB’nin rekabete ilişkin genel hükümlerine tabidir.

AB temel olarak malların, hizmetlerin, sermayenin ve insanların serbest dolaşımı önündeki engelleri kaldırma-





yı hedeflemektedir. Bu nedenle Genel Çıkarlara Yönelik Hizmetlerde dahil olmak üzere rekabeti önleyecek tüm düzenlemeler yasaklanmıştır.

Hatta elektrik, doğal gaz, vb. piyasalarda ulusal tekel olan işletmelerin piyasaya başka aktörlerin girmesine izin verecek şekilde yeniden yapılandırılması vurgulanmıştır. Elektrik ve doğal gazda özelleştirme gerçekleştirilerek, ulusal ve uluslar arası şirketler tarafından bu hizmetler verilmektedir.

Yüzyılları bulan sınıf mücadelelerinin bir kazanımı olan gelişkin kamu hizmetleri AB'nin konuya ilişkin yasal düzenlemelerine paralel uygulanan liberalizasyon politikaları ile rekabet hükümlerine tabi kılınan kamu hizmeti üreten kurumlar hızla özelleştirilirken, özel sektörün elinde büyük tekellerin toplanması süreci yaşanmaktadır.

### **Avrupa Birliği'nin Ortak Taşımacılık Politikası;**

AB'de sosyal uyumun sağlanması ve ekonomik açıdan kalkınma için büyük önem taşıyan ortak bir taşımacılık politikasına dair genel esaslar, Roma Antlaşması'nın 74. ve 84. maddeleri arasında çizilmiştir.

1985 yılından itibaren, taşımacılık alanında uyumlaştırma ve serbestleştirme çabalarına hız verilmiştir.

AB tarafından topluluk demiryollarının geliştirilmesi hakkında 29.07.1991 tarih ve 91/440 sayılı Konsey direktifinde;

- Demiryolu alt yapısı ve tren işletmecileri arasında hesapların ayrıştırılması,

- Belirli bir kesime yönelik kamu kaynaklarının bir başka kesim için çapraz sübvansiyon yoluyla kullanılmaması,
- Demiryollarının ticari esasa göre, piyasa taleplerine bağlı olarak ve devletten bağımsız olarak yönetilmesi,
- Demiryolu alt yapısına ayırım gözetmeyen bir erişim.

1992 tarihli Maastricht Antlaşması ile taşımacılık politikasının siyasi, kurumsal ve mali esasları geliştirilerek, Trans-Avrupa Taşımacılık Ağı oluşturulmuştur.

AB'nin ortak taşımacılık politikası, sürdürülebilir hareketliliğe dayalı, bütünleştirilmiş bir ulaştırma yapısını hedeflemektedir.

Komisyon tarafından Eylül 2001'de hazırlanan "2010 yılı için Ortak Taşımacılık Politikası; Karar verme zamanı" başlıklı Beyaz Kitap ile 2010 yılına kadar modern, sürdürülebilir bir ulaştırma sisteminin oluşturulması için ekonomik kalkınma ile toplumun kalite ve güvenlik talepleri arasında bir denge kurulması amaçlanmıştır.

Beyaz Kitap'ta 4 temel esas belirlenmiştir.

- Rekabetin düzenlenmesi ve taşıma türlerinin birbirine entegrasyonu ile taşıma türlerinin dengeli dağılımını sağlamak.
- Ana güzergâhların yeniden ele alınarak ulaştırma projelerinin finansmanı ile taşımacılıktaki darboğazları elimine etmek.

- Yolların rehabilitasyonu, kazaların azaltılması, güvenlik için yeni teknolojilerin geliştirilmesi, kullanıcı hakları, kamu hizmetlerinde kalitenin yükseltilmesi vb. argümanlarla kullanıcıların taşıma politikalarının merkezine getirmek.
- Tüm taşıma türlerinin entegrasyonu ve AB'nin taşımacılık alanında uluslararası kurum ve kuruluşlarda tek kimlik altında temsil edilmesinin sağlanması ile bir küresel taşıma yönetim sistemi oluşturmak.

#### Temel Demiryolu Politikaları:

Bu çerçevede; AB'nin temel demiryolu politikaları dört başlıkta özetlenebilir:

- İdari Bağımsızlık: Üye ülkeler, demiryolu kuruluşlarının pazar ihtiyaçlarına ve ticari şirket normlarına uygun faaliyette bulunabilecekleri bağımsız bir yapıya kavuşmaları için gerekli önlemleri almalıdırlar.
- Altyapı ve İşletmeciliğin Ayrılması: Altyapı ve işletmecilikle ilgili faaliyetler yönetsel olarak birbirinden ayrılmalı ve bütçeleri ayrı tutulmalıdır.
- Finansman Yapılarının İyileştirilmesi: Üye ülkeler kamuya ait ya da kamu denetimi altındaki mevcut demiryolu şirketlerinin iyi bir mali yapıya kavuşmasını güvenceye almalıdırlar.
- Demiryolu Altyapısına Erişim Hakkı: Üye ülkelerin demiryolu

şirketlerinin bir araya gelerek oluşturduğu uluslararası gruplara üye ülkelerin altyapısına erişim ve geçiş hakkı verilmelidir.

AB içinde taşımacılık türleri arasındaki dengesizlik son 30 yılda artış göstermiştir. Demiryolu ve denizyolu taşımacılığının avantajlarının kullanılmaması karayolu taşımacılığı lehine dengelerin daha da bozulmasına sebep olmuştur.

Demiryollarının hak ettiği paya tekrar ulaşabilmesi amacıyla 2020 yılına kadar tek Avrupa demiryolu sisteminin oluşturulması yönünde çalışmalara başlamıştır.

Bu amaçla;

- Demiryollarının payının yolcu taşımacılığında yüzde 6'dan 10'a, yük taşımacılığında yüzde 8'den 15'e yükseltilmesi,
- Demiryollarındaki insan gücü verimliliğinin üç katına çıkarılması,
- Enerji verimliliğinin yüzde 50 artırılması,
- Çevre kirlenici emisyonların yüzde 50 azaltılması,
- Altyapı kapasitesinin hedeflere uygun biçimde artırılması hedeflenmiştir.

AB tarafından 2012 yılında yayınlanan Beyaz Kitap'ta; 2030 yılında AB'de yük taşımacılığının payının %30'a, 2050 yılında ise %50'ye çıkarılması planlanmaktadır.



## DÜNYADA YENİDEN YAPILANMA

Dünyada esen özelleştirme rüzgârından demiryolları da etkindi. Demiryollarında özelleştirme uygulamaları daha çok tren işletmeciliğinde devlet tekelinin kaldırılarak bu alanın özel şirketlere açılması şeklinde olurken bazı ülkelerde altyapının da özel sektöre açıldığı uygulamalar söz konusudur.

Demiryollarının beşiği olan İngiltere'nin yaşadığı özelleştirme deneyimi üzerine yazılan aşağıdaki deneme yaşananları aktarmasının yanında demiryollarının serbestleştirilmesi ile ilgili düzenleme yasalaştığında karşılaşılabilecekler konusunda ders niteliğindedir.

*“Thatcher 1980’lerin başından itibaren devlet işletmelerini teker teker elden çıkarmaya başladı. Demiryolları taşıdığı kamusal önem ve sektörün kompleks yapısı sebebiyle listenin sonlarındaydı. Demiryolları 80’lerin toptan satış furyasında özelleştirilmedi, fakat özelleştirme için zemin hazırlandı, yeniden yapılanma adı altında işkolu farklı sektörlerle ayrıldı. Böylece parça parça satış mümkün hale getirildi. Demiryollarını tamamen özelleştirmek ise Thatcher’in halefi John Major’a nasip oldu.1994 yılında başlayan özelleştirme süreci 1997’de tamamlandı. Özelleştirme süreci sadece istasyon, hat ve vagon işletmeciliğini değil tüm altyapı ve mühendislik sektörlerini de kapsadı, yani İngiliz devleti öncü bir ruhla liberal teoride dahi devlet yükümlülüğü olan altyapı hizmetlerini bile kar odaklı olarak formüle edip özelleştirmeyi başardı. Özelleştirme sürecinin sonunda İngiliz demiryolları altyapı*

*ve mühendislik kolları, yolcu taşıma ve nakliye başlığı, istasyon ve hat işletmeleri, aracı kurumlar, güvenlik birimleri derken yüzden fazla sektöre bölünmüş durumdaydı.*

*Altyapı hizmetlerinin özelleştirilmesi aslında fiilen bu alana yapılan tüm harcamaların kesilmesi anlamına geliyor. Nitekim demiryolu özelleştirmesini devletin sırtından sübvansiyon yükünü atmak olarak rasyonalize eden İngiliz hükümeti bugün demiryolları sübvansiyonuna geçmişe oranla iki kat daha fazla para harcıyor.*

*Altyapı ve mühendislik şirketlerinden yolcu taşımacılığı yapan şirketlere bütün özel şirketler satış işlemleri tamamlanır tamamlanmaz hızla masrafları düşürme amaçlı önlemler aldılar, bu önlemlerin başında işten çıkarmalar ve güvenlik harcamalarının kısılması geliyordu. İşten çıkarmaların sosyal faturası bir yana, demiryolu gibi uzmanlığa dayalı bir iş kolunda uzman işçilerin gruplar halinde işten atılması, taşeronlaşmaya gidilip daha ucuz çalıştırabildikleri için vasıfsız işçilerin (çoğunlukla inşaat işçileri) üstelik güvenlik önlemlerinden yoksun koşullarda çalıştırılmaları, hem işçilerin yaşamlarını hem de trenle seyahat eden insanların yaşamlarını pazara çıkarmak anlamına geliyordu. Nitekim özelleştirmeden bu yana hem iş kazalarında işçi ölümleri hem de tren kazaları büyük bir artış gösterdi.*

*Profesyonel demiryolu işçilerini işlerinden eden özel şirketler, binlerce işletmeci, rekabet uzmanı, denetmen, koordinasyonsuzluktan kaynaklanan gecikmeleri tespit edecek gözetmen,*

v.s. istihdam ediyor. Yani demiryolları devletin elindeyken hiç gerek duyulmayan binlerce beyaz yakalı esas işi yapanların kovulması pahasına yüksek maaşlarla çalıştırılıyor.

Bugün İngiltere’de demiryolları hükümetin ve özelleştirmeyi gerçekleştiren muhafazakârların bile reddedemediği ölçüde büyük bir çöküş yaşıyor. İngiliz halkı bugün altyapı yatırımlarından yoksun olması biryana, temel bakımları düzenli yapılmayan hatlarda saatlerce geciken, sık sık kaza yapan ve hız ortalaması itibarıyla da Avrupa’nın en yavaş trenlerine fahiş paralar ödemek zorunda.

İngiliz demiryolu sektöründe sadece yolcu taşımacılığı yapan 27 ayrı şirket bulunuyor, çoğu kez bu şirketlerin trenleri birbirlerinden haberdar olmadan işliyor. Bir trenin gecikmesi, diğerleri haberdar olmadığı için tüm hattı felç ediyor, aktarma yapmak zorunda kalan insanların hayatını cehenneme çeviriyor, sık sık çarpışmalar yaşanıyor neredeyse her yıl ölümlerin yaşandığı büyük kazalar oluyor. Altyapı harcamalarının yetersizliği(kırık raylar, eksik işaretler, vs.) güvenlik önlemlerinden yapılan kesintiler, eğitimsiz ve deneyimsiz personel çalıştırılması kazaların başlıca nedenleri.

Kamunun elindeki demiryollarında sorumluluk alanları belirgin olduğu için kazaları incelemek ve sorumlu tespit etmek de kolay oluyor. İngiliz örneğinde çoğu kez kazaların sorumluları bile bulunamıyor. Örneğin bir ray kırılması söz konusuysa, anlarca alt yapı, mühendislik ve denetim şirketinin hangisinin

suçlanacağı belli olmuyor; benzer şekilde personel hatası varsa, ortada kısa vadeli güvencesiz işçi kiralanan sürüyle taşeron şirketten hangisi sorumlu anlamıyor.

Ana şirketler işlerini kısa süreli kontratlarla alt şirketlere devrediyorlar, alt şirketlerle birlikte 2 bine yakın şirketin faaliyet gösterdiği alanda kim hangi hatta hangi süreler arasında çalışıyor, kimin sorumluluk alanı neyi kapsıyor, her şey birbirine karışıyor. Ortada ne kamusal sorumluluk, ne hesap verilebilirlik kalıyor. Herkes bu pazardan boyu ölçüsünde cebini doldurmaya bakıyor, hem işçinin hem de yolcunun hayatı, bizdeki gibi Allah’a emanet.”

## TCDD'DE YENİDEN YAPILANMA ÇALIŞMALARI

Özellikle 1950’lerden sonra ülkemizin demiryolu sisteminin reorganizasyonuna ilişkin pek çok çalışmanın yapıldığı görülmektedir.

1980 sonrasında dünya genelinde rekabet şartlarının demiryolu sistemleri aleyhine dönmesi ve bu sistemlerin tekel ve kamu işletmesi olma haline, kamu uygulamalarına yönelik eleştirilerin artması ile birlikte demiryollarının bütünleşik yapıları da tartışılmaya başlanmıştır.





1990'lı yıllarla birlikte TCDD'nin de bu süreçten etkilendiği görülmüştür.

Ticaretin serbestleştirilmesi ve küreselleşme çerçevesinde atılan ilk önemli adım; 1995–1996 tarihleri arasında Dünya Bankası fonlarından sağlanan hibe ile Booz-Allen & Hamilton firmasınınca yürütülen çalışmalardır.

“Türkiye ekonomisindeki konjonktürel dalgalanmalar ve ulaştırma politikalarının etkisiyle artan rekabet ve maliyetler, TCDD'nin finansal yapısını olumsuz yönde etkileyerek zararların artmasına neden olmuştur. Özellikle, ağırlıklı olarak yatırım finansmanında kullanılan dış proje kredilerinin faizleri ve kur farklarından oluşan faaliyet dışı giderlerdeki aşırı artış bu zararları daha da büyütmüş ve TCDD'yi çeşitli önlemler almaya yöneltmiştir.” gerekçesi ile başlatılan Booz-Allen & Hamilton'ın çalışmaları Kurum içerisinde ciddi tartışmalara neden olmuştur.

2000'li yıllarla birlikte yeniden yapılanma sürecinin aynı gerekçelerle tekrar gündeme alındığı görülür.

Öncelikle, 2002 yılında Avrupa Komisyonunun desteği ile Halcrow Firmasınınca, Booz-Allen & Hamilton firmasının çalışmaları 1995 yılından sonra yürürlüğe giren AB müktesebatına uyum açısından tekrar değerlendirilmiştir. Çalışma kapsamında Farklılık Analizi yapılarak 2003-2008 yıllarını kapsayan bir eylem planı hazırlanmıştır.

Belirlenen eylem planının uygulanmasına destek olmak amacıyla AB'nin finansal desteğiyle (toplam 4.264.000 €'su AB hibesi, 477.000 €'su ulusal kay-

nak olmak üzere 4,741.000 €) yeniden yapılanma çalışmaları başlatılmıştır.

Çalışmalar iki aşamada gerçekleştirilmiştir.

Öncelikli olarak; Demiryolu sektörünü ve TCDD'yi düzenleyen kanunların ve hukuki altyapının hazırlanmasını içeren Eşleştirme Projesi çalışmaları ihaleyi kazanan Almanların koordinatörlüğünde yapılmıştır.

İkinci aşamayı oluşturan TCDD'nin yeniden yapılanması konusundaki ihaleyi EUROMED liderliğindeki konsorsiyum kazanmış ve çalışmayı tamamlamıştır.

Öte yandan, 2004 yılında TCDD'de devam eden yeniden yapılanma çalışmalarını desteklemek amacıyla, Dünya Bankası'nın Ülke Destek Stratejisi (CAS) kapsamında sağlanacak kaynağın kullanımına yönelik olarak “işgücünün yapılandırılması ve sosyal plan hazırlığı” başlığıyla CANAC firmasına bir çalışma yaptırılmıştır.

Değişik başlıklarına karşın tüm çalışmalar özde demiryolu sistemini irdelenmiş ve bir bütün olarak demiryolu sisteminin yeniden yapılandırılmasına ilişkin öneriler getirmiştir.

Bu genel çerçevede yapılan çalışmaların tüm büyüklü söylemlere karşın biraz daha sağduyulu olarak irdelenmesi zorunluluğu bulunmaktadır.

### Firmalara İlişkin Genel Bilgiler

Değişik finans kuruluşlarının ve değişik ülkelerin anlayışlarının yansıtıldığı çalışmalar incelendiğinde temelde; bir bütün halinde (girişte de belirtildiği

üzere) serbestleşme ve ticaretin önündeki engellerin kaldırılması olarak özetlenebilecek genel mantığın yer aldığı açıkça gözlenmektedir.

TCDD bünyesinde 1996 yılından itibaren ikisi Dünya Bankası diğer ikisi ise AB'nce desteklenen 4 adet çalışma öne çıkmaktadır.

Bu çalışmalarda konsorsiyum içindekiler de düşünüldüğünde İngiliz, Amerikan, Kanadalı, Alman, İsveçli firmalar görev almış ve sistem tekrar tekrar detaylı olarak irdelenmiştir.

Çalışmaların ortak noktası yapılan harcamaların hibe olarak karşılanmış olmasıdır. Yani; Finansman sağlayan kuruluşlar, en küçük bir yatırımı bile faizsiz desteklemezken konu yeniden yapılanma olduğunda fonlarını ücretsiz kullandırmaktan kaçınmamaktadırlar.

Yapılan bu 4 çalışma için yaklaşık olarak 7 milyon \$'lık bir hibe sağlanabilmiş olması dikkat çekicidir.

Bu kısacık tahlil bile aslında bu çalışmaların birbirinden genel olarak bağımsız olmadığını açıkça göstermektedir.

Çalışmalar incelendiğinde alınmış

ve/veya alınması muhtemel sonuçların çokça tartışılmadığı ve genel geçer mantığın içselleştirilmesine yönelik çabalara dönüştüğü görülür.

İstenen yapacak başka bir şey kalmadığının kabulüdür.

### Hedeflere Göre Firmaların Önerileri

Bir diğer ilginç durum hedeflere doğru adım atılırken ortaya çıkan ürünün aynılığıdır. Çalışmaların temel bulgularının irdelenmesi bunu açıkça ortaya koymaktadır.

Bulguları şöyle özetlemek mümkündür.

- TCDD bütünsel demiryolu kuruluşlarının karşı karşıya kaldığı tüm handikapları fiilen yaşamaktadır.
- Bu sorunların temelinde ise kamu uygulamalarının yaşadığı başarısızlık vardır.
- Gelirler maliyetlere paralel bir şekilde gelişmemektedir.
- Bu ise uzun yıllardır yüksek zararı körüklemektedir.

Bu aynılığı önerilerin örgüsü içinde de görmek mümkündür.

Adı	Orijini	Destekleyen Kuruluş	Maliyet	Tarih
Booz-Allen & Hamilton	ABD	Dünya Bankası	1.000.000 \$	1995-1996
CANAC	Kanada	Dünya Bankası	700.000 \$	2004-2005
Eşleştirme	Almanya	AB	835.600 €	2005-2006
EUROMED	Almanya	AB	3.430.000 €	2006



- Temelde demiryolu sisteminin ülke içerisinde alması gereken rol hiçbir çalışmada tartışılmamaktadır. Gerek ABD ve gerekse Avrupa Birliği içerisinde demiryolu sisteminin toplam taşımacılıktan aldığı payın artırılmasına yönelik önemli adımlar atılırken çalışmalarda ulaştırma sektörünün yapısının hiç yer almaması ve demiryolu sektörüne ilişkin optimum bir büyüklük tasarımının bulunmaması dikkat çekicidir.
- Çalışmalarda bilgi teknolojileri ve özelleştirme olmazsa olmaz bir noktadır.
- Yük tren işletmeciliği için sübvansiyon tümünde dışlanmıştır. Yolcu trenleri ise ancak Devletin ödediği kadar çalıştırılabilir. Yani ekonomik olmayan hatlar kapatılmalı, trenler ise seferden kaldırılmalıdır.
- Bölgeler kapatılarak bilânçoları üzerinden hesap verecek ve

performansları yine bilançoları üzerinden değerlendirilecek iş birimleri kurulmalıdır.

- Mevcut birim ve hizmetlerden birleştirilebilecekler birleştirilmeli, özel sektör eliyle yapılabilecek işler ise tasfiye edilmelidir.
- En çarpıcı önerilerden birisi ise taşınmaz mallarla ilgilidir. Buna göre TCDD'ye ait ve pek çoğu atıl durumda bulunan taşınmaz mal bulunmaktadır. Ve bunlar bilançonun artı verebilmesi için hızla değerlendirilmelidir. Bu öneri; mevcut büyüklüklerle çözümlenmeye gidildiği için ciddi sorunları da beraberinde getirmektedir. Çünkü ülkemizde hali hazırda demiryolu taşımacılığının payı yükte %4, yolcuda ise %2'ler düzeyindedir ve yeniden yapılanma süreçleri başladığından bu yana paylar %50'leri geçen oranlarda gerilemiştir.

Peki, yılda ortalama %5 düzeyinde büyüyen bir ekonomi içerisinde geleceğin demiryolu sisteminin sektör içerisindeki payı ne olmalıdır?



Maalesef milyonlarca \$'lık çalışmaların hiç birisi bu konuya ilişkin ciddi ve kalıcı öneri getirmemiştir. O halde; hangi taşınmazın satılacağı, hangi taşınmazın korunacağı ve hangi taşınmazların kamulaştırılacağına kim, nasıl ve hangi yöntemle karar verecek ve/veya vermektedir?

Demiryolu sisteminin orta ve uzun vadeli projeksiyonlarını bir yana bırakacak bile bir yeniden yapılanma projesinin makro bazda ulaştırma sektörünün bir analizi üzerine oturtulması ihtiyacı yadsınamaz bir gerçekliktir.

Oysa bugün için; bırakınız çıkış-varış matrislerini, özellikle karayolu açısından belirginleştirilmiş bir hareketlilik düzeyinden ve hatta sunulan hizmete yönelik tutarlı bir veriden bile söz etmek mümkün değildir.

Doğaldır ki taşınmaz malları bilânçonun düzeltme aracı olarak gören çalışmalar bu soruya hiçbir düzeyde cevap aramamıştır.

Tüm çalışmalar doğal bir sonuç olarak personel sayısının hızla azaltılmasını ve yüksek iş gücü verimliliğine ulaşılmasını önermektedir.

Taşınmaz mallara ilişkin soru burada da gündeme gelmektedir. Evet, teknoloji yatırımları arttıkça daha az personele ihtiyaç duyulacağı yadsınılamaz bir gerçektir. Ancak hiçbir çalışmada demiryolu taşımacılığının payının %25'lere çıkması durumunda ihtiyaç duyulacak personele ilişkin bir tespit bulunmamaktadır.

Hızla büyüyen bir ekonominin ulaştırma ihtiyaçlarının nasıl karşılanacağı ve bu çerçevede demiryolu alt sektörünün nasıl bir rol üstleneceği sistemi

### Firmalara Göre Öneriler

Öneri	ooz-Allen & Hamilton	CANAC	EUROMED
Performans yönetimi	Var	Var	Var
MIS Projeleri	Var	Var	Var
Yasal Düzenleme	Yapılmalı	Yapılmalı	Yapılmalı
Özelleştirme	Yapılmalı	Yapılmalı	Yapılmalı
Bölgesel Yapılanma	Kalksın	Kalksın	Kalksın
Hat kapatma	Var	Var	Var
Tren kaldırma	Var	Var	Var
İş Birimleri bazında yeni organizasyon	Geçilmeli	Geçilmeli	Geçilmeli
Birim konsolidasyonu	Var	Var	Var
İş Gücü Azaltımı	Yapılmalı	Yapılmalı	Yapılmalı





yeniden tasarlayanlar için öncelikli hareket noktası olmalıdır.

Aynılık aslında önemli bir soruyu da beraberinde getirmektedir.

AB ve Dünya Bankası aynı sonuçları duymak için neden bu kadar kaynak tüketmektedir?

Raporların içerikleri tümüyle olmasa bile Kurum içinde ciddi yankılar bulmuş ve pek çok önerme, yaratabileceği hasar dikkate alınmadan uygulamaya geçirilmiştir.

Raporlarda firmaların öngördüğü finansal sonuçlar neden gerçekleşmemekte ve/veya amaç kar etmek olduğuna ve tüm danışmanlar aynı noktalarda yoğunlaştığına göre istenen sonuçlara neden ulaşamamıştır.

Yeniden Yapılandırma çalışmaları yapılmaya çalışıldığı tarihten bu tarafa (katılmadığımız sonuçlara ulaşsa bile) resmi olarak uygulanmış, ancak kurumun kendi kaderine terk edilme hali günden güne artarak gayri resmi olarak bu çalışmaların sonuçları yaratılmıştır.

## YENİDEN YAPILANMA SÜRECİNİN ÖZETİ

17 yıldır sürdürülen demiryollarının yeniden yapılandırılması sürecinde hazırlatılan raporlarda belirlenen birçok hedef gerçekleştirilmiş durumdadır; bunlardan bazıları şunlardır:

- Personel sayısı azaltıldı.
- Birçok istasyon kapatıldı.
- Birçok yolcu treni seferden kaldırıldı.

- Meslek hastalıkları konusunda adeta uzmanlaşmış Ankara, Eskişehir, İzmir, Sivas, Yakacık'ta (İstanbul) bulunan Demiryolu Hastaneleri önce Sosyal Sigortalar Kurumuna (SSK) ardından ise Sağlık Bakanlığına devredilmiştir.
- Demiryolu Meslek Lisesi kapatıldı.
- Pratik Sanat Okulları(Çırac Okulları) kapatıldı.
- Basımevi kapatıldı.
- Dikimevi kapatıldı.
- Entegre taşımacılık konusunda büyük bir yere sahip olan Mersin, İskenderun, Bandırma ve Samsun limanlarının işletme hakkı 39 yılına 3. şahıslara verildi. Derince ve İzmir limanlarının özelleştirilmesi için ise Özelleştirme İdaresi tarafından süreç devam ettirilmektedir. Bu devirler nedeniyle birçok çalışan işyerlerinden olup, yaşadıkları şehirlerden ayrılmak zorunda kalırken, limanların satışı ile birlikte TCDD, limanlardan elde ettiği %48'lik geliri de kaybetmiştir.
- TCDD Ecza Deposu ve eczaneleri kapatıldı.
- Derince Ahşap Travers Fabrikası kapatıldı.
- Birçok atölye kapatılmıştır.
- Taşeron eliyle iş yaptırma, hizmet alımı olabildiğince yaygınlaştırılmaya çalışılmaktadır.

- (Gişe işleri, hızlı trende kondüktörlük, temizlik işleri, bürolarda işlerin firma elemanlarınca yaptırılması, poz çalışmalarının firmalara yaptırılması, bakım ve onarım işleri vb. hizmet alımları...)
- Personel azaltılmasıyla etkin ve verimli bir işletme yaratılacağı raporlarda yer alıyordu! Görüldü ki personel azaltılması hedeflenen amaca değil, sadece çalışanın iş yükünü arttırmaktan başka bir işe yaradığıdır.
- TCDD'nin mülkiyetinde bulunan birçok taşınmaz kurumun gelecek dönem ihtiyaçları göz ardı edilerek "yıllardır beklenen fırsat" sloganıyla haraç mezat satılmış, satılmaya da devam edilmektedir.
- Kurumun, çeken-çekilen araç ihtiyacını karşılayan ve üretim merkezleri olan TÜLOMSAŞ, TÜVASAŞ, TÜDEMSAŞ birçok noktada devre dışı bırakılmış, piyasadan ya da yurt dışından alımlara/kiralamalara başlanmış ve en önemlisi İştirak adı altında TCDD bağlı ortaklıkları ve fabrikalarında yapılan üretimler özel sektöre devredilmiştir.
- Birçok unvan kaldırılırken çalışanlara uygulanan neo-liberal programa uygun olarak esnek çalışma dayatılmıştır. Önce yol bekçiliği, akabinde bazı trenlerde tren şefliği kaldırılmış, makasçı, manevracı, baş manevracı ve gardiiren unvanları kaldırılıp

yerine tek bir unvan ihdas edilmiştir.

- Yolcu trenlerindeki yemekli vagon işletmeciliği özel işletmeciye devredilmiştir.
- Demiryollarının kurulduğu tarihten bu yana, hiç olmadığı kadar güvenilirliğini kaybetmiş, yakın geçmiş, ülke gündemine de oturduğu üzere, ölümlü büyük kazalar yaşanmıştır.(Pamukova, Tavşancıl ve Pamukkale Ekspresi kazaları) Çalışma koşullarından kaynaklı olarak iş kazaları olağan hale gelmiştir.

Sonuçları itibarıyla Yeniden Yapılanma çalışmaları TCDD'yi ya da demiryolu işletmeciliğini olumlu bir noktaya taşımanın aksine başıboşluğa, kayırmacılığa, kötü kamu yönetimine, sey-rüsefer emniyetini tehlikeye düşüren uygulamalara, iş güvenliğini ve güvencesini azaltmaya yönelik bir işlev üstlenmiştir.

Aslında demiryollarının bugün içine düşürüldüğü durum TCDD'nin özelleştirilmesi gerektiği konusunda propagandalarını yapan ve bu konuda empozede bulunanların amaçlarına ulaşmada me-safe kaydettiklerini göstermektedir.

### **DEMİRYOLLARININ SERBESTLEŞTİRİLMESİ VE TCDD'NİN YENİDEN YAPILANDIRILMASI KONUSUNDAKİ YASA GİRİŞİMLERİ**

Yeniden yapılanma adı altında 17 yıldır yapılan tüm düzenlemelere karşın istenilen yani demiryolu sisteminin bir bütün halinde tasfiyesi gerçekleştiril-



Türkiye  
Demiryolu  
Ulaştırmasının  
Serbestleştirilmesi



rilememiş tasfiye amaçlı son darbenin vurulabilmesi amacıyla yasa tasarıları oluşturulmuştur.

2008 yılında bu amaçla hazırlanan “Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü’nün Yeniden Yapılandırılması Ve Türkiye Demiryolu Taşımacılığı A.Ş. Kurulması İle Bazı Kanun Ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Tasarısı” ve Genel Demiryolu Kanunu Tasarısı” TBMM’ne sevk edilmiştir. Ancak yasa tasarıları komisyon aşamasında geri çekilmiştir.

### 655 Sayılı KHK:

Ancak, bu tasarıların TBMM gündemine taşınmasına bile tahammül edilememiş ve KHK’lerle pek çok Bakanlıkta gerçekleştirildiği üzere 06.04.2011 tarih ve 6223 sayılı Kanununun verdiği 6

aylık KHK çıkarma yetkisiyle 01.11.2011 tarihli 28102 sayılı Resmi Gazete’nin mükerrer sayısında yayınlanan ve 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile yasa tasarılarında yer alan önemli bazı hükümler yasalaştırılmış ve böylelikle TCDD’yi tasfiye sürecinin altyapısı hazırlanmıştır.

Bu kapsamda ilk defa

Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü,

Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlükleri kurulmuştur.

Bunun dışında demiryollarında 1995 yılında başlayan “yeniden yapılanma” çalışmaları 655 sayılı KHK ile yeni bir boyut kazanmış durumdadır.

655 sayılı KHK’nin amacı “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 serbest, adil ve sürdürülebilir bir rekabet ortamında yapılmasını ve bu faaliyetlerin diğer ulaştırma türleriyle birlikte ve birbirlerini tamamlayıcı olarak hizmet vermesini sağlamak” olarak belirlenmiştir.

Yani serbestleşmenin, kâr dürtüsüyle hareket edecek özelleştirmenin ve rekabetçi bir yapının önü açılmıştır.

Ancak KHK incelendiğinde asıl amaç daha açık anlaşılmaktadır.

KHK ile oluşturulan Demiryolu Dü-

zenleme Genel Müdürlüğü'nün görevleri arasında sayılan "Demiryolu altyapı işletmecisi ve demiryolu tren işletmecileri ile demiryolu taşımacılığı alanında organizatör, acente, komisyoncu, gar veya istasyon işletmecisi ve benzeri faaliyette bulunanların hizmet esasları, mali yeterlik ve mesleki saygınlık şartlarını belirlemek, bunları yetkilendirmek ve denetlemek." hükmü ile 156 yıllık Kurumun parçalara ayrılmasının ve demiryolu işletmeciliğini tamamlayan her türlü iş ve hizmetin 3. Şahıslarca yapılabilmesi önündeki yasal engeller kaldırılmıştır.

- KHK ile sadece Demiryolu taşımacılığındaki tekel kaldırılarak Özel Firmalara Demiryolu Altyapısına Erişim Hakkı Tanınmamış, aynı zamanda yeni Genel Müdürlüğün görevleri arasında yer alan 8. Maddenin (d) fıkrasında bulunan "Demiryolu altyapı işletmecileri" kavramı ile demiryollarında birden fazla altyapı işletmecisinin de bulunabileceği, yani altyapının da gerektiğinde özelleştirilebileceği açık bir hüküm olarak yer almıştır.
- İlgili Genel Müdürlüğün görev tanımları içerisinde açık ifadelerle "Kamu Hizmeti" tanımı yapılmadan yer verilen "Demiryolu taşımacılığı alanında kamu hizmeti yükümlülüğüne ilişkin usul ve esasları belirlemek." hükmü ile aslında Kurumun kamu hizmeti üretme niteliğinden vazgeçilmiş ve demiryolu hizmeti bir bütün halinde piyasalaştırılmıştır.

- Aynı madde de yer alan "mesleki yeterlilik şartlarının belirlenmesi, bununla ilgili eğitim vermek veya verdirmek, sınav yapmak veya yaptırmak ve bunları yetkilendirmek ve denetlemek" hükümleri ile çalışanlar üzerinde yakın gelecekte öngörülen yaptırımların önü açılmıştır.
- Özel işletmecilerin faaliyetlerini sorunsuz yürütebilmesi için "Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu, Demiryolu Koordinasyon Kurulu" gibi sürekli kurullar oluşturulurken, istendiğinde





yeni kurullarında oluşturulabilmesi konusunda Bakan'a dolayısıyla siyasi otoriteye yetki tanınmıştır.

- Her ne kadar, bu Kurulların yapıları incelendiğinde katılımcılık sağlanmış gibi görünse de temel görevlerinin Bakan'a bilgi sunmak olarak sınırlandırıldığı ve dolayısıyla bu kurulların sus payı olarak öngörüldüğü ve tüm kritik iş ve işlemlerin siyasi otoritenin atayacağı bürokratlar eliyle sürdürüleceği açıkça anlaşılmaktadır.

Bu haliyle 655 sayılı KHK demiryolu sisteminin piyasalaştırılması ve TCDD'nin tasfiyesi anlamına gelmektedir.

KHK ile bir kısmı üstü örtülü olarak daha sonra yapılacak düzenlemelere bırakılmış gibi görünse de;

- Demiryolu sisteminin ulusal ve uluslar arası işletmecilerin (sermayenin) kullanımına açılması, serbestleştirilmesi, (3. şahıslar kendi lokomotif, personel ve vagonlarıyla tren işletilebilecektir)
- Demiryolu sistemini tümüyle Kamusal denetimin dışına alınması ve tüm yetkinin siyasi otoriteye devredilmesi,
- TCDD'nin parçalara ayrılması,
- Altyapı dahil her türlü hizmet üretiminin piyasalaştırılması ve rekabete açılması,
- Her türlü özelleştirmenin atan-

mışların önerisi ve Bakan'ın imzası ile mümkün hale gelmesi,

- Demiryolcuların “mesleki yeterlilik vb.” söylemlerle sindirilmesi ve kamu çalışanı sayısının azaltılması,
- Kamu hizmetinin tasfiyesi, kamu hizmeti niteliği ile tüm vatandaşlarımızın yararına sürdürülmesi gereken faaliyetlerin piyasanın kar güdüsüne terk edilmesi, kar etmediği gerekçesi ile hatların kapatılması ve trenlerin seferden kaldırılması,
- TCDD arazilerinin yağması,

Önündeki bütün yasal engeller kaldırılmıştır.

Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Taslağı ve Yapılacak Bu Düzenlemelere Neden Karşıyız?

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Sendikamıza gönderdiği 14.05.2012 tarih ve B.11.o.KUG.o.15.00.01.9527 sayılı yazı ekinde bulunan Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Taslağı'yla ilgili Sendikamızın görüşleri istenilmiştir.

Sendikamız tarafından gönderilen taslak metinle ilgili görüş ve eleştiriler Bakanlığa iletilmiştir. 11.09.2012 tarihinde de TCDD Genel Müdürlüğü tarafından yasa tasarısıyla ilgili olarak Sendikamız toplantıya davet edilmiş, TCDD Genel Müdürünün de bulunduğu toplantıda yasa tasarısıyla ilgili görüş alışverişinde bulunularak yasa tasarı-

sına karşı düşüncelerimiz kendilerine ifade edilmiştir.

Toplantı sırasında Sendikamıza yeni bir yasa tasarısı metni verilmiştir. Yeni yasa tasarısının incelemesinde tasarıya yönelik temel eleştirilerimizin giderilmemiş olduğu gibi bırakıldığı görülmüştür. (Ek: 1)

Kanun taslağı neo-liberal politikaların uygulamalarından doğan tüm olumsuzlukları içinde barındırmaktadır.

### Şöyle ki;

AKP iktidarı tüm alanlarda olduğu gibi demiryolu işletmeciliğinde de başta bizler olmak üzere tüm toplumu bir oldubittiyle yüz yüze bırakmış, demiryolu ulaştırmasının serbestleştirilmesi hakkında hazırlamış olduğu taslağa sosyal diyalog bağlamında sendikamızı da paydaş yapmak istemiştir.

Oysa başta alelacele çıkardığı 655 sayılı KHK olmak üzere söz konusu taslağın hazırlık aşamasında da çalışanların temsilcileri olan biz Sendikaların görüşlerini almamış, yabancı uzmanlarla kotardığı son şeklini bize dayatırcasına göndermiştir.

Gerek 655 sayılı KHK'nın ve gerekse de bu taslağın yapıcı bir perspektifte değerlendirmesini yapmak mümkün değildir. Çünkü düzenlemeleri bu noktaya getiren süreç ve bu düzenlemelerle ilgili gerekçeler bizlerle paylaşılmadığı gibi taslağa ait gerekçeler de gönderilmemiştir.

Kaldı ki gerek 655 sayılı KHK' da ve gerekse bu taslakta tüm yetki Bakanın iki dudağı arasına terk edilmişken ge-



nel sözlerle tüm konular geçiştirilmiş ve her şey daha sonra yapılacak düzenlemelere bırakılmıştır.

Bu süreçte gerçekçi bir değerlendirme için tüm belgelerin bizlerle paylaşılması zorunluluktur. Oysa sadece bu taslak sonrasında çıkartılması ve/veya değiştirilmesi gereken temel düzenlemeler şöyle sıralanabilir.

- TCDD Ana Statüsü,
- Kurulması tasarlanan Türkiye Demiryolu Taşımacılık A.Ş. (TÜKTRN A.Ş.) Ana Statüsü,
- Trafik yönetimi ve ücretlendirmenin eşit şartlarda nasıl yapılacağına ilişkin hükümleri ortaya koyan yönetmelik,
- Sisteme yeni girecek tren ve alt-yapı işletmecilerinin yetkilendi-



rihmelerine ilişkin usul ve esasları belirleyen yönetmelik,

- Kaza tespit tutanağının şekli ve tutanakta hangi hususların bulunacağına dair yönerge,
- Kamu hizmet yükümlüsü tren işletmecisinin belirlenmesine ilişkin usul ve esasları belirleyen yönetmelik,
- Kamu Hizmet Sözleşmelerine ilişkin usul ve esasları belirleyen tebliğ,

655 sayılı KHK ve dayatılan bu taslak yasa birlikte değerlendirildiğinde yakıncılığını tüm toplumsal kesimlerin yakından hissettiği neo-liberal politikaların üç temel hedefinin demiryolu sistemi için de hayata geçirilmeye çalışıldığı açıkça görülmektedir.

- En önemli hedef demiryolu hizmetini, kamu hizmeti olmaktan çıkararak ticarileştirmektir. Bu insanlığın temel hakları arasında saydığı ulaşım hakkının kalıcı bir şekilde metalaştırılması ve parası olanın bu hizmetten yararlanması sonucunu işaret etmektedir.
- İkinci hedef; kamusal alanın tasfiyesi ve özelleştirilmesidir. Tüm aksi söylemlere karşın, taslak bu haliyle çok kısa bir süreçte demiryolu sisteminin güçlü bir özelleştirme dalgasıyla karşı karşıya kalacağını açıkça gözler önüne sermektedir.
- Ve son olarak neo-liberal anlayışın olmazsa olmazı taşeronlaş-

manın yani ucuz ve güvencesiz işgücü kullanımının önünü daha da açacaktır.

Bu haliyle yapılmak istenen düzenlemelerin içerisinde başta çalışanlar olmak üzere insan unsuru bulunmamaktadır.

Taslak, dili ve yazım biçimi yönünden de incelendiğinde durum farklı değildir.

- Metin başından sonuna kadar çelişkiler içermektedir. Başta ulusal demiryolu altyapı ağı tanımı olmak üzere, altyapı işletmecisi, trafik yönetimi vb. tüm tanımlar değişik maddelerde değişik anlamlar kazanmıştır. Örneğin tanımlar başlıklı 2. Madde de demiryolu altyapı işletmecisi olarak, tasarrufu altındaki demiryolunu güvenli bir şekilde işleten kamu tüzel kişileri ve şirketler tarif edilirken, 3. Madde de, TCDD'nin, ulusal demiryolu altyapı ağı üzerindeki trafiği tekel olarak yöneteceği söylenmektedir. Bu durumda TCDD dışındaki diğer altyapı işletmecilerinin ne yapacağı anlaşılamamaktadır.
- Taslak; 655 sayılı KHK perspektifinde, gerek altyapı ve gerekse tren işletmeciliği anlamında özelleştirme için gerekli zemini sağlamayı hedeflemektedir. Çünkü kanun taslağının Üçüncü Bölümü, Bakanlık tarafından yetkilendirilen herkesin altyapı ve/veya tren işletmeciliği yapabilmesi konusunda amirdir.

- Sektörde faaliyet göstereceklerin yetkilendirilmesini Bakanlığa bırakarak kayırmacılık ve keyfi uygulamaların önünü açmaktadır.
- Kriterleri ve yöntemi belirlenmeden kamu hizmet yükümlülüğü tanımı getirilerek ticari olmayan hatlarda işletmeciliğin devam edip etmemesinde de Bakanlar Kurulu tek yetkili hale getirmektedir. Bu hüküm, Bakanlar Kurulunca kamu hizmeti sayılmayan ve bazı trenlerin ekonomik olmadıkları gerekçesiyle seferden kaldırılması sonucunu da beraberinde getirmektedir.
- Demiryolu kazalarının ölümlü ve ölümsüz olarak ayrıştırılması zaten anlaşılammışken, ölümlü kazaları inceleyecekler arasına 3 bakanlık temsilcisi konulması, bunların nitelik ve yeterliliklerine ilişkin hükümlere yer verilmemesi ve bunların sadece tutanak düzenlemekle sınırlı görev tanımı ile ne hedeflendiği de anlaşılammıştır. Yine kazalarla ilgili olarak demiryolu altyapı işletmecilerinden iki kişi, tren işleticilerinden iki bakanlıktan 3 kişinin bulunmasına karşın çalışan temsilcilerinin bulunmaması eksiklidir.
- Kaldı ki hemzemin geçit kazaları tamamen süreç dışında tutularak mevcut TCDD Ana Statüsünde yer alan Demiryolunun Üstünlüğü konusu açıkta bırakılmış ve yaşanan sorunların

aynı şekilde devam edeceğinin işaretleri verilmiştir.

- Taslağın 3. Maddesinde TCDD Demiryolu altyapı işletmecisi olarak tanımlanırken, başlangıçta “TCDD, Devletin tasarrufundaki demiryolu altyapısının kendisine devredileni üzerinde demiryolu altyapı işletmecisi olarak görevlendirilmiştir” hükmü konularak mevcut hatlardan bir kısmının TCDD’ye devredilmemesinin önü açılmıştır.
- 655 sayılı KHK ile devletçe yapılacak yeni demiryollarının yapım işi Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğünün görevleri arasında sayılırken, taslakta buna bir istisna getirilerek TCDD’nin de yüksek hızlı tren hatları yapabileceği hükme bağlanmış ve mevcut sistemdeki karmaşa aynen korunmuştur.
- Taslak ile yeni bir tahkim yapılmakta, AKP’nin 10 yıllık iktidar döneminde oluşan tahribatın üzeri bir kez daha silinmektedir. Ancak, bununla da yetinilmeyecek “önümüzdeki 5 yıl içerisinde oluşacak zarar açık olarak, mevcut kamu yatırım programı içinde yer alan demiryolu yatırımlarının finansmanı Hazine sorumluluğundadır” denilerek, 5 yıldan sonrası da üstü kapalı olarak bir anlamda tahkime uğratılmaktadır.
- Bir yandan personel yetersizliğinden söz edilirken bir yandan





da mevcut personelden emekli-  
liği gelenlere, emekli ikramiye-  
lerinin %30 fazlasıyla ödeneceği  
hükmü bu sayının daha da düşü-  
rülmesine neden olacak olup, bu  
durum mevcut personele daha  
fazla iş yüklenmesi ve ihtiyacın  
karşılanması için alınacak per-  
sonelle kadrolaşmanın devam  
ettirileceğine de işaret etmekte-  
dir.

- Tasarının yasalaşması halinde taşeronlaşma daha da yaygın-  
laşacaktır. Şu anki uygulamada  
işin niteliğine göre asgari ücretin  
üzerine belli oranlarda ve  
eğitim durumlarına, işin niteli-  
ğine göre (%10-%80 arası) bir  
miktar eklenmek, yiyecek, özel  
kıyafet, yol parası vs. konulması  
suretiyle insanlar adeta kölelik  
koşullarında çalıştırılmaktadır.  
Çalışanlar sosyal ve özlük hak-  
ları taşeron şirketin insafına bı-  
rakılmakta, hemen hemen tüm  
işçiler söz konusu şirketlerde  
sendikasız ve güvencesiz olarak  
çalıştırılmaktadır.
- Şu anda tek elden TCDD tarafın-  
dan yapılmakta olan Demiryolu  
işletmeciliği bu düzenlemeden  
sonra birçok demiryolu altyapı  
işleticisi ve demiryolu işleticisi  
ile bu işleticilerin yaptığı işlerin  
hizmet alımı yöntemiyle alt iş-  
verenlere yani taşeronlara veril-  
mesi suretiyle birbirinden kopuk  
işleticiler ve şirketler tarafından  
yerine getirilecektir. Bu işleyiş  
demiryollarımızda beraberinde  
kaosta getirecektir. Buda şu

anda demiryollarımızda yaşa-  
nan kazalarda dikkate alındığın-  
da, demiryolu trafik emniyetinin  
tehlikeye atılması ve kazaların  
artması anlamına gelecektir.

- Demiryolu taşımacılığının 3. şa-  
hıslara açıldığı ülkelerde kaza-  
ların artış gösterdiği, demiryolu  
ulaşımından yararlanan yolcu ve  
yük taşıtıcılarının bu hizmetten  
daha pahalı olarak yararlanma-  
ya başladıkları, çalışan sayısının  
ise süreç içerisinde hızla azaldığı,  
çalışanların bir bölümünün  
ise işlerinden olduğu, hatta bazı  
ülkelerde bu nedenlerle geriye  
dönüşün yaşandığı da bir ger-  
çekliktir.
- Devlet adına yük ve yolcu işlet-  
meciliği yapacak olan şirkette  
(TÜRKREN A.Ş.) çalışan perso-  
nelin sosyal hakları ve ücretleri  
sendikalı oldukları için diğer  
şirket çalışanlarına göre yüksek  
olacaktır (İzmir İZBAN banliyö iş-  
letmeciliğinde çalışan makinist-  
lerin ücretlerinin düşüklüğü). Bu  
nedenle de düşük personel mali-  
yetli şirketlerle rekabet edilmesi  
sorun yaratacaktır. Buda ilerle-  
yen süreçte bu alanın tamamen  
özel sektörün hâkimiyetine geç-  
mesine neden olabilecektir.
- AKP iktidarı tarafından 657 sayılı  
Devlet Memurları Kanununda  
bulunan iş güvencemiz tartışıl-  
maya açılmak istenilmektedir.  
Şu anda yapılan bazı hizmetlerin  
taşeron firmalara yaptırılması  
sonucu iş güvencesinin olmadı-

ğı bir ortamda Tekel işçilerinin verdiği mücadelede somutlaşan işini kaybetme olgusu biz demiryolcuların başında demoklesin kılıcı gibi sallanacaktır. Karşı çıkmaz ve bunu engelleyemsek istemediğimiz halde er geç bu gerçekle karşı karşıya gelinecektir.

- Demiryolları taşımacılığındaki tekelin kaldırılması istenilmekte ancak Hollanda ve Danimarka örneklerinde olduğu gibi Alman DB Schenker Rail firmasının

yük taşımacılığına hâkim olarak uluslararası tekel yaratması söz konusu olabilecektir.

- Bu çerçevede, 655 sayılı KHK ve söz konusu taslak birlikte irdelendiğinde temel hedefin AB uyum süreci gölgesinde, demiryolu sisteminin bütün halinde özelleştirilmesinden, bu alanın topyekûn talana açık hale getirilmesinden ve siyasi kadrolaşma için yeni kadrolar yaratmaktan öte bir sonuç ve amacının olmadığı görülmektedir.





*Türkiye  
Demiryolu  
Ulaştırmasının  
Serbestleştirilmesi*

*Türkiye  
Demiryolu  
Ulaştırmasının  
Serbestleştirilmesi*





Türkiye  
Demiryolu  
Ulaştırmasının  
Serbestleştirilmesi

## Sonuç

Ülkemiz ve dünya demiryollarının içine düştüğü sıkıntılar küresel düzeyde uygulanan ulaştırma politikalarının birer sonucudur.

Dünyada uygulanan neo-liberal politikaların demiryollarına yansımaları ise demiryolu trafik güvenliğinin zaafa uğratarak kazaların artması, güvencesiz, esnek, kuralsız ve sendikasızsız bir iş yaşamının, kayıt dışı sektörün özendirilmesi, işsizliğin artması, işçi ücretlerinin düşmesi, işçi sağlığı ve güvenliğinin maliyet olarak değerlendirilmesi, kâr etmenin ana hedef olarak görüldüğü, kamu hizmetinin ortadan kaldırılarak yurttaşların müşteri olarak görüldüğü, parası olanın ulaşım hakkının olması şeklinde olmaktadır.

Demiryollarının çağdaş yaşamın ihtiyaçlarına yanıt verebilmesi için ciddi bir değişime gerek vardır. Ancak bu değişim demiryollarının parçalanması, özelleştirilmesi ve taşeronlaştırma şeklinde gerçekleştirilmemelidir.

Demiryollarında yapılacak düzenlemelerin Dünya Bankası'nın ve AB'nin finansmanı ve yönlendirmesiyle değil, ülke gerçekleri ve çıkarları ile kamu hizmeti yönü göz önüne alınarak yapılması lazımdır. Bu nedenle hazırlanan yasa tasarısı geri çekilmelidir.

Süreç işletilirken demiryolu ulaşımı diğer ulaşım alt modlarından ayrı düşünülmemelidir. Bu nedenle hazırlanan tasarının bir tarafa bırakılarak öncelikle ülkemiz ulaşım sistemine bütüncül bir

yaklaşım gösteren bir Ulaştırma Ana Planı hazırlanmalı, bu plan doğrultusunda ülke ve halkımızın ihtiyacına göre de çalışan temsilcileri ve demiryolu hizmetinden yararlananların da görüşleri alınarak yeni bir çalışma gerçekleştirilmelidir.



Çözüm; ancak üreten ve geleceğini Kurumuyla özdeşleştirmiş çalışanların sesine kulak vermekten geçer.

Bu yasa tasarısı ekmeğimize, işyerimize bir tehdit olarak karşımızda durmaktadır. Bu tehditlere karşın Sendikamız dün olduğu gibi bugünde yanında işimize ve işyerlerimize sahip çıkmaya ülke ve halkımızın çıkarlarına uygun ulaştırma politikalarının uygulanması mücadelesini vermeye devam edecektir.

Bu yasa tasarısı sadece Sendikamız üyelerini değil tüm demiryolu emekçilerini ve demiryollarından yararlanan yolcu ve yük taşıtıcılarını da olumsuz olarak etkileyecektir. Bu nedenle bu olumsuzluğa karşı aralarında Sendikamızın da bulunduğu demiryollarında örgütlü 12 sendika, vakıf ve dernekten oluşan bir platform olarak karşı durmak ve mücadele etme konusunda kararlıdır. Bu oluşum dışında kalan örgütleri de bir kez daha birlikte mücadele etmeye davet ediyoruz.

(EK:1)

## TÜRKİYE DEMİRYOLU ULAŞTIRMASININ SERBESTLEŞTİRİLMESİ HAKKINDA

### KANUN TASARISI

#### BİRİNCİ BÖLÜM

#### Amaç, Kapsam ve Tanımlar

##### Amaç ve kapsam

**MADDE 1-** (1) Bu Kanunun amacı;

- Demiryoluyla yolcu ve yük taşımacılığının hizmet kalitesi açısından en uygun, etkin ve olabilecek en düşük fiyatta sunulmasını,
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünün demiryolu altyapı işletmecisi olarak yapılandırılmasını,
- Türkiye Demiryolu Taşımacılığı Anonim Şirketi Genel Müdürlüğünün demiryolu tren işletmecisi olarak kurulmasını,
- (b) ve (c) bentlerinde belirtilen demiryolu altyapı işletmecisi ve demiryolu tren işletmecisinin hukuki ve mali yapılarını, faaliyetlerini, personellerine ilişkin hükümlerini ve ilgili diğer hususların düzenlenmesini,
- Kamu tüzel kişileri ile ticaret siciline kayıtlı anonim şirketlerin demiryolu altyapısı inşa etmesini ve bu altyapının kullanımını,
- Kamu Tüzel Kişileri ile ticaret siciline kayıtlı anonim şirketlerin demiryolu altyapı işletmeciliği ve demiryolu tren işletmeciliği yapmasını, sağlamaktır.

(2) Bu Kanun; ulusal demiryolu altyapı ağı üzerinde faaliyette bulunan demiryolu altyapı işletmecileri ve demiryolu tren işletmecilerini kapsar.

##### Tanımlar

**MADDE 2-** (1) Bu Kanunda geçen;

- Bakan: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanını,
- Bakanlık: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığını,
- Demiryolu altyapısı: Demiryolunu oluşturan zemin, balast, travers, ray ile elektrifikasyon, sinyalizasyon ve haberleşme tesisleriyle bunların tamamlayıcısı her türlü sanat yapısı, tesis, yolcu gar ve istasyonları ile yük merkezleri ve bunların eklentilerini, bağlantı yollarını,
- Demiryolu altyapı işletmecisi: Tasarrufundaki demiryolu altyapısını güvenli bir şekilde



işletmek ve demiryolu tren işletmecilerinin hizmetine sunmak hususunda Bakanlıkça yetkilendirilmiş kamu tüzel kişileri ve şirketleri,

d) Demiryolu Kazası: Hemzemin geçit kazaları hariç ulusal demiryolu altyapı ağı ve bu ağ dışındaki raylı sistemler üzerinde meydana gelen ve sadece demiryolu çeken çekilen araçlarının karıştığı yaralanmalı ve/veya maddi hasarlı demiryolu kazalarını,

e) Demiryolu tren işletmecisi: Ulusal demiryolu altyapı ağı üzerinde yük ve/veya yolcu taşımacılığı yapmak üzere Bakanlıkça yetkilendirilmiş kamu tüzel kişileri ve şirketleri,

f) Kamu hizmeti yükümlülüğü: Belirli bir hat üzerinde her hangi bir demiryolu tren işletmecisinin normal ticari şartlarda veremediği bir demiryolu yolcu taşımacılığı hizmetinin; verilmesini sağlamak amacıyla, konuyla ilgili bir sözleşmeye dayalı olarak Bakanlığın görevlendirmesi üzerine yerine getirilen demiryolu yolcu taşımacılığı hizmet yükümlülüğünü,

g) Ölümlü Demiryolu Kazası: Hemzemin geçit kazaları ile izinsiz olarak demiryolu altyapısı üzerinde bulunan şahıslara çarpma halleri hariç ulusal demiryolu altyapı ağı ve bu ağ dışındaki raylı sistemler üzerinde meydana gelen ve sadece demiryolu çeken çekilen araçlarının karıştığı ölümlü demiryolu kazalarını,

ğ) Şirket: Türk ticaret siciline kayıtlı anonim şirketi

h) TCDD: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünü,

ı) TÜRKOTREN A.Ş.: Türkiye Demiryolu Taşımacılığı Anonim Şirketini,

i) Ulusal demiryolu altyapı ağı: Türkiye sınırları içerisinde bulunan il, ilçe merkezleri ve diğer yerleşim yerleri ile limanlar, hava meydanları, organize sanayi bölgeleri, lojistik ve yük merkezlerini birbirine bağlayan devlete veya şirketlere ait bütünlüklü demiryolu altyapısı ağını, ifade eder.

## İKİNCİ BÖLÜM

### TCDD ve TÜRKOTREN A.Ş.'ne İlişkin Hükümler

#### TCDD'nin demiryolu altyapı işletmecisi olarak belirlenmesi ve görevleri

**MADDE 3-** (1) Bu Kanunla, TCDD ulusal demiryolu altyapı ağı içinde yer alan devletin tasarrufundaki demiryolu altyapısının kendisine devredilene üzerinde demiryolu altyapı işletmecisi olarak görevlendirilmiştir.

(2) TCDD'nin diğer görevleri ise şunlardır;

a) Ulusal demiryolu altyapı ağı üzerindeki demiryolu trafiğini tekel olarak yönetmek.

b) 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 bunları tahsil etmek.

c) 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 bunları tahsil etmek.

ç) Tasarrufunda olan gar, istasyon, lojistik ve yük merkezleri ile benzeri tesislerin demiryolu trafiğiyle ilgili olmayan alanlarını tekel olmamak üzere işletmek, işlettiirmek veya kiraya vermek.

d) Tasarrufunda olan demiryolu altyapısını iyileştirmek, yenilemek, genişletmek, bakım ve onarımını yapmak, yaptırmak.

e) Yüksek hızlı ve hızlı tren taşımacılığı için demiryolu altyapısını yapmak, yaptırmak.

f) Haberleşme tesisleri ve ağı kurmak, kurdurmak, geliştirmek, işletmek, işlettiirmek.

g) Ana statüsündeki görevleri yapmak.

### **TÜRK TREN A.Ş.'nin Kuruluşu ve Görevleri**

**MADDE 4-** (1) Bu Kanunun yürürlüğe girmesinden itibaren altı ay içerisinde demiryolu altyapısı üzerinde ticari esaslara göre yük ve yolcu taşımacılığı ile bunların tamamlayıcısı hizmetleri yapmakla görevli olmak üzere 8/6/1984 tarihli ve 233 sayılı Kamu İktisadi Teşebbüsleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname kapsamında TÜRK TREN A.Ş. kurulur ve ticaret siciline kayıtlı tüzel kişilik kazanır.

(2) TÜRK TREN A.Ş. ana statüsünde belirlenen görevleri de yapar.

### **TCDD ve TÜRK TREN A.Ş.'nin hukuki statüsü**

**MADDE 5 -** (1) TCDD ve TÜRK TREN A.Ş., bu Kanun hükümleri saklı kalmak kaydıyla 18/6/1984 tarihli ve 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararname hükümlerine tabidir.

### **TCDD yatırımlarının finansmanı**

**MADDE 6-** (1) TCDD'nin;

a) Yüksek hızlı ve hızlı tren taşımacılığı için yaptığı demiryolu altyapısı yatırımları,

b) Tasarrufundaki hatların çift veya çoklu hat haline getirilmesi ve iltisak hatları yapımı ile bunların elektrifikasyon, sinyalizasyon ve telekomünikasyon tesisleriyle donatılması yatırımları,

c) Tasarrufundaki demiryolu altyapısının yenilenmesine ve iyileştirilmesine ilişkin yatırımları,

yılı yatırım programı ile ilişkilendirilir ve Bakanlık bütçesinde söz konusu yatırımların finansmanını karşılamak amacıyla gerekli ödenek öngörülür

(2) İltisak hattı yapımı talep edilmesi halinde; yapılacak iltisak hattının gerektirdiği taşınmazlar, kamulaştırma bedeli talep edenden tahsil edilerek TCDD tarafından kamulaştırılır ve 49 yıllığına talep edenin kullanımına ücretsiz olarak tahsis edilir. Kullanım süresinin sonunda söz konusu taşınmazlar üzerine inşa edilmiş bütün varlıklar TCDD'ye ait olur. Bunlar için TCDD tarafından her hangi bir bedel veya tazminat ödenmez.





## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### Kamu Tüzel Kişileri ve Şirketlerin Yetkilendirilmesi

#### Kamu tüzel kişileri ve şirketlerin yetkilendirilmesi

**MADDE 7-** (1) Kamu tüzel kişileri ve şirketler;

- Kendilerine ait demiryolu altyapısı inşa etmek,
- Kendilerine ve/veya başka şirketlere ait demiryolu altyapısı üzerinde demiryolu altyapı işletmecisi olmak,
- Ulusal demiryolu altyapı ağı üzerinde demiryolu tren işletmecisi olmak, üzere Bakanlıkça yetkilendirilebilirler.

(2) Kamu tüzel kişileri ve şirketler, kendilerine ait veya tasarruflarındaki demiryolu altyapısının kullanım ücretlerini; bütün tren işletmecileri için eşit şartlar içeren ve ayrımcılık oluşturmayan bir şekilde belirler ve uygularlar.

(3) Şirketlerin, demiryolu alt yapısı inşa etmek istemeleri halinde; yapacakları demiryolu alt yapısının gerektirdiği taşınmazlar, kamulaştırma bedeli ilgili şirketten tahsil edilerek Bakanlık tarafından kamulaştırılır ve belirtilen amaçla ilgili şirket lehine 49 yıllığına bedelsiz olarak irtifak hakkı tesis edilir. Kullanım süresinin sonunda söz konusu taşınmazlar üzerine inşa edilmiş bütün varlıklar devlete ait olur. Bunlar için Hazine tarafından her hangi bir bedel veya tazminat ödenmez.

(4) Demiryolu tren işletmecilerinin; yük, yolcu ve kamu hizmeti yükümlülüğünden kaynaklanan gelir ve gider hesapları ile bunların muhasebeleri ayrı tutulur.

(5) Bu madde kapsamındaki yetkilendirmelere ilişkin usul ve esaslar 655 sayılı Kanun Hükmünde Kararname çerçevesinde Bakanlıkça yayımlanacak yönetmeliklerle belirlenir.

## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

### TCDD'nin Taşınmazlarına İlişkin Hükümler

#### Taşınmazlara ilişkin hükümler

**MADDE 8-** (1) Hazinesinin özel mülkiyetinde bulunan ve TCDD'ye tahsis edilen veya kullanımına bırakılan ya da TCDD tarafından fiilen kullanılan taşınmazlardan Maliye Bakanlığınca uygun görülen ve devrinde hukuki ve fiili engel bulunmayanlar, üzerindeki yapı ve tesisler ile birlikte, kuruluş amaçlarında kullanılmak üzere Maliye Bakanlığınca emlak vergisine esas metrekare birim değeri üzerinden ödenmemiş sermayesine mahsuben TCDD'ye devredilir.

(2) Özel mevzuat hükümlerine göre tescilli mümkün olmayanlar ile ormanlar hariç olmak üzere; Devletin hüküm ve tasarrufu altında bulunan taşınmazlardan işletmecilik için TCDD tarafından kullanılmakta olanlardan Maliye Bakanlığınca uygun görülen ve devrinde hukuki ve fiili engel bulunmayanlar, TCDD'nin talebi üzerine, Maliye Bakanlığınca Hazine adına tescil edildikten sonra üzerindeki yapı ve tesisler ile birlikte, kuruluş amaçlarında kullanılmak üzere,

TCDD'ye bedelsiz devredilir.

(3) Özel mevzuatı gereğince Hazine adına tapuya tescili mümkün olmayan ancak TCDD Ana Statüsü gereğince yürütülen hizmetlerde kullanılması zorunlu olan ve Maliye Bakanlığınca uygun görülen ve tahsisinde hukuki ve fiili engel bulunmayan Devletin hüküm ve tasarrufu altında bulunan taşınmazlar üzerindeki yapı ve tesisler ile birlikte, kuruluş amaçlarında kullanılmak üzere Maliye Bakanlığınca TCDD'ye tahsis edilir.

(4) Bu taşınmazlardan, Milli Savunma Bakanlığına tahsisli olanlar ile Türk Silahlı Kuvvetleri envanterinde olup, TCDD ile ortak kullanılan taşınmazlar bu madde kapsamı dışındadır.

(5) Bu madde kapsamındaki taşınmazların devrinden önce tescil, parselayon, ifraz, tevhit ve terkin işlemleriyle sınırlı olarak imar mevzuatı ile diğer mevzuattaki kısıtlamalar uygulanmaz.

(6) TCDD tarafından fiilen kullanılan taşınmazlardan 21/7/1983 tarihli ve 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu ile 25/2/1998 tarihli ve 4342 sayılı Mera Kanunu kapsamında kalanların tescil, devir ve tahsis işlemleri anılan Kanunlar ile bu madde hükümlerine göre yapılır.

(7) Bu madde kapsamındaki tescil, ifraz ve tevhit işlemleri ile ilgili düzenlenecek her türlü kâğıtlar damga vergisinden ve yapılacak işlemler harçlardan müstesnadır.

(8) Bu madde gereğince tapuda TCDD adına tescil ve tahsis edilecek taşınmazların bu maddenin yürürlüğe girdiği tarihe kadar kullanımları nedeniyle, TCDD adına tahakkuk ettirilmiş ecrimisil bedellerinden henüz tahsil edilmemiş olanlar, hangi safhada olursa olsun terkin edilir. Tahsil edilmiş ecrimisil bedelleri iade edilmez.

(9) Bu taşınmazlardan TCDD tarafından üçüncü kişilere kiraya verilenler hakkında, bu maddenin yürürlüğe girdiği tarihe kadar kullanımları nedeniyle, kiracılar adına tahakkuk ettirilmiş ecrimisil bedellerinden henüz tahsil edilmemiş olanlar ise, kira bedellerinin TCDD tarafından tahsil edilmiş olması kaydıyla, hangi safhada olursa olsun terkin edilir. Tahsil edilmiş ecrimisil bedelleri iade edilmez.

(10) İmar planı veya değişikliklerinde, demiryolu altyapısına komşu parsellerde demiryolu emniyetini sağlamak üzere Bakanlık tarafından belirlenen inşaat yaklaşma mesafesine uyulur. Belirlenen mesafeye uygun olmayan yapılar Bakanlığın talebi üzerine ilgili kurumlar tarafından yıkılır, yıktırılır.

## BEŞİNCİ BÖLÜM

### Çeşitli Hükümler

#### Kaza tutanağı

**MADDE 9-** (1) Ulusal demiryolu altyapı ağı üzerinde meydana gelen ölümlü demiryolu kazalarıyla ilgili olarak; ilgili demiryolu altyapı işletmecisinden iki kişi, kazaya karışan demiryolu tren işletmecilerinden ikişer kişi ve Bakanlıktan üç kişinin katılımıyla oluşan bir heyet



aracılığıyla kaza tespit tutanağı düzenlenir ve Bakanlıkta arşivlenir.

(2) Ulusal demiryolu altyapı ağı dışındaki raylı sistemler üzerinde meydana gelen ölümlü demiryolu kazalarıyla ilgili olarak; TCDD'den iki kişi, ilgili raylı sistem işletmecisinden iki kişi ve Bakanlıktan üç kişinin katılmasıyla oluşan bir heyet aracılığıyla kaza tespit tutanağı düzenlenir ve Bakanlıkta arşivlenir.

(3) Kaza tespit tutanağının şekli ve tutanakta hangi hususların yer alacağı Bakanlıkça yayımlanacak bir Yönergeyle belirlenir.

### **Kamu hizmeti yükümlülüğüne ilişkin hususlar**

**MADDE 10-** (1) Kamu hizmeti yükümlülüğü kapsamında desteklenecek demiryolu yolcu taşıma hatları Bakanlar Kurulu tarafından belirlenir.

(2) 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. Sözleşmelere ilişkin diğer usul ve esaslar Bakanlıkça bir tebliğle belirlenir.

(3) Kamu hizmeti yükümlülükleri için ihtiyaç duyulan ödenek Bakanlık bütçesine konulur.

(4) Kamu hizmeti yükümlüsü tren işletmecisinin belirlenmesine ilişkin usul ve esaslar Hazine Müsteşarlığının görüşü alınarak Bakanlıkça bir yönetmelikle belirlenir.

### **Demiryolu ve karayolu kesişmeleri**

**MADDE 11-** (1) Demiryolunun karayolu, köy yolu ve benzeri yol ile gerçekleşen kesişmelerinde demiryolu ana yol sayılır ve demiryolu araçlarının geçiş üstünlüğü vardır.

(2) Bu kesişmelerde yapılan yeni yolun bağlı olduğu Kurum veya Kuruluş alt veya üst geçit yapmak ve diğer emniyet tedbirlerini almakla yükümlüdür.

(3) Demiryolu trafik düzeninin gerektirdiği hallerde ise mevcut hemzemin geçitler ile görüşe engel teşkil eden tesisler kaldırılır.

### **Değiştirilen ve eklenen hükümler**

**MADDE 12-** (1) 18/6/1984 tarihli ve 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin

“B- KAMU İKTİSADİ KURULUŞLARI (KİK)” cetvelinde, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının altında bulunan “Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (TCDD)”nın adı “Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (TCDD)” olarak düzeltilmiştir.

(2) 18/6/1984 tarihli ve 233 sayılı KHK'nın “A- İKTİSADİ DEVLET TEŞEKKÜLLERİ (İDT)” cetvelinde, “İlgili Bakanlık: MİLLİ SAVUNMA BAKANLIĞI”ndan sonra gelmek üzere “İlgili Bakanlık: ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI” ilave edilmiş ve altına 4. Türkiye Demiryolu Taşımacılığı Anonim Şirketi (TÜRKOTREN A.Ş.) eklenmiştir.

(3) 22/1/1990 tarihli ve 399 sayılı KHK'nın eki (I) sayılı cetvele, Türkiye Vagon Sanayii

A.Ş. Genel Müdürlüğünden sonra gelmek üzere, Türkiye Demiryolu Taşımacılığı A.Ş. Genel Müdürlüğü ilave edilmiş ve merkez teşkilatında bu Kanunun EK-1'inde yer alan kadrolar ihdas edilmiştir.

(4) 4734 sayılı Kamu İhale Kanununun 3 üncü maddesinin birinci fıkrasının (s) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“s) Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü ile Türkiye Demiryolu Taşımacılığı Anonim Şirketi Genel Müdürlüğü'nün, Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayi Anonim Şirketi, Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi Anonim Şirketi ve Türkiye Vagon Sanayii Anonim Şirketinden yapacağı mal veya hizmet alımları,”

## ALTINCI BÖLÜM

### Geçici ve Son Hükümler

**GEÇİCİ MADDE 1-** (1) TÜRKOTREN A.Ş. tüzel kişilik kazandıktan sonraki bir yıl içerisinde, TCDD'nin hizmet birimlerinden TÜRKOTREN A.Ş.'ye devredilecek personel TCDD Yönetim Kurulu tarafından belirlenir ve bu maddenin ikinci fıkrası çerçevesinde kadro, pozisyon ve diğer özlük hakları ve kendileriyle ilgili devam etmekte olan davalarıyla birlikte TÜRKOTREN A.Ş.'ye devredilir.

(2) 22/1/1990 tarihli ve 399 sayılı KHK'nın eki (I) sayılı cetvelin, TÜRKOTREN A.Ş. merkez teşkilatına EK-1' de yer alan kadrolar ihdas edilerek ilave edilmiştir.

(3) TÜRKOTREN A.Ş. tüzel kişilik kazandıktan sonraki bir yıl içerisinde;

a) TCDD'nin cer, yük ve yolcu taşımalarıyla ilgili hizmetlerinde kullanılan çeken ve çekilen araçlar ve bunlarla ilgili her türlü diğer araç, gereç ve cihazlar; hak, alacak, borç ve yükümlülükleriyle bedelsiz olarak ve devam etmekte olan davaların ilgili olanlarıyla birlikte TÜRKOTREN A.Ş.'ye devredilir.

b) Devir edilen varlıklar, defter değeri üzerinden, TCDD'nin bilançosundan düşülür ve TÜRKOTREN A.Ş.'nin bilançosuna aynı sermaye olarak eklenir. TCDD'nin bilançosundan düşülen tutar kadar sermaye; TCDD'nin ödenmiş sermayesinden azaltılmış ve TÜRKOTREN A.Ş.'ye sahibi Devlet Hazinesi olmak üzere ödenmiş sermaye olarak kaydedilmiş olur.

c) TCDD'nin taşınmazlarından ilgili olanlar TÜRKOTREN A.Ş.'ye bedelsiz olarak 10 yıl süreyle tahsis edilir.

ç) Devir ve tahsis işlemleri, TCDD ile TÜRKOTREN A.Ş. arasında yapılan protokollerle sağlanır. İhtilaf halinde Bakan yetkilidir.

(4) TCDD ve TÜRKOTREN A.Ş. arasındaki devir ve tahsise yönelik düzenlenecek her türlü kağıtlar damga vergisinden, yapılacak işlemler harçlardan müstesnadır.

(5) TÜRKOTREN A.Ş. tarafından yapılacak görevler; TCDD ile TÜRKOTREN A.Ş. arasındaki her türlü devir işlemleri tamamlanıncaya kadar TCDD tarafından yürütülür.



## GEÇİCİ MADDE 2-

(1) TCDD'nin 30 Haziran 2012 tarihi itibarıyla Hazineye olan ikraz, tahvil ve yurtdışı kredilerden doğan, her türlü faiz ve gecikme zamları dâhil borçlarını, TCDD'nin ödenmemiş sermayesine mahsup etmeye Hazine Müsteşarlığının bağlı olduğu Bakanın teklifi üzerine Maliye Bakanı yetkilidir.

## GEÇİCİ MADDE 3 -

(1) Bu kanunun yürürlüğe girmesinden itibaren 5 inci yılın sonuyla sınırlı olarak TÜRK-TREN A.Ş.'nin;

- Yatırım programlarında yer alan yatırımlarının finansmanı,
- İşletme bütçesinde yer alan finansman açıkları,
- Fiili finansman açığı ile işletme bütçesinde öngörülen arasındaki fark, sermayesine mahsuben Devlet Hazinesi tarafından karşılanır.

(2) Kamu Hizmeti Yükümlülüğü, 5 yıl süreyle TÜRK-TREN A.Ş. tarafından yerine getirilir.

## GEÇİCİ MADDE 4-

(1) Bu kanunun yürürlüğe girmesinden itibaren 5 inci yılın sonuyla sınırlı olarak TCDD'nin;

- Yatırım programlarında yer alan yatırımlarının finansmanı,
- Bakım onarım bütçesinde yer alan finansman açıkları, sermayesine mahsuben Devlet Hazinesi tarafından karşılanır.

(2) Bu Kanunun yürürlüğe girmesinden önce TCDD tarafından gerçekleştirilmek üzere Kamu Yatırım Programına alınmış yatırımlar TCDD tarafından tamamlanır.

3) TCDD yatırım programında yer alan çeken çekilen araçlar temin edildikten sonraki üç ay içerisinde geçici 1 inci maddenin üçüncü fıkrasının (a) bendi hükümleri çerçevesinde TÜRK-TREN A.Ş.'ye devredilir.

## GEÇİCİ MADDE 5-

(1) TCDD ve Teşekküllerde bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihte emeklilik hakkını elde eden memur ve sözleşmeli personelden, üç ay içinde emeklilik isteğinde bulunanların emeklilik ikramiyeleri yüzde otuz fazlasıyla ödenir. TCDD Yönetim Kurulu bu süreyi bir ay uzatmaya yetkilidir.

## GEÇİCİ MADDE 6-

(1) Mevzuatta TCDD'ye yapılan atıflardan TÜRK-TREN A.Ş.'yi ilgilendirenler, TÜRK-TREN A.Ş.'ye yapılmış sayılır.

## Yürürlük

**MADDE 13-** (1) Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

## Yürütme

**MADDE 14-** (1) Bu Kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

## EK-2 İHDAS EDİLEN KADROLAR

KURUM ADI : TÜRKİYE DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI ANONİM ŞİRKETİ  
KURUM KODU :  
TEŞKİLATI : MERKEZ

UNVANI	SINIFI	SERBEST KADRO ADEDİ	TUTULAN KADRO ADEDİ	TOPLAM
1.DERECE				
GENEL MÜDÜR	GİH	1		1
GENEL MÜDÜR YARDIMCISI		3		3
TEFTİŞ KURULU BAŞKANI		1		1
I. HUKUK MÜŞAVİRİ		1		1
DAİRE BAŞKANI		8		8
BASIN MÜŞAVİRİ		1		1





### KAYNAKLAR:

- 655 Sayılı KHK İle Ulaştırma Sisteminin Tasfiyesine ve Piyasalaştırılmasına Hayırlı, BTS Haber özel sayı, Ankara, 2011.
- Aroğlu Ergin (Editör), Dünyada ve Türkiye’de Özelleştirme, Türkiye Maden İşçileri Sendikası Yayınları, Ankara, Nisan-1994.
- Avrupa Birliği’nin Enerji ve Ulaştırma Politikaları ve Türkiye’nin Uyumu, İktisadi Kalkınma Vakfı Yayınları, İstanbul, 2004.
- Aydoğanoglu Erkan, Emek Sürecinin Dönüşümü, Kültür Sanat Sen Yayınları, Ankara, 2011.
- Denizci Özge “Bir piyasa gerilimi: Garp ekspresinde cinayet!”, Sol Dergisi, S:230, Kasım-2004, s.68-73.
- Demirbaş Muzaffer, Türkoğlu Musa, “Kamu İktisadi Teşebbüslerinin Özelleştirilmesi”, Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Y.2002,C.7,S:1,s.241-264.
- Kütan, İ.Fehmi, “Yeniden Yapılanma Süreçleri ve TCDD” Uluslararası Demiryolu Sempozyumu Bildiriler Kitabı 1. cilt, 2006, s.62-71.
- Olevschi V.N. (Dünya Bankası Kıdemli Demiryolu Uzmanı), “Demiryolu Reform Modelleri ve TCDD Reformu İle İlgili Düşünceler”, Ankara, 8 Ekim -2009.
- <http://blog.milliyet.com.tr/turkiye-de-ozellestirme-sureci/Blog/?BlogNo=326209> (Son erişim:25.12.2012)
- KİT’ler ve Özelleştirme.Bağımsız Sosyal Bilimciler Grubu.DİSK/Genel-İş Sendikası



**Dün Mücadele Ettik...  
Bugün de Mücadele Ediyoruz...  
Yarın da Mücadele Etmeye  
Devam Edeceğiz...**

