

# KAMUSAL HİZMETİN TASFİYESİ TCDD ÖRNEĞİ

Nazım Karakurt  
BTS Genel Başkanı



**BTS**

## **TCDD'DE YENİDEN YAPILANMA ÇALIŞMALARI:**

**1950'lerden sonra ülkemizin demiryolu sisteminin reorganizasyonuna ilişkin pek çok çalışmanın yapıldığı görülmektedir.**

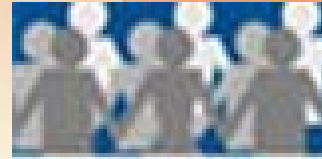
**1980 sonrasında dünya genelinde rekabet şartlarının demiryolu sistemleri aleyhine dönmesi ve bu sistemlerin tekel ve kamu işletmesi olma haline, kamu uygulamalarına yönelik eleştirilerin artması ile birlikte demiryollarının bütünleşik yapıları da tartışılmaya başlanmıştır.**



**BTS**

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

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



**BTS**

***“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.”***

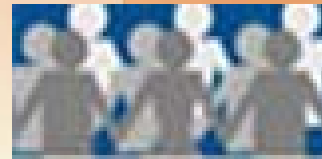
**Gerekçesi ile başlatılan Booz-Allen & Hamilton'ın çalışmaları Kurum içerisinde ciddi tartışmalara neden olmuştur.**



**BTS**

**Tam bu aşamada Türkiye, geleceğini de  
belirleyecek olan bir anlaşmayı imzalar:**

**Hizmet Ticareti Genel Anlaşması (GATS)**



**BTS**

**1995 yılında Dünya Ticaret Örgütü öncülüğünde hazırlanan 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.**



**BTS**

**Türkiye, 1995 yılında yürürlüğe giren GATS antlaşması ile şu hizmet sektörlerinde 'serbestleştirme' taahhütlerinde bulunmuştur;**

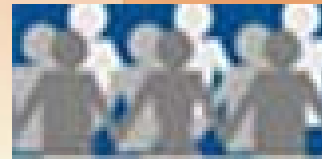
**Mesleki hizmetler (uzmanlık gerektiren hizmetler, bilgisayar ve ilgili hizmetler, diğer mesleki hizmetler); haberleşme hizmetleri (posta hizmetleri, kurye hizmetleri, telekomünikasyon hizmetleri; müteahhitlik ve ilgili mühendislik-mimarlık hizmetleri; eğitim hizmetleri (ilk, orta ve diğer öğretim hizmetleri, 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).**



**BTS**

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



**BTS**



**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.**



**BTS**

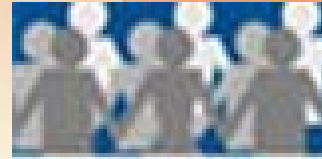
**Öte yandan, 2004 yılında TCDD’de devam eden yeniden yapılanma çalışmalarını desteklemek amacıyla, Dünya Bankası’nın Ülke Destek Stratejisi (CAS) kapsamında sağlanacak kaynağın kullanımına yönelik olarak “işgücünün yapılandırılması ve sosyal plan hazırlığı” başlığıyla CANAC firmasına bir çalışma yaptırılmıştır.**



**BTS**

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

**Bu genel çerçevede yapılan çalışmaları tüm büyülü söylemlere karşın biraz daha sağduyulu olarak irdelenmesi zorunluluğu bulunmaktadır.**



**BTS**

## **Firmalara İlişkin Genel Bilgiler:**

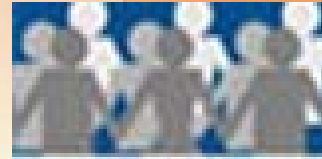
**Değişik finans kuruluşlarının ve değişik ülkelerin anlayışlarının yansıtıldığı çalışmalar incelendiğinde temelde; bir bütün halinde serbestleşme ve ticaretin önündeki engellerin kaldırılması olarak özetlenebilecek genel mantığın yer aldığı açıkça gözlenmektedir.**



**BTS**

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

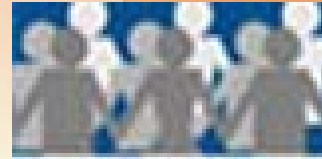
**Bu çalışmalarda konsorsiyum içindekiler de düşünöldüğünde İngiliz, Amerikan, Kanadalı, Alman, İsveçli firmalar görev almış ve sistem tekrar tekrar detaylı olarak irdelenmiştir.**



**BTS**

**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.**

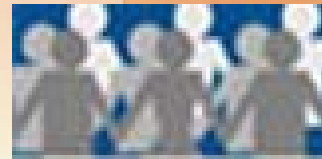


**BTS**

**Bu çalışmanın bulgularını 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.**

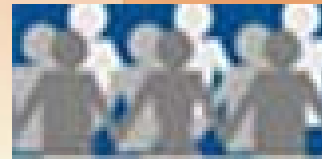
**Bu aynılığı önerilerin örgüsü içinde de görmek mümkündür.**



**BTS**

**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 zelleştirme olmazsa olmaz bir noktadadır.**



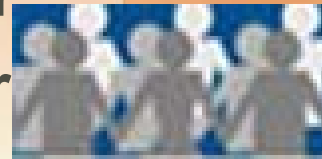
**BTS**



**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.**



**BTS**

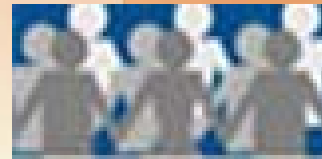
**En çarpıcı önerilerden birisi ise taşınmaz mallarla ilgilidir. Buna göre TCDD'ye ait ve pek çoğu atıl durumda bulunan pek çok taşınmaz mal bulunmaktadır. Ve bunlar bilançonun artı verebilmesi için hızla değerlendirilmelidir.**

**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.**



**BTS**

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



**BTS**

**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?**

**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 payı %25'lere çıkması durumunda ihtiyaç duyulacak personele ilişkin bir tespit bulunmamaktadır.**



**BTS**

**Hızla büyüyen bir ekonominin ulaştırma ihtiyaçlarının nasıl karşılanacağı ve bu çerçevede demiryolu alt sektörünün nasıl bir rol üstleneceği sistemi yeniden tasarlayanlar için öncelikli hareket noktası olmalıdır.**



**BTS**

**Bütün alışmalar benzer sonuçları raporlamaktadır.**

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



**BTS**

**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.**

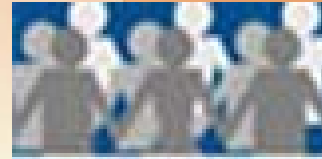
**Yeniden Yapılandırma çalışmaları yapılmaya çalışıldığı tarihten bu tarafa (katılmadığımız sonuçlara ulaşsa bile) resmi olarak uygulanmamış, ancak kurumun kendi kaderine terk edilme hali günden güne artarak gayri resmi olarak bu çalışmaların sonuçları yaratılmıştır.**



**BTS**

## **YENİDEN YAPILANMA SÜRECİNİN ÖZETİ:**

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



**BTS**



- Personel sayısı azaltıldı.**
- Birçok istasyon kapatıldı.**
- Birçok yolcu treni seferden kaldırıldı.**
- Meslek hastalıkları konusunda adeta uzmanlaşmış Ankara, Eskişehir, İzmir, Sivas, Yakacık'ta bulunan (İstanbul) 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.**



**BTS**

**Entegre taşımacılık konusunda büyük bir yere sahip olan Mersin, İskenderun, Bandırma ve Samsun limanlarının işletme hakkı 39 yıllığına 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.**

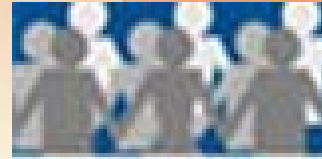
**Derince Ahşap Travers Fabrikası kapatıldı.**



**BTS**

**Taşeron eliyle iş yaptırma, hizmet alımı  
olabildiğince yaygınlaştırılmaya çalışılmaktadır.**

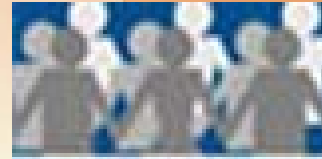
**(Gişe işleri, hızlı trende kondüktörlük, temizlik işleri,  
bürolarda işlerin firma elemanlarınca yaptırılması,  
poz çalışmalarının firmalara yaptırılması, bakım ve  
onarım işleri vb. hizmet alımları...)**



**BTS**

**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 yaramamıştır.**

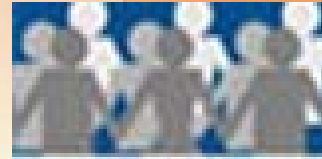
**TCDD'nin mülkiyetinde bulunan birçok taşınmaz kurumun gelecek dönem ihtiyaçları göz ardı edilerek “yıllardır beklenen fırsat” sloganıyla haraç mezat satılmış, satılmaya da devam edilmektedir.**



**BTS**

**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 gardıfren unvanları kaldırılıp yerine tek bir unvan ihdas edilmiştir. Yolcu trenlerindeki yemekli vagon işletmeciliği özel işletmeciye devredilmiştir.**



**BTS**

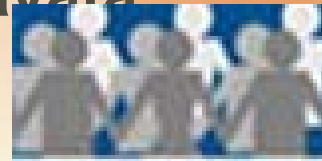
**Demiryollarının kurulduğu tarihten bu yana, hiç olmadığı kadar güvenilirliğini kaybetmiş, yakın geçmiş, ülke gündemine de oturduğu üzere, ölümlü büyük kazalar yaşanmiştir.(Pamukova, Tavşancıl ve Pamukkale Ekspresi kazaları) alışma koşularından kaynaklı olarak iş kazaları olağan hale gelmiştir.**



**BTS**

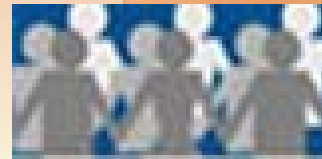
**Sonuçları itibarıyla Yeniden Yapılanma çalışmaları TCDD'yi ya da demiryolu işletmeciliğini olumlu bir noktaya taşımanın aksine başıboşluğa, kayırmacılığa, kötü kamu yönetimine, seyrüsefer emniyetini tehlikeye düşüren uygulamalara, iş güvenliğini ve güvencesini azaltmaya yönelik bir işlev üstlenmiştir.**

**Aslında demiryollarının bugün içine düşürüldüğü durum TCDD'nin özelleştirilmesi gerektiği konusunda propagandalarını yapan ve bu konuda empozede bulunanların amaçlarına ulaşmada mesafe kaydettiklerini göstermektedir. Bundan dolayı da özelleştirme hayata geçirilmiştir.**



**BTS**

# DEMİRYOLLARININ SERBESTLEŞTİRİLMESİ VE TCDD'NİN YENİDEN YAPILANDIRILMASI KONUSUNDAKİ YASA GİRİŐİMLERİ



**BTS**



**Yeniden yapılanma adı altında 17 yıldır yapılan tüm düzenlemelere karşın istenilen yani demiryolu sisteminin bir bütün halinde tasfiyesi gerçekleştirilememiş tasfiye amaçlı son darbenin vurulabilmesi amacıyla yasa taslakları oluşturulmuş ve nihayetinde 01.05.2013 tarihinde yasallaştırılmıştır.**



**BTS**

**6461 sayılı yasadan önce çıkan 655 Sayılı KHK bu süreçte önemli bir dönemeçtir.**

**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 taslaklarında yer alan önemli bazı hükümler yasalaştırılmış ve böylelikle TCDD'yi tasfiye sürecinin altyapısı hazırlanmıştır.**



**BTS**

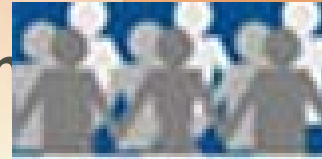
**Bu kapsamda ilk defa;**

- 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.**

**Yani serbestleşmenin, k r dürtüsüyle hareket edecek özelleştirmenin ve rekabetçi bir yapının  r açılmıştır.**

•



**BTS**

**Ancak KHK incelendiğinde asıl amaç daha açık anlaşılmaktadır.**

**KHK ile oluşturulan Demiryolu Düzenleme 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 158 yıllık Kurumun parçalara ayrılmasının ve demiryolu işletmeciliğini tamamlayan her türlü iş ve hizmetin 3. Şahıslarca yapılabilmesi önündeki yasal engeller kaldırılmıştır**



**BTS**

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



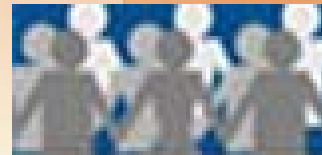
**BTS**

**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,**



**BTS**

**Altyapı dahil her türlü hizmet üretiminin piyasalaştırılması ve rekabete açılması,**

**Her türlü özelleştirmenin atanmışların 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,**



**BTS**

**TCDD arazilerinin yağması,**

**Önündeki bütün yasal engeller kaldırılmıştır.**

**Bu haliyle yapılan düzenlemelerin içerisinde başta çalışanlar olmak üzere insan unsuru bulunmamaktadır.**

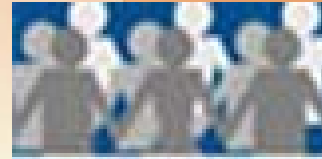


**BTS**



**Bütün bu düzenlemelerin bir uzantısı ve bütünleyicisi olarak 6461 sayılı yasa, TBMM de kabul edilerek 01.05.2013 tarihli Resmi Gazetede yayınlanmış ve yürürlüğe girmiştir.**

**Bu yasa ile TCDD uhdesinde bulunan demiryolu işletmeciliğini kurulacak olan TCDD Taşımacılık A.Ş. ye devredecek ve özel şirketlerde demiryolu işletmeciliği yapabilecektir. Bu yasanın yakın gelecekte getireceği olumsuzluklar şunlardır:**



**BTS**

**Bu yasa ile birlikte taşeronlaşma daha da yaygınlaşacaktır. Şu anki uygulamada işin niteliğine göre asgari ücretin üzerine belli oranlarda ve eğitim durumlarına, işin niteliğine göre (%10-%80 arası) bir miktar eklenmek, yiyecek, özel kıyafet, yol parası vs. konulması suretiyle insanlar adeta kölelik koşullarında çalıştırılmaktadır. Çalışanlar sosyal ve özlük hakları taşeron şirketin insafına bırakılmakta, hemen hemen tüm işçiler söz konusu şirketlerde sendikasız ve güvencesiz olarak çalıştırılmaktadır.**



**BTS**

**Şu anda tek elden TCDD tarafından yapılmakta olan Demiryolu işletmeciliği bu düzenlemeden sonra birçok demiryolu altyapı işleticisi ve demiryolu işleticisi ile bu işleticilerin yaptığı işlerin hizmet alımı yöntemiyle alt işverenlere yani taşeronlara verilmesi suretiyle birbirinden kopuk işleticiler ve şirketler tarafından yerine getirilecektir. Bu işleyiş demiryolu işletmeciliğinde kaosta oluşturacaktır. Bu da şu anda demiryollarımızda yaşanan kazalarda dikkate alındığında, demiryolu trafik emniyetinin tehlikeye atılması ve kazaların artması anlamına gelecektir.**



**BTS**

**Demiryolu taşımacılığının 3. şahıslara açıldığı ülkelerde kazaların artış gösterdiği, demiryolu ulaşımından yararlanan yolcu ve yük taşıtıcılarının bu hizmetten daha pahalı olarak yararlanmaya başladıkları, çalışan sayısının ise süreç içerisinde hızla azaldığı, çalışanların bir bölümünün ise işlerinden olduğu, hatta bazı ülkelerde bu nedenlerle geriye dönüşün yaşandığı da bir gerçekliktir.**



**BTS**

**Bu çerçevede, 655 sayılı KHK ve söz konusu kanun 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.**



**BTS**