



**TCDD'NİN YENİDEN
YAPILANMASI REFORM MU ,
TASFIYE Mİ?**

**YÖNLENDİRME KOMİTE TOPLANTISI
9 ARALIK 2003 ANKARA**

BİRLEŞİK TAŞIMACILIK ÇALIŞANLARI SENDİKASI
Mithatpaşa Cad. Kıvanç Apt. No: 56/4 Kızılay/ANKARA
Tel: 0312 435 59 09 Fax: 0312 435 04 74 e-posta: info@bts.org.tr

ULAŞIM POLİTİKALARINA YAKLAŞIMIMIZ

Ulaşım, “kişilerin ve malların yer ve/veya zaman faydası sağlamak üzere ekonomik, hızlı ve güvenli yer değişmesi” olarak tanımlanabilir. Kuşkusuz ülke ekonomisinin dinamizmi ulaştırmanın ve kentleşmenin aldığı biçim ile doğrudan ilişkilidir. Bu bağlamda; ulaştırma alt sistemlerinin birbirine karşı üstünlüklerinin birbirini tamamlayacak şekilde kullanılması ile yapılacak fayda ülke genelinde katma değer oluşumuna büyük katkılar sağlayacaktır. Tüm dünyada ulaştırma sistemlerinin koordineli ve kombine yapıda faaliyet göstermesi ekonomik gelişmenin yadsınamaz bir unsuru olarak kabul edilmektedir.

Ülkemizi yönetenlerin bugüne kadar uyguladıkları ulaşım politikaları; toplu taşımacılığa yönelik kısa ve uzun vadeli hedefleri, politikaları ve bu politikaların sonucu olan stratejileri kapsamamaktadır. Ülke kaynaklarını doğru kullanacak ulaşım alt yapısına yönelik mali bir plan ve bütçe olmadığı gibi, fizibil olup olmadığının değerlendirilmesi yapılmadan birçok karayolu yapım projesi Dünya Bankasının kredileri kullanılarak gerçekleştirilmekte ve uluslar arası sermayenin sermaye ihracına olanak sağlanarak toplumun geleceği ipotek altına alınmaktadır. Bu nedenle karayolu sistemin tek taraflı olarak beslendiğini diğer ulaşım sistemlerinin sürekli gözardı edilmekte, yapılması gereken yatırımların, iyileştirmelerin ve kurulması düşünülen fabrikaların kurulmaması için engel çıkarılmaktadır. Bu politika sonucu alternatif ulaşım taşıma sistemleri terk edilerek karayolu taşımacılığı teşvik edilmiştir.

Ulaştırma sistemleri arasındaki bu dengesiz gelişme ve koordinasyonsuzluk sadece ekonomik fayda/maliyet yönünde dengeleri bozmakla kalmayarak, bunun yanısıra karayolunun hızlı gelişmesi özellikle kent içi ve kentler arası yol kapasitelerini ve park yeri yetersizliklerini de artırmaktadır. Yine bu sektöre yönelik yatırımlar dış ödemeler dengesini de bozmuştur. Buradaki en önemli faktör özel sektör aracılığıyla otomotiv sanayinin montaj sanayisi olarak hızlı gelişmesi ve tüketim toplumunun özendirilmektedir.

21. yüzyılda ulaşım; çağdaş uygulama, yaklaşım ve politikaları tercih eden, yatırımda ve işletmecilikte kaynakları etkin ve verimli kullanan, mevcut altyapı ve tesislerin kapasitesini en üst düzeyde değerlendiren, çevresel, kentsel, insani ve tarihi değerleri bozmayan, koruyan ve destekleyen, kentin veya kentlerin kaderini etkileyecek büyük projelerde kentlerin sahibi olan kentlilerin söz ve karar sahibi olduğu, meslek kuruluşları ve sivil toplum örgütlerini her aşamada karar süreçlerine katan, modern teknolojilerin kullanımında etkinliği gözeten projeler, yöntem ve teknikler kullanılması ve bunun bir devlet politikası haline gelmesi ile toplumsal yarar işlevini yerine getirebilecektir.

Ulaşım bir kamu hizmetidir.

Kamu hizmeti toplum kesimlerinden gelirine göre alınan vergilerin yine toplumun kolektif ihtiyaçlarını karşılamak üzere kullanılmasıdır. Bu özelliği nedeniyle piyasa hizmetinden nitelik olarak farklıdır. Piyasa hizmeti kâr ya da zarar ölçütüne göre hareket ederken Kamu hizmeti toplumsal fayda ölçütüne göre hareket eder.

Sağladığı toplumsal yarar nedeniyle kamu hizmetinde kâr- zarar hesabı yapılamaz.

Bir örnek vermek gerekirse: Toplumun trenle seyahat alışkanlığı yoktur. Coğrafi özelliklere, toplumsal ihtiyaçlara ve maliyete uygun bilimsel bir toplu ulaşım sistemi olmasına rağmen insanlar tercihini karayolu ve özel otomobillerden yana kullanmaktadır. Bu da yüksek oranda kazalara, can kayıplarına, maddi zararlara, çevre ve gürültü kirliliğine, tarihsel ve doğal dokunun bozulmasına neden olmaktadır. Birçok yerde trenler kapasitesinin altında yolcu taşıyordur. Kamu hizmeti *“trenleri çalıştırıyorum ama bugün 2 vagon dolusu yolcu veya yük vardı o nedenle vagonlardan tasarruf edeceğim ya da trenleri kaldıracam”* diyemez; trenle seyahatin önemini ve faydalarını kampanyalarla halka anlatır. Böylece kazaları ve can kayıplarını önleyerek toplumsal maliyeti en baştan önlemeye çalışır. Toplumsal yarar söz konusu olduğu için, parasında pulunda değildir. Trenleri bedava da çalıştırabilir.

Ama talep odaklı hizmet bunu yapmaz. Talebin olmadığı alanlarda yatırımlar yapmak yerine doğrudan tam kapasite tren kullanımı olan yerlerde yatırımları destekler, bu nedenle bir taraftan ulaşım planını bir taraftan insanların hayatını tehlikeye atar.

Kamu hizmetlerinde arz yerine talep, hizmetin piyasalaştırılmasının bir başka teknik adıdır. Az gelişmiş ve bağımlı bir kapitalist sosyoekonomik yapısı olan bizim ülkemizde, kamu hizmetinde etkinlik piyasa üzerinden sağlanamaz. **Burada yapılması gereken kamu hizmetlerinin toplumun tüm kesiminden toplanan vergilerle finansmanını genişletmektir. Toplu ulaşım hizmetlerini giderek daha geniş alanda arz temelli yaymaktır. Bunun için de önce etkili bir ulusal kalkınma planına ve bilimsel, ülke kaynaklarını kullanan “ulaşım ana planına” ihtiyaç vardır.**

Ülkemizde ise bu uygulamanın tam tersi bir ulaşım politikası belirlenmiş ve uygulanmaktadır. Bu yetmezmiş gibi 1995 yılında başlatılan “ TCDD'nin Yeniden Yapılanması” adı altında yürütülen demiryollarının tasfiye ve özelleştirme projesi son aşamasına gelmiştir. Uygulamanın Avrupa 'da başarılı olduğunu iddia eden yöneticiler AB ülkelerinden Almanya'da uygulanan yeniden yapılanma projesini örnek gösteriyorlar. Ancak AB 'nin ulaşım politikaları hiçte hizmetin kamu hizmeti olarak devam etmesini içermeyen, özelleştirme ve kar esaslı politikalardır.

İncelemek gerekirse:

AVRUPA BİRLİĞİ'NİN ULAŞIM POLİTİKALARI

1991'den bu yana demiryollarında yeniden yapılanma çalışmaları için çerçeve oluşturmak amacıyla yönergeler yayınlayan Avrupa Komisyonu;

- 1- Altyapı ve demiryolu işletmeciliğinin, yük ve yolcu işletmeciliğinin birbirinden ayrılmasını, bu farklı iş birimleri arasında kaynak aktarımı YAPILMAMASINI
- 2- Bütün AB ülkeleri demiryollarının lisanslı AB demiryolu şirketlerine açılmasını
- 3- Altyapı kullanım ücretlerinin ödenmesini
- 4- Demiryollarında mali iyileştirmeler için mekanizmalar oluşturmasını talep etmektedir.

AT Komisyonu tarafından hazırlanan "Ortak Ulaştırma Politikasının Geleceği" başlıklı 2 Aralık 1997 tarihli ve COM (92) 494 sayılı bildiride (Beyaz Kitap'ta) ulaştırma faaliyetlerinin uluslar arası niteliği nedeniyle; Topluluğu kuran Roma Antlaşması'nda ortak ulaşım politikasının dış boyutunun da düşünülmesi belirtilmekte; bu çerçevede 3. ülkelerle ilişkilerin güçlendirilmesi gereğine yer verilmektedir. Ayrıca Prag deklarasyonunda da ulaşımda birleştirilmiş bir Avrupa niyeti ortaya konulmasına rağmen, bu küresel yaklaşım savıyla D. Avrupa ülkelerinden ve bu arada Bulgaristan'dan söz edilmesine karşılık Türkiye'den ulaştırma ilişkileri ve yapıları açısından hiç söz edilmemiştir.

Pazar ekonomisi koşullarında trafiğin demiryollarına daha fazla kaydırılmasında şu araçların geçerli olacağı AB tarafından düşünülmektedir:

1. Bileşik Taşımacılığın (*Combined Transport*) İyileştirilmesi:

Bileşik taşımacılığın iyileştirilmesi ulaştırmanın belli ölçülerde karayolundan demiryoluna kaymasına yardımcı olabilecektir. Fakat bileşik taşımacılığın iyileştirilmesi konusunda ulusal veya uluslararası düzeyde çok değişik teknik çözümler ve kârlılık konusunda farklı görüşler mevcuttur.

2. Her türlü Ulaşımda İçsel ve Dışsal Maliyetlerin Kullanıcılara Yüklenmesi:

İçsel Maliyetler: Yatırım maliyetleri ile yol bakım ve işletme maliyetlerinden oluşan içsel maliyetlerin her taşımacılık türü için belirlenmesi ve bu maliyetlerin ulaşım sistemleri arasında bir denge sağlayacak biçimde kullanıcılara ödetilebilmesinin yöntemlerinin geliştirilmesi planlanmaktadır. Avrupa Komisyonu bu konuda bir yeşil doküman hazırlamıştır.

Dışsal Maliyetler: Trafik sıklığı ve kazalarının, yaratılan çevre kirliliği, gürültü ve iklim değişikliğinin toplumsal maliyeti, ulaştırma sektörünün dışsal maliyetini oluşturur. Yapılan bir çalışmaya göre Avrupa Birliği ülkelerinde bu maliyet, yılda toplam 250 milyar ECU'dür ve bu miktar, Birlik ülkelerinin Gayri Safi Yurtiçi Hasılatları (GSYİH) toplamının % 4,1'ini oluşturmakta ve bunun % 90 kadarı karayolu taşımacılığından kaynaklanmaktadır.

Avrupa Birliği Ulaşım Politikası'ndan sorumlu Komisyon üyesi Neil Kinnock şöyle demektedir: *"Soluk almak ve uyumaktan sonra insanların zamanının çoğunluğunu alan diğer faaliyet şüphesiz ulaşım. Çoğumuz otomobil ile seyahat ediyoruz, fakat aracın maliyetini karşıladıktan sonra gerisini düşünmüyoruz. Halbuki kirlettiğimiz havanın çocuklarda yol açtığı solunum bozukluklarının tedavisi, kirletilen havanın temizlenmesi, bozulan otoyolların onarımı, trafik sıklığı ile kaybedilen mesai saatlerini dikkate alarak bu maliyetin gerçekte ne kadar olduğunu durup düşünmeliyiz."*

Avrupa'da karayolu ağırlıklı mevcut ulaşım politikaları ile gelinen noktada, ulaşım sektöründeki dışsal maliyet, yukarıda da işaret edildiği gibi, Avrupa Birliği için, üye ülkelerin GSYİH toplamalarının % 4,1'i mertebesindedir (% 2'si trafik sıklığının, % 1,5'u trafik kazalarının, % 0,6'sı kirletilen hava ve yaratılan gürültünün yol açtığı maliyet) ve bunun % 90'ı karayolu ulaşımından kaynaklanmaktadır. Yatırım ve ulaşım modelleri kesin olarak değiştirilmediği takdirde mevcut politikalarla ulaşımın

sürdürülebilir olmaktan çıkacağı pek çok kesim tarafından kabul edilmekte ve bu görüş giderek yaygınlık kazanmaktadır.

Ekonomik gelişmenin temelini oluşturan ulaşımın ancak yüksek-hız trenlerinin payının artırılması ile 'sürdürülebilir' biçimde gelişebileceğini belirleyen Avrupa Birliği, bu payın artırılması için önlem almaktadır.

Değerlendirme:

1- AB'de demiryolunu canlandırma çabası, karayolu karşısında demiryolunun pazar payının artırılmasına ve özellikle uzun mesafelerde bulunan yeni pazarlara kısa zamanda ve az maliyetle ulaşma çabasına yöneliktir.

2- Avrupa Birliği ülkelerinin sosyal devlet özelliği dışsal maliyetleri önemsemesine neden olmaktadır. Ancak bu önemsendiği halde Demiryollarının ticarileştirilmesi, sosyal devlet özelliğinin bir taraftan tasfiye edilmesi demektir.

3- Ayrıca gitgide azalan petrol kaynakları, AB'ni petrole bağımlı ulaşım teknolojisinin yerine alternatif enerji kaynaklarını kullanabilme imkanı sağlayan teknolojilere yönelmektedir.

TÜRKİYE'DE DEMİRYOLU ULAŞIMININ AB DİREKTİFLERİNE GÖRE YENİDEN YAPILANDIRILMASI

2003 AB Katılım Ortaklığı Türkiye'nin IMF ve Dünya Bankası direktifleri doğrultusunda yeniden yapılanmasını desteklemektedir. Ayrıca AB müktesebatına uyumun sağlanması için Demiryolu ulaşımında düzenleyici birimin hala kurulmadığını da belirtmektedir.

Yeniden yapılandırma çerçevesinde halen faaliyetlerini 233 Sayılı Kamu İktisadi Teşebbüsleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname doğrultusunda sürdüren TCDD Genel Müdürlüğü'nün yeniden yapılandırılması kapsamında hazırlanan Demiryolu Kanun Taslağının Ulusal Program'da yer alan taahhütler gereği AB müktesebatına uyumluluğunun sağlanması konusundaki çalışmalar hızlandırılmış bulunmaktadır. Mevcut durumda, taslak demiryolu kanunu ile ilgili AB müktesebatı arasındaki yasal farklılıkları, demiryolu ulaştırma sektörünün yönetsel ve yapısal farklılıkları ve Türk demiryolu sisteminin altyapı hususlarını tanımlamak amacıyla bir farklılık analizi çalışması yapılmaktadır. Yeniden yapılanmanın ve piyasa liberalizasyonunun olası sosyal etkileri ve Türkiye'deki yük ve yolcu trafiği açısından pazar yapısı ve eğilimleri analiz edilmektedir. Bu çalışma sonunda, TCDD'nin yardımı ile taslak demiryolu kanununu AB müktesebatına uyumlu hale getirmek için yasal önlemler, kanunun etkin bir şekilde uygulanması için gerekli yönetsel ve yapısal iyileştirmeler, ön maliyet tahmini ile gerekli altyapısal iyileştirmeler, kombine taşıma olanaklarının uygulanması, olası özelleştirme uygulamaları gibi hususları içeren ve 2003-2008 yıllarını kapsayan bir eylem planı hazırlanacaktır. Farklılık analiz etüdü ve eylem planının tamamlanmasının ardından AB finansmanı için gerekli görülen projelerin şartname ve ihale dokümanlarının hazırlanacaktır.

Ancak Avrupa Birliği'nin "yeniden yapılandırma" çerçevesi bir dizi soruna yol açmaktadır. Bu sorunlardan bazıları:

1- Altyapı-İşletmecilik Bölünmesi:

Bu karayolları modelidir. Ne var ki demiryolları teknik ve yapısal olarak karayollarından çok farklı özelliğe sahiptir. Dolayısıyla trenlerin raylar üzerinde verimli ve güvenli bir şekilde işleyebilmesi için ray, sinyal, elektrik ve sınırlı olan manevra kabiliyeti arasında hem günlük hem de uzun vadeli koordinasyon gereklidir. Bu hizmetleri alan firmaların arasındaki koordinasyonsuzluk ve rekabet durumu demiryolu güvenliğini azaltarak İngiltere, Almanya, Norveç ve İsveç'te ciddi facialara neden olmuştur.

2- Kurumsal Bölünme:

Özellikle Dünya Bankası demiryollarının asli faaliyetler ve ikincil faaliyetlerin, yük ve yolcu taşımacılığının birbirinden ayrılmasını istemektedir. Bunun amacı kâr eden birimler ile zarar eden birimlerin belirlenmesi ve özelleştirmeler ile şirketlerin kârlı alanlara yönelmesidir. Ancak demiryolu gibi entegre bir hizmeti parçalamak, "sorumlu kim" yanıtını belirsizleştirecektir.

3- Özelleştirme:

Avrupa Birliği, yolcu ve özellikle de yük taşımacılığı yapan lisans sahibi şirketlerin faaliyetini öngörmektedir. Bu şirketler hizmet değil kâr amaçlı olacaktır.

Özelleştirmenin işten atılma, çalışma koşullarının kötüleşmesi, iş güvenliği ve sosyal güvenliğin ortadan kalkması, çalışanların yaşam standardı ve örgütlenme hakkına darbe indirdiği yapılan özelleştirmelerle görülmüştür.

Özelleştirme kamu maliyesi açısından son derece pahalı bir adımdır. İngiltere' de özelleştirmelerden önce demiryollarına 1 milyar sterlin harcanırken bu rakam özelleştirmelerle birlikte 2.1 milyar sterline çıkmıştır. Özel altyapı şirketi kâr etmiştir ama bunun bedeli, demiryolu güvenliğinin riske atılması neticesinde oluşan kazalarla çalışanlara ve yolculara ödetilmiştir.

4- Fiyatlandırma:

Özel demiryolu işletmecilerinin altyapı için ödeyecekleri ücret yüksek olunca bu maliyeti karşılayamamakta ve demiryollarına yatırım yapılmamaktadır.

5- "Toplam Kalite Yönetimi" (TKY)

Toplam kalite Yönetimi, kapitalist sistemin yaşadığı karlılık krizinin çözümünü hedefleyen "bütünsel bir yeniden yapılandırmanın" işyeri ve işletme düzeyindeki girişimleridir.

Üretim sürecinde geçen sürenin tamamen disiplin altına alınması, çalışanların bedensel ve beyinsel enerjilerinin üretim sürecine katılmasını hedefleyen TKY'de , esnek üretim, esnek istihdam, perfonmansa göre ücret ve çalışma sisteminin devamında gelen uygulamalardır.

Toplam kalite Yönetimini parlatmak için "bireyleşme", özgürleşme", " katılım" gibi hoş ifadeler kullanılsa da, aslında sistemin kendisi çalışanların karşı karşıya gelmesine, çalışanlar arasında dayanışma duygusunun kırılıp çatışmaların başlamasına ve rekabete, çalışanlarındaha fazla sömürülmesine, sendikal örgütlenme ve toplu sözleşme gibi hakların ortadan kaldırılmasına yol açan uygulamalardan ibarettir.

• Müşteri Memnuniyeti

TKY’de müşterinin ne istediğini anlamak için müşteriyle yakın iletişimin gerekli olduğu belirtilmektedir. Müşteri, işletme dışında olabileceği gibi, üretim hattında yer alan bir sonraki aşamada olabilir. Bu bakımındanTKY yaklaşımında, müşteri tanımı da değişmiştir. Bu amaçla müşteri kavramı iç ve dış müşteri olarak iki bölümde incelenmektedir. “ Dış müşteri işyeri-işletme dışındaki mal veya hizmetleri alan ve kullanan kişilerdir “ TKY’nin işletme yönetimine kazandırdığı belirtilen iç müşteri kavramı ise şöyle tanımlanmaktadır. “ Eğer işletme içerisindeki birimlerde birbirlerinden mal veya hizmet alıyorsa birbirlerinin müşterisidirler” .İç müşteri kavramıyla işyerindeki çalışanların birbirini denetlemesi amaçlanmakta, böylece oto denetim sağlanmakta ve iş ilişkilerinin rekabete dayandırılması gündeme gelmektedir.

- **Kalitemi?**

TKY’nin ana felsefesinin kaliteli üretim yapmak olduğu belirtilmektedir. Kaliteli mal ve hizmet adına yapılan reklamlarla piyasa ve dolayısı ile tüketiciler yönlendirilmekte, yeni mal ve hizmetler tüketilmeye çalışılmaktadır. Böylece ihtiyaçla ve hatta gelirle orantılı olmayan bir tüketim alışkanlığı körüklenmektedir. Tüketim maddelerini büyük bir çöşku ile tüketen ve tükettiği ölçüde bireysel kimlikler edinen insanların düşünme biçimleri de değişmektedir. Geline noktada ihtiyaçlar için değil, piyasa için üretim söz konusu olmaktadır. “ Kalite “ ve “müşterinin seçme hakkı “ sürekli tekrarlanan anahtar kavramlar haline gelmiştir. Uygulamaya karşı çıkmakın anlamı, kaliteli mal ve hizmet üretimine karşı çıkmak olarak değerlendirilmektedir.

Günümüzde birçok sektörde tekeli uygulamalar geçerli iken, üretilen mal ve hizmetler sınırlı sayıdaki birkaç tekel tarafından belirlenirken, tüketicilerin kaliteyi belirleme ve seçmelerinin mümkün olamayacağı açıktır. Diğer yandan tümüyle piyasaya yönelik yapılan üretimle, kaliteli mal ve hizmet üretilmeyeceği de ortadadır. Kalite aynı zamanda görece bir kavramdır. Bir ürünün kalitesi farklı sınıflardan , toplumsal kesimlerden ve gelir düzeyinden insanlar için farklı tanımlanabilir. Diğer yandan kaliteyi müşterilerde belirlememektedirler.

Kalitenin üretim süreci içinde yer alan tüm kişilerle ortak bir hedef olarak kabul edilmesi ile çalışanların isteklerini, beyinlerini, yüreklerini ve çıkarlarını kurumun gelişmesi için bir araya getirmeleri gerekir. Böylece yaşama zamanlarını giderek artan bir düzeyde üretim zamanına dönüştürülmesi hedeflenmektedir. Çalışanlara, kalite için yürütülen faaliyetlerin üretimin bir parçası olduğu düşüncesinin yaratılması ile bir aidiyet duygusunun oluşturulması amaçlanmaktadır. Aidiyet duygusu ile çalışanların, faaliyetlerin gönüllü uygulayıcıları konumuna gelmeleri beklenmektedir. Böylece işveren için değil de müşteri için çalışıldığı izlenimi verilmektedir.

Ulaşım iş kolunda bu kıstasla çalışan bir personelin vereceği hizmet açısından kaliteli olacaktır. Ancak hizmet alan kesimler (yani “müşteriler”) açısından artık riskli bir yolculuk söz konusudur. Üstelik bu yolculuk çok pahalıya mal olacaktır.

- **Sürekli İyileştirme (Kalite Çemberleri)**

TKY, daha yüksek kaliteye ulaşmak için üretim sisteminin tüm aşamalarının iyileştirilmesi için daha fazla çalışmalar yapılmasını hedefler. Sürekli iyileştirme çalışmaları bir takım çalışması anlayışı içinde yapılır. Bu modelde çalışanlar **Kalite Çemberleri** ve **Problem Çözme Grupları** gibi adlar verilen gruplar içerisinde yer almaktadır. Bu takımlara katılım gönüllülüğe bırakılmış olup, takımlar 4-20 kişilik bir yapıdan ibarettir. Model çalışanlardan bedensel güçlerinin yanında yaratıcı güçlerini de kullanmalarını istemektedirç Model çalışanların yalnızca işlerini yapmalarını değil, işi daha iyi nasıl yapabileceklerini de düşünmelerini ve yöntem geliştirmelerini, böylece “ yönetime katılmalarını” istemektedir.

Katılım yalnızca önceden ayrıntılı olarak tanımlanmış bir alanda ortaya çıkan sorunların çözümü ve verimliliğin artırılması için söz konusudur. Katılım ve sorumluluk duygusunun artırılması, kişi ve grupların tüm enerjilerini ve çabalarını işyerine / yaptıkları işe kanalize etme ile sınırlandırılmıştır.

Kalite, verimlilik, maliyet gibi üretim ve üretim yerini ilgilendiren konular kalite çemberlerinin konusudur. Kalite çemberlerinde tartışılmayacak, “beyin fırtınası” yapılamayacak konular belirlenmiştir. Buna göre ; **ücretler, özlük hakları, sosyal haklar, kişisel problemler kalite çemberlerinin konusu değildir. İş koşullarının iyileştirilmesine yönelik bir katılım söz konusu değildir.**

TKY ile , çalışanları doğrudan kontrol yerine iş ile bütünleşmiş içten bir kontrol sağlanmaktadır. İşletme ile bütünleşen bireyler oluşturulan takımlar aracılığı ile kontrol ve izleme faaliyetini içselleştirmektedir. Performans ölçümü takımın faaliyeti üzerinden yapılmakta, böylece takım içi denetim koşulları yaratılmaktadır.

Böyle bir takım çalışmasının olumlu bir sosyal iletişim sağlaması olanak dışıdır. Tam tersine bu çalışma ile takım içerisinde yer alanlar ve farklı takımlar birbirini izleyen, kontrol eden bireyler haline gelmekte, her çalışan ve takım, diğerlerinin işvereni / yöneticisi gibi davranmaya zorlanmaktadır. Böylece takım çalışması açık bir baskı aracına dönüşmektedir. Kalite çemberleri de, gruplar arasında daha fazla öneride bulunma çalışanlar arasında rekabeti ve stresi yaratmaktadır.

- **Katılımcılık mı?**

TKY’de belirlenen hedeflere ulaşmak için tüm çalışanların katıldığı izlenimi yaratılan bir yönetim anlayışın yerleştirilmesi hedeflenmektedir. Oysa TKY’nin katılımcılığı esnek üretim ile işverene bağımlı kılınan, kendini birey olarak ifade edemeyen, kolektiviteden uzaklaştırılmış çalışanların işletme ile uyumlu bir çalışma yapmasına olanak sağlayan bir yapıdır. İşletme içi demokrasi yalnızca görüntüde söz konusudur.

Katılım ayrıca kurum-işyeri/ işletme ile bütünleşmiş bireyler yaratarak sağlanmaya çalışılmaktadır. Üretimde verimlilik ve karlılık artışının sağlanması halinde “ tüm taraflar birlikte kazanır” , “ yönetim ve çalışanlar arasında çatışma değil, uyum esastır”. Ayrıca “hepimiz aynı gemideyiz, gemi batarsa hepimiz batarız” anlayışı yerleştirilmektedir. “ İşletme olmazsa biz de olmayız “, “ biz bir aileyiz” gibi ideolojik yöntemlerle çalışanların daha fazla çalışması sağlanmaya çalışılmaktadır. Özetle herşey daha fazla üretim içindir. Çatışmaya değil, uyum ve uzlaşmaya ihtiyaç vardır, bunun içinde gönüllü kabul söz konusudur.

6- Performansa Bağlı Ücret

Bireysel performansa dayalı ücret sisteminde, performansla ücret arasında bir ilişki kurulmakta ve tek tek bireylerin performanslarının artmasının toplam performansı artıracığı düşünülmektedir. Başarılı bir kişinin, kendinden daha az ve ilgisiz çalışan kişiyle aynı ücreti alması halinde, çalışanın motivasyonunun olumsuz yönde etkileneceği belirtilmektedir.

Sistemde, çalışanlar bireysel performanslarına bağlı olarak ödüllendirileceği gibi, takımın performansına bağlı olarak da ödül verilebilmektedir.

Bu sistemde aynı işi yapan iki kişinin kişisel performanslarının farklı olması gerekçesi ile farklı ücret alması söz konusu olabilecektir. Sistem, yine aynı kişinin de aydan aya, ya da yıldan yıla performansına bağlı olarak değişik ücret almasını sağlar. Ücretteki farklılık kişisel performansa bağlı olmakla birlikte, işyeri performansına da bağlı olabilir. İşyerinin karlılığı düşerse kişisel performans iyi bile olsa, ücret düşük olabilir. Aynı şekilde Düşük Puan alan kişi ya işten çıkarılır, ya da düşük bir pozisyona getirilir.

Performansa dayalı ücret sistemi esas olarak toplu sözleşme sistemini ortadan kaldırmata ve örgütsüzlüğü, bireyciliği teşvik etmektedir. Sistem çalışanlar arasında aşırı rekabete yol açarak, işbirliğini ve yardımlaşmayı azaltmaktadır. Diğer yandan sistem çalışanların kendi içinde de ciddi ayrımcılığa yol açmaktadır. Sistemden olumsuz yönde en çok ; kadınlar, yaşlı işçiler, part time çalışanlar, bedensel engelliler etkilenecektir. Bu kesimler dışında en önemli ayrımcılık yaş konusunda yaşanmaktadır. Bir araştırmaya göre yüksek puan alanlar genç yaşta çalışanlar olmaktadır.

Gerçekte işverenler iş sözleşmelerini bireyselleştirme süreci ile sendikaları devreden çıkarma veya etkilerini azaltma yolunu bulmaktadırlar. Bu açıdan performansa dayalı ücret işçi- işveren ilişkilerini kolektif boyuttan uzaklaştırıp bireysel ilişkilere yöneltmektedir. Bu da sendikaların varlığını tehdit etmektedir.

Çalışanın performansının değerlendirilmesinde öznel kriterler, ücret artışlarını veya yükselmeyi belirlediğinden, yönetim işten ayrılmasını istediği kişiye düşük prim vererek onu bezdirme, yola getirme veya ayrılmaya zorlama şansına sahiptir. Ayrıldığı zaman iyi bir alternatifinin olmaması çalışanları yönetimin onayı ve beğenisini kazanmak için sürekli çaba göstermeye itmektedir.

Ücretlendirme sisteminin kıdem esası ile birlikte personel değerlendirilmesine dayanması, ekip içindeki çalışanların kendilerini ön plana çıkarmaya çalışmalarına yol açmakta bu da hem rakipler arası bir rekabete, hem de aynı ekip içindeki çalışanların birbirleri ile rekabet etmeleri ve yarışmaları sonucunu doğurmaktadır. Böylece bir yandan aynı işi yapan çalışanlar arasında dayanışma parçalanmakta, öte yandan sendikaların belli ve eşit bir iş ücret pazarlığı yapmaları zorlaşmaktadır.

Değerlendirme: Yeniden yapılandırma diye ifade edilen bu çalışmada “yeni” olan tek şey kamu hizmetinin piyasa hizmeti haline getirilmesidir. Onun dışında yeni olan hiçbir şey yoktur. Bize göre yeniden yapılandırma, ülkemizdeki kaynakların seferber edilerek Demiryolu teknolojisinin yenilenmesi, yıllarca ihmal edilen Demiryollarına yatırım yapılarak çevre kirliliği, orman ve tarım alanlarının tahribatı ile ülkemizde zarar gören tarihsel dokunun korunması, dün olduğu gibi bugün de dünyanın en güvenli ulaşım sistemi olan Demiryolu taşımacılığının ülkemizde de ucuz, güvenli ve çağdaş koşullarda yapılmasının sağlanmasıdır. Bu nedenle;

- Ulaştırma, bir kamu hizmeti olarak ele alınmalıdır.
- Toplu taşımacılığa önem verilerek teşvik edilmeli ve özendirilmelidir.
- Ulaştırma sektörünün alt sektörlerini oluşturan demiryolu, denizyolu, karayolu ve havayolu sistemleri bir bütün olarak ele alınmalı, yatırımlar birbirini tamamlar nitelikte olmalıdır.
- Deniz ve su yolları potansiyelinden yararlanılmalı, üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizde deniz taşımacılığı teşvik edilerek yeni hatlar açılmalıdır.
- Özellikle yük taşımacılığının demiryolu ve denizyoluna kaydırılması için yeni düzenlemeler yapılmalıdır. Örneğin: Bazı malların bu yolla taşınmasının mecbur bırakılması gibi. Böylece trafik kazalarının, zaman kaybının, akaryakıtı bunca kaynak aktarılmasının önemli nedeni olan kamyon taşımacılığının payı düşecektir.
- Kentler arasında otoyol yapımından vazgeçilerek mevcut karayolu güzergahlarında bölünmüş yol olarak genişletilme yapılmalıdır.
- Karayolları Genel Müdürlüğü Bayındırlık ve İskan Bakanlığından ayrılarak Ulaştırma Bakanlığına bağlanmalıdır.
- Boğaz tüp geçit projesi acilen işlerlik kazandırılmalıdır.

- Ankara-İstanbul arası hızlı tren projesi devreye sokulmalıdır. Ayrıca demiryollarında hazır durumda bekleyen kuzey-güney, batı-doğu arasındaki projeler mutlaka hayata geçirilmelidir.
- Büyükşehir ve sanayi merkezlerimiz, çağdaş standartlara uygun demiryolları ile birbirlerine ve limanlara bağlanmalıdır. Örneğin; Edirne'den doğu illerine bir ana eksen oluşturulmalı, Bursa, Antalya, Trabzon demiryolu ile ana eksene bağlanmalıdır. Ankara, İstanbul, İzmir, Adana, Zonguldak, Samsun gibi sanayi ve şehir merkezleri doğrudan ve en kestirme demiryolu hatları ile birbirine bağlanmalıdır.
- Ülkemizin en önemli projesi olan GAP'tan beklenen yararın sağlanabilmesi için projelendirilmiş ancak bekletilen Birecik-Nusaybin-Habur, Kurtalan-Irak sınırı, Palu-Diyarbakır demiryolu hatlarının yapımına başlanmalıdır.
- Kent içi ve kentler arası ulaşımlarda toplu taşımacılık birincil öncelik taşınmalı ve çevre kirlenmesi asgari düzeye düşürülmelidir. Toplu taşımanın benimsenmesi için sübvansiyonlar yolu ile toplu taşımacılığı cazip hale getirecek düzenlemeler yapılmalıdır.
- Toplu taşıma araçları ve ulaştırma sistemleri engellilere uygun olarak düzenlenmelidir.
- Kentlerin kaderini etkileyecek büyük projeler tartışmaya açılmalı, sendikalar, meslek odaları, sivil toplum örgütleri ve üniversitelerin görüşleri alınmalıdır.
- Başta Metro, hafif raylı sistemler olmak üzere kent içi ulaşım projeleri geliştirilmelidir.
- Özellikle yük taşımacılığının demiryolu ve denizyoluna kaydırılması için yeni düzenlemeler yapılmalıdır. Bazı malların bu yolla taşınmasının mecbur bırakılması için kararlar alınmalıdır.
- TÜDEMSAŞ, TÜVASAŞ, TÜLOMSAŞ gibi lokomotif ve vagon fabrikaları ihtiyacı karşılayacak lokomotif,elektrikli ünite ve vagon imal edecek teknik düzeye getirilmelidir. Montaj değil üretim yapılmalıdır.
- Devlet TCDD'nin tüm borçlarını üstlenmelidir.
- Hizmet dışı bırakılmış bakım ve tamir atölyelerine işlevlik kazandırılmalıdır.
- Bugün TCDD bünyesinde ciddi boyutta personel açığı vardır. Unvan dışı çalıştırmalar yaygınlaşmıştır. Acil olarak yeni personel istihdam edilmelidir. Performansa göre ücret sistemi ve Toplam kalite Yönetimi uygulamaları kaldırılmalıdır.
- Demiryolu yan sanayisine (ray, tekerlek, vb) yatırım yapılmalıdır.

Tüm dünyada olduğu gibi taşıma alt sistemlerinin ülke çıkarlarına denk düşecek şekilde birbirini tamamlaması gerektiği gerçeği kabul edilmeli, dengeli bir gelişmeyi sağlayacak şekilde **ulaştırma master plan çalışması** vakit geçirmeden başlatılmalı ve bir devlet politikası haline getirilmelidir. Dünyada azalan petrol kaynakları ve uğruna binlerce insanın ölüme gönderildiği petrol savaşları nedeniyle, enerjinin en çok kullanıldığı ulaşımda alternatif enerji kaynakları kullanmak ve buna uygun teknolojileri geliştirmek gerektiği artık görmezden gelinemeyecek bir gerçekliktir. Alternatif enerji ise ancak her ülkenin kendi kaynaklarını seferber etmeye başladığında kullanılabilir hale gelecektir.

MERKEZ YÖNETİM KURULU