

demiryolubülten

OCAK -ŞUBAT 2013 SAYI : 25

DTD DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI DERNEĞİ RESMİ YAYINI

TÜRKİYE'NİN OLMAZSA OLMAZI: DEMİRYOLLARINDA **SERBESTLEŞME**



**11. ULAŞTIRMA ŞURASI
HAZIRLIK TOPLANTISI YAPILDI**

**PROF DR. MUSTAFA KARAŞAHİN
DTD YÖNETİM KURULU
TOPLANTISINA KATILDI**

**DTD SEKTÖREL YATIRIM ALANLARINDA
GENÇ İSTİHDAMININ DESTEKLENMESİ
HİBE PROGRAMINA BAŞVURDU**

medlog

Kapıdan kapıya
Lojistik çözümler



medlog

Lojistik Gemicilik Turizm A.Ş.

Şehitler cad. 1530 S. No:1 Alsancak, 35230 İzmir, Türkiye
Tel: (232) 488 64 88 Faks: (232) 488 64 99 E-posta: medlogizm@medlog.com.tr
www.medlog.com.tr

Merhaba,

■**Demiryolu Sektöründeki gelişmelere baktığımızda, 2013 yılının “demiryolu ulaştırma sektörü” ile ilgili çok önemli açılımların yaşanacağı bir yıl olduğu görülmektedir.**

“Demiryolu Politikası” her geçen gün Türkiye’nin gözünde önemini artırmaktadır. Bunun göstergesi de, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığına ayrılan yatırım payı içinde demiryoluna ayrılan miktar her yıl artış göstermesidir. 2003 yılında 483 milyon TL olan Demiryolu yatırım miktarı 2013 yılında yaklaşık 16 kat artarak 7,8 Milyar TL’ye ulaşmıştır. 2013 Bütçesinde Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığına ayrılan 13.9 milyar TL’nin yüzde 56’sı olan 7,8 milyar TL demiryolu yatırımlarına ayrılmıştır.

Demiryolu sektörü artık bir devlet politikası durumuna gelmiştir.

2013 yılı içinde önemli bir etkinlik de Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca düzenlenecek 11. Ulaştırma Şurası’nın yapılacağı olmalıdır.

Şura’da Dünya ile entegre, AB ile uyumlu, hızlı, ekonomik, güvenli ve akıllı ulaşım çözümlerine ülkemizi taşıyacak yeni politika ve stratejiler belirlenecektir.

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Şura hazırlıkları kapsamındaki “**Demiryolu Sektör Çalışma Grubu**” sorumluluğunu TCDD Genel Müdürlüğüne vermiştir. TCDD’nin koordinasyonunda “**Demiryolu Sektörü Raporu**” hazırlanacaktır. TCDD’nin daveti üzerine Demiryolu Taşımacılığı Derneği olarak “**Demiryolu Sektörü Raporu**” hazırlama grubunda görev almış bulunuyoruz.

Demiryolu Sektörü Raporu ülkemizin 2035 ve 2050 Demiryolu Sektörünün Vizyonunu şekillendirilecek, Türkiye’ye küresel bir aktör olma yolunda yeni vizyonlar kazandıracak bir çalışma olacaktır.

Çalışmada;

- 10.Ulaştırma Şurası ile ilgili gelişmelerin değerlendirilmesi
 - Sektörün Mevcut Durumu ve Sektördeki Gelişmeler (Dünya ve Türkiye’de)
 - Sektörün Sorunları ve Darboğazlar Hedefler, Politikalar ve Projeler (2023 ve 2035 olarak iki aşamalı)
 - Değerlendirme, Sonuç ve Öneriler
- konularını kapsayan bir rapor hazırlanacaktır.

2013 yılı için bir diğer önemli konu da “**Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı**”nın TBMM’de kanunlaşmasıdır.

Çoğumuzun yakından takip ettiği gibi Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca hazırlanan “**Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı**” kamu ve özel sektör kuruluşları ile Sivil Toplum Kuruluşlarının görüşleri alınarak Başbakanlığa gönderilmiştir.



Son aldığımız bilgilere göre Başbakanlık Ocak 2013 ayı sonunda Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Maliye Bakanlığı, Kalkınma Bakanlığı, Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı ile Devlet Personel Başkanlığı’nın görüşlerini son bir defa daha almıştır. Taslak kanun Başbakanlık’tadır. Beklentimiz ve duyularımız kanunun çok yakın sürede TBMM’ne sevk edilerek çıkartılacağı yönündedir.

Demiryolu Taşımacılığı Derneği olarak işsiz gençlerimiz ile ilgili önemli bir başvuruda bulunduk. Avrupa Birliği “**İnsan Kaynaklarının Geliştirilmesi Operasyonel Programı IPA IV. Bileşeni**” kapsamında “**Sektörel Yatırım Alanlarında Genç İstihdamının Desteklenmesi (PEE II)**” Hibe Programına Demiryolu Taşımacılığı Derneği olarak “**Ön Başvurumuzu**” yapmış bulunuyoruz.

Başvurumuz kabul edilmesi durumunda 12 Ay içinde 20-29 yaş arası Üniversitelerin ön lisans ve lisans mezunu 360 adet işsiz gence “Demiryolu İşletmeciliği Eğitimi” verilecektir.

Proje için talep edilen toplam AB Hibe katkısı 380 bin EURO’dur. Projenin sahibi Demiryolu Taşımacılığı Derneği olup ortakları Anadolu Üniversitesi, Bahçeşehir Üniversitesi ve Beykoz Lojistik Meslek Yüksekokulu’dur.

Demiryolu Sektörünü 2013 yılında güzel günler bekliyor.

“**demiryolu geleceğimize...**”

İbrahim ÖZ

*Demiryolu Taşımacılığı Derneği
Yönetim Kurulu Başkanı*

>> İçindekiler

- 6 İstanbul Barosu AB Hukuk Komisyonu Toplantısı
- 6 Bahçeşehir Üniversitesi Bilim Kurulu Toplantısı Yapıldı
- 7 Prof. Dr. Mustafa Karaşahin
DTD Yönetim Kurulu Toplantısına Katıldı
- 8 DTD Sektörel Yatırım Alanlarında Genç İstihdamının
Desteklenmesi Hibe Programına Başvurdu
- 8 11. Ulaştırma Şurası Hazırlık Toplantısı Yapıldı
- 9 “Intermodal Taşımacılık Alanında Uygulanması
Muhtemel Teşvikler” Çalıştayı Yapıldı
- 9 Eurasia Rail 2013 Fuarı
- 10 Samsun – Kavkaz Tren Feri Hattı Hizmete Açıldı
- 12 Türkiye’ de Demiryolu Sektörünün Geleceği
Prof. Dr. Mustafa KARAŞAHİN
- 14-22 Dünya’dan Haberler
- 18 Bir Yük Vagonunun Karşılıklı İşletilebilirlik Şartlarına
(Technical Specifications for Interoperability-TSI) Göre Sertifikasyonu
Mak. Yük. Müh. Dr. Ömür AKBAYIR
- 20 Karda, buzda ve her koşulda
Demiryolu Taşımacılığı
NÜKHET IŞIKOĞLU
- 23 DTD Üyeler

HAKKIMIZDA

Demiryolu Geleceğimizdir...

Demiryolu Taşımacılığı Derneği (DTD) yeşil ve temiz taşımacılık türü olan demiryolu taşımacılığını çağın ve ülkenin gerekleri doğrultusunda geliştirmek ve demiryolunun ülkenin toplam taşımacılığı içindeki payını yükseltmek amacıyla 2006 yılında kurulmuştur.

Üyelerimiz, kendilerine ait vagonlarla veya TCDD vagonları ile ulusal ve uluslararası demiryolu taşımacılığı yapan, vagon üretimi tesisleri olan, liman işletmeciliği yapan, vagon bakım ve onarımı sanayi ile iştiğal eden Türkiye’nin önemli firmalarıdır.

Tüm dünyada geleceğin taşıma modu olarak öne çıkan demiryolu taşımacılığını, ülkemizde de layık olduğu yere getirme çabası içindeyiz.

Son yıllarda gündemden düşmeyen küresel ısınma ve ortaya çıkardığı tehditler karşısında doğaya olumsuz etkisi diğer taşıma modlarına göre en az olan demiryolu taşımacılığını yaygınlaştırmak ve geliştirmek için çalışmaktayız.

Küreselleşen dünyada öne çıkan hız, güvenli taşıma, ekonomik ve çevreye duyarlı olma değerleri sürekli gelişen demiryolu taşımacılığını vazgeçilmez hale getirmiştir. Demiryolu taşımacılığını destekleyerek payını arttırmak, trafik kazalarını önlemek, enerjide dışa bağımlılığımızı azaltmak, ülke yararlarını gözetmek ve “**gelecek nesillere temiz ve yeşil bir dünya**” bırakmak tüm üyelerimizin ortak dileğidir.

Derneğimizin yukarıda belirtilen genel amaçlarıyla paydaş düşüncelere sahip, demiryolu sektöründe faaliyet gösteren ve bu sektörle yakın ilişkisi bulunan tüm firmaları bir “**çatı**” altında toplayarak güçlü bir “**Sivil Toplum Kuruluşu**” oluşturmanın çabasındayız.

Sadece emeğimizi değil yüreğimizi de koyduğumuz bu uğraşta, demiryolu taşımacılığı ile ilgili olan tüm firmaları, alanında ilk ve tek sivil toplum kuruluşu olan “**Demiryolu Taşımacılığı Derneği**” üyesi olmaya davet ediyoruz.

Çocuklarımıza bırakacağımız temiz ve yeşil bir dünya en değerli mirasımız olacaktır.



demiryolubülten
OCAK-ŞUBAT 2013 SAYI: 25 DTD DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI DERNEĞİ RESMİYİMİ

**DTD DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI DERNEĞİ ADINA
SAHİBİ VE SORUMLU YAZI İŞLERİ MÜDÜRÜ**
İbrahim Öz

DTD YÖNETİM KURULU

İbrahim Öz
Başkan
Özcan Salkaya
Başkan Yardımcısı
Jan Berslen Devrim
Başkan Yardımcısı
Cem Kumuk
Genel Sekreter
Cem Gökhan Gözen
Sayman
İbrahim Dölen
Bekir Sami Günsav
Eşber Horosan
Caner Denizci
Üye

GENEL MÜDÜR
Yaşar Rota

GENEL MÜDÜR YARDIMCISI
&
GENEL YAYIN KOORDİNATÖRÜ
Nükhet Işıkoğlu

İDARİ İŞLER SORUMLUSU
İrem Ayberk

YÖNETİM ADRESİ
Paşalimanı Cad.
No: 48 Kat: 1
Işık Apt.
Üsküdar /İSTANBUL
Tel: 0216 495 29 65 – 69
Fax: 0216 495 29 24
www.dtd.org.tr
info@dtd.org.tr

GRAFİK TASARIM
H. Melek KOÇKAR

BASKI

BASKI TARİHİ

BASKI ADETİ

Yerel – Süreli yayındır.



Rinak
LOJİSTİK
www.rinaklojistik.com

Rinotrans
LOJİSTİK
www.rinotrans.com



NEREYE İSTERSENİZ ORAYA

Merkez: 3. Organize Sanayi Bölgesi Devlet Demir Yolları Konteyner Terminali Başpınar / Gaziantep
Tel: 90. 342 337 97 90 Faks: 90. 342 337 96 82

Şube : Büyükdere Cad. No: 108/1 Oyal İş Merkezi Kat: 8 34394 Esentepe / İSTANBUL
Tel: 90. 212 288 26 00 Faks: 90.212 288 26 16

Şube: Mutlukent Mah. 1942 Sok. No: 45 06590 Çayyolu / ANKARA
Tel: 90. 312 235 03 15 - 16 Faks: 90. 312 235 30 40

Şube: Yenimahalle İstiklal Caddesi TCDD Lojistik Müdürlüğü No:6 Akdeniz/ MERSİN
Tel: 90.324 237 84 58

Şube: M. Aksoy Caddesi Liman B Kapısı Yanı İskenderun / HATAY
Tel: 90. 326 613 22 48 Faks: 90. 326 613 32 26



>>DTD haber turu



İstanbul Barosu AB Hukuk Komisyonu Toplantısı



İstanbul Barosu AB Hukuku Komisyonu'nun 11 Ocak 2013 tarihinde yapılan toplantısına DTD Genel Müdürü Yaşar Rota ve Genel Müdür Yardımcısı Nükhet Işıkoğlu katıldı.

Önümüzdeki dönemde çıkması beklenen "Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun" ve sonrasında oluşacak hukuksal gelişmeler, ihtiyaçlar ve mevzuat konularında karşılıklı bilgi ve görüş alışverişi, birlikte işbirliği ve bilgilendirme toplantıları yapılması konusunda görüş birliğine varıldı.



Yeni Üyemiz

DTD Ailesi her geçen gün daha da büyüyerek güçleniyor. 04 /02/2013 tarihinde yapılan DTD Yönetim Kurulu Toplantısında RC Mühendislik firmasının üyelik başvurusu değerlendirilerek kabul edilmiştir.

RC Mühendislik firmasına "hoş geldiniz" diyor ve üyeliklerinin hayırlı olmasını diliyoruz.

Bahçeşehir Üniversitesi Bilim Kurulu Toplantısı Yapıldı



BAHÇEŞEHİR
ÜNİVERSİTESİ

METGEM
Mesleki Teknik Eğitimi Geliştirme Merkezi

Bahçeşehir Üniversitesi METGEM (Mesleki Teknik Eğitimi Geliştirme Merkezi) tarafından düzenlenen Bilim Kurulu toplantısı 16 Ocak 2013 tarihinde BÜ Şişli Kampüsünde gerçekleşmiştir. Sektör temsilcileri ve akademisyenlerden oluşan Bilim Kuruluna DTD'yi temsilen Genel Müdür Yaşar Rota ve Genel Müdür Yardımcısı Nükhet Işıkoğlu katılmıştır. Toplantıda Mesleki Eğitimin Ulusal – Uluslararası Rekabete Açılması ve Sertifikasyon ile Mesleki İş Gücü Dolaşımı [konvertibilite] Projeleri ile ilgili konular görüşülmüştür.

Birinci proje olan Mesleki Eğitimin Ulusal – Uluslararası Rekabete Açılması ve Sertifikasyon Projesi kapsamında hem ortaöğretim hem de yükseköğretim temelli mesleki eğitimin ulusal – uluslararası rekabete açılabilmesi için karar vericilere bir yol haritası oluşturmak amacıyla çeşitli somut sonuçları ve önerileri ortaya koymak amaçlanmaktadır.

Diğer bir proje olan Mesleki İş Gücü Dolaşımı [Konvertibilite] Projesi ile de Türk insanının çalışmaya gittiği tüm dış ülkelerdeki iş gücü dolaşımı için mevcut şartları göz önüne alarak iş gücü dolaşımının yol haritasını oluşturmak, yapılması gerekenler hakkında karar vericilere yardımcı olmak amacıyla detaylı bir rapor oluşturmak hedeflenmektedir.

Prof Dr. Mustafa Karaşahin DTD Yönetim Kurulu Toplantısına Katıldı



Demiryolu Taşımacılığı Derneği'nin 04 Şubat 2013 tarihinde dernek merkezinde yapılan Yönetim Kurulu Toplantısına Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakan Danışmanı ve İstanbul Üniversitesi Mühendislik Fakültesi, İnşaat Mühendisliği Bölümü, Ulaştırma Anabilim Dalı Başkanı Prof Dr. Mustafa Karaşahin de davetli olarak katıldı.

Prof. Dr. Mustafa Karaşahin DTD Yönetim Kurulu üyelerinin yeni çıkacak "Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun" konusunda sorularını ve önerilerini dinledi. Bu konudaki gelişmeler hakkında



DTD'nin Ar-Ge Çalışmalarına önem vermesinin gerekliliğinden bahseden Prof. Dr. Mustafa Karaşahin bu kanun sorasında ortaya çıkması muhtemel konular üzerinde öngörude bulunulabilecek duruma gelinmesini önerdi.

"Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun" üzerinde son çalışmaların yapıldığını ve kısa süre içinde yürürlüğe girmesinin beklendiğini belirtti.

>>DTD haber turu

DTD Sektörel Yatırım Alanlarında Genç İstihdamının Desteklenmesi Hibe Programına Başvurdu



Demiryolu Taşımacılığı Derneği, Avrupa Birliği “İnsan Kaynaklarının Geliştirilmesi Operasyonel Programı IPA IV.Bileşeni” kapsamında “Sektörel Yatırım Alanlarında Genç İstihdamının Desteklenmesi (PEE II)” Hibe Programına ön başvuruda bulunmuştur.

Üniversitelerin ön lisans ve lisans bölümlerinden mezun, 20-29 yaş aralığındaki 360 adet işsiz gence “Demiryolu İşletmeciliği Eğitimi” verilmesi planlanmaktadır.

Proje sahibi Demiryolu Taşımacılığı Derneği olup, proje ortakları Anadolu Üniversitesi, Bahçeşehir Üniversitesi ve Beykoz Lojistik Meslek Yüksekokulu’dur.

Projenin genel hedefi Türkiye’de Demiryolu İşletmeciliğinin Serbestleştirilmesi sonrasında oluşacak insan kaynağı ve kalifiye işgücü ihtiyacı için ön lisans ve lisans mezunu işsiz gençlere “demiryolu işletmeciliği” eğitimi vererek istihdam edilmelerine ve istihdamda kalmalarına katkı sağlamaktır.

Aktif işgücü piyasası politikaları ile özellikle yeni yatırım alanları ve yeni teşvik sisteminin içinde yer alan demiryolu ve denizyolu ile yük veya yolcu taşımacılığına yönelik yatırımlar için kalifiye işgücünün oluşumuna katkı sağlayarak demiryolu taşımacılığında Türkiye’nin rekabet edebilir duruma gelmesi ve sektörde verimliliğin artırılması hedeflenmektedir.

11. Ulaştırma Şurası Hazırlık Toplantısı Yapıldı

“11. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şurası” hazırlık toplantısı, 22 Şubat 2013’de TCDD Genel Müdürlüğü Konferans Salonu’nda yapıldı. Toplantıya DTD’yi temsilen Genel Müdür Yaşar Rota katılmıştır.

Demiryolu sektör bileşenleri, akademisyenler ve sivil toplum kuruluşlarının temsilcilerinin katıldığı toplantının açılışında konuşan TCDD Genel Müdürü Süleyman Karaman, “Cumhuriyetimizin 100. Kuruluş Yıl Dönümüne 14 yıl varken, Sayın Bakanımızın öncülüğünde gerçekleştirilen 10. Ulaştırma Şurası’nı yaptığımızda Türkiye’de henüz 2023 telaffuz edilmiyordu. 2023’te Türkiye’nin nerede olacağı, dünyadaki yeri konuşulmazken, 10. Ulaştırma Şurası’ndan sonra 2023 hedefleri, halkımızın gündemine oturdu, devletin resmi hedefleri haline geldi. Daha sonra her alanda 2023 hedefleri belirlendi.” dedi.

TCDD Genel Müdür Yardımcısı İsa Apaydın ise, 10. Ulaştırma Şurası’nda belirlenen hedefler kapsamındaki projelerle ilgili gelişmeler ve önümüzdeki dönemde yapılacak çalışmalar hakkında bilgi verdi.



Toplantıda ayrıca UDHB Strateji Geliştirme Başkanı Erol Yanar, 11. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Ulaştırma Şurası hakkında genel bilgilendirme; Altyapı Yatırımları Genel Müdür Vekili Y. Metin Tahan, Demiryolu yatırımları; Demiryolu Düzenleme Genel Müdürü Erol Çıtak, Demiryolu Sektörü yasal ve yapısal düzenlemeleri; TÜVASAŞ Yönetim Kurulu Üyesi Dr. Muammer Kantarcı, Demiryolu sanayisi ve ARGE çalışmaları; Kamu Sermayeli Kuruluş ve İşletmeler Genel Müdürü Selim Yeşilbaş da, Demiryolu Sektöründeki gelişmeler ve farklı beklentiler konuları hakkında katılımcıları bilgilendirdiler.

“Intermodal Taşımacılık Alanında Uygulanması Muhtemel Teşvikler” Çalıştayı Yapıldı



“Türkiye’de Intermodal Taşımacılığın Güçlendirilmesi’ Eşleştirme Projesi’nin Mevzuat Bileşeni kapsamında düzenlenen workshopların dördüncüsü 23 Ocak 2013 tarihinde TC. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığında yapıldı. ‘Intermodal Taşımacılık Alanında Uygulanması Muhtemel Teşvikler’ konulu çalıştaya DTD’yi temsilen Genel Müdür Yardımcısı Nükhet Işıkoğlu katıldı.

Çalıştayı amacı; taşımacılık sektöründe özellikle intermodal taşımacılıkla ilgili olarak Avrupa Birliği’nin devlet yardımları politikasını yakından tanımaktır. AB üyesi devletler tarafından verilen yardımların yanında Avrupa Birliği’nin kendi Avrupa yardım programları aracılığıyla verdiği yardımlar hakkında katılımcılara bilgi verilerek Türkiye’de Uygulanması Muhtemel Teşvikler konusunda görüş alışverişi yapılmıştır.

Eurasia Rail 2013 Fuarı

Eurasia Rail 2013 Demiryolu Hafif Raylı Sistemler, Altyapı ve Lojistik Fuarı’nın açılışını 07 Mart 2013 Perşembe günü İstanbul Fuar Merkezi’nde Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Binali Yıldırım ile İspanya Ulaştırma Bakanı Ana Pastor birlikte gerçekleştirecektir.

İlki 2011 yılında Ankara’da, ikincisi 2012’de İstanbul’da yapılan fuara aralarında Almanya, İngiltere, Çek Cumhuriyeti, Rusya Federasyonu, Çin Halk Cumhuriyeti ve Polonya olmak üzere 25 ülkeden 286 firma katılacaktır. T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ile TCDD fuarın resmi katılımcısı ve destekleyicileri olarak organizasyonda yer almaktadır.

Demiryolu kuruluşları, demiryolu teknolojileri, elektrifikasyon, sinyalizasyon, demiryolu, güvenlik, taahhüt, inşaat, inşaat malzemeleri, lojistik, ağır sanayi firmaları, hırdavat ve el aletleri üreticileri katılacağı fuarda; yolcu, yük vagonları, lokomotifler, manyetik yükselen trenler, dar ray aralığında çalışan trenler, özel ihtiyat araçları, dışı raylı demiryolu araçları ve intermodal nakliye araçlarından oluşan ürün grupları sergilenecektir.

Fuar kapsamında; Demiryollarında yeniden yapılanmanın sektöre ve taşımacılığa etkileri, Demiryollarında hızlı yük taşımacılığı, Marmaray projesi sonrası İstanbul ulaşımı ve demiryolu taşımacılığı, Demiryolları yük taşımacılığında fiyatlandırma, Demiryolu güvenliği, Araç teknolojilerindeki gelişmeler, Altyapı ve üstyapı teknolojilerindeki gelişmeler konularında yerli ve yabancı konuşmacılar tarafından verilecek konferans ve seminer programları; organizasyonu kendi bölgesindeki en önemli fuar haline getirmektedir.



Samsun – Kavkaz

Tren Feri Hattı Hizmete Açıldı

Rusya'dan Orta Asya ve Orta Doğu'ya kombine yük taşımacılığının ülkemiz üzerinden yapılmasını sağlayan Samsun Kavkaz Tren Feri Hattı, T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Binalı Yıldırım ve Rusya Federasyonu Ulaştırma Bakanı Maxim Y. Sokolov tarafından 19 Şubat 2013 Salı günü Samsun Limanı Sanayi Rıhtımı'nda hizmete açıldı.

Türkiye-Rusya Demiryolu ve Denizyolu Kombine Taşımacılık Projesi kapsamında hizmete giren Samsun-Kavkaz Tren Feri Hattı'nın açılışında konuşan Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Binalı Yıldırım, çalışmalarını 2005 yılında başlayan ve 2010 yılında resmi sözleşmelerin imzalanmasıyla deneme seferlerine geçilen Proje ile Türkiye ve Rusya iki dost ülkeyi birbirine bağlayacak demiryolu, denizyolu kombine taşımacılığının yapılacağını belirtti.

Karadeniz'in, iki ülkenin sınırını oluşturduğunu ve tarih boyunca Rusya ile Türkiye arasında ticaretin gelişmesi için önemli görev yaptığını, bugün de bu görevini Rusya Türkiye ilişkilerinin gelişmesine paralel olarak aynı şekilde ifa ettiğini anlatan Yıldırım, iki ülke arasında halen 33 milyar dolar civarında olan toplam ticaretin önümüzdeki birkaç yıl içerisinde 2015 yılında 100 milyar dolara çıkarılmasının hedeflendiğini vurguladı ve bu hedefe ulaşmak için taşımacılığı çeşitlendirerek ticaretin artırılması gerektiğini belirtti.

Demiryolu Taşımacılığı Derneği Yönetim Kurulu Başkanı İbrahim Öz açılışa katılmak üzere Samsun'a gelen Rusya Federasyonu Ulaştırma Bakanı Maxim Y. Sokolov ile özel sektörün demiryolu ulaştırmasına bakışı ve Samsun - Kavkaz Tren Feri hattının iki ülkeye katkıları hakkında bir görüşme yapma imkanı buldu.

Rusya Federasyonu Ulaştırma Bakanı Maxim Y. Sokolov ise hattın, iki ülke arasındaki komşuluk ilişkilerinin ya-



nı sıra dostluk ilişkilerinin de geliştiğinin bir göstergesi olduğunu söyledi. İki ülke arasındaki ticaretin gelişmesi hedefine değinen Bakan Sokolov, bunu yeni koridorlar, yeni hatlar açarak, yük akışını sağlamak yöntemiyle yapabileceklerini, söz konusu projenin daha başarılı işlemesi için, hattın işletmesine yönelik bir kurul oluşturulduğunu kaydetti.

TCDD Genel Müdürü Süleyman Karaman da konuşmasında, Türkiye-Rusya Tren Feri Hattı, kombine taşımacılık modeli açısından olduğu kadar, kuzey-güney ulaşım koridoru oluşturması açısından da bir ilk olma özelliğine sahip olduğunu vurguladı.

Projenin çalışmalarına 2005 yılında başladığını, Türkiye demiryolları ile Rusya demiryollarının hat açıklıklarının farklı olması nedeniyle doğrudan demiryolu taşıması yapılamamasının önündeki engellerin Samsun liman sahasında boji değişim tesisi kurularak kaldırıldığını ifade eden Karaman, 22 Aralık 2010 tarihinde başlayan Samsun - Kavkaz hattı tren ferisi deneme seferleri ile bugüne kadar karşılıklı 62 seferde 2.298 vagonla yaklaşık 63 bin ton yük taşındığını kaydetti.

Karaman, Türkiye ile Rusya arasında bir kombine taşımacılık sistemi oluşturarak, taşıma maliyetlerinin azaltılmasını ve taşıma sürelerinin kısaltılmasını sağlayacak olan tren ferisi hattında ilk aşamada hedefin yıllık 200 bin ton taşıma olduğunu ifade etti.

Açılışı yapılan Samsun - Kavkaz Tren Feri hattının işletmeciliğini yapan ve DTD üyesi olan UPM firmasına, demiryoluna ve ülkemize yapacağı katkılardan dolayı teşekkür eder, başarılar dileriz.

TAM ENTEGRASYON, ÖDÜNSÜZ KALİTE!

OXIDİZER

DANGER

5.1

- Depolama ve Antrepo Hizmetleri
- Yurtiçi Nakliye
- Uluslararası Nakliye
- Likit Nakliye
- Enerji Lojistiği
- Demiryolu Nakliyesi
- Katma Değerli Hizmetler

Türkiye' de Demiryolu Sektörünün Geleceği



>> **Prof. Dr. Mustafa KARAŞAHİN**
İstanbul Üniversitesi
Mühendislik Fakültesi, İnşaat Mühendisliği
Bölümü, Ulaştırma Anabilim Dalı Başkanı

Yüksek hızlı tren hatlarında günümüzdeki yaklaşım sadece yolcu taşımacılığıdır. Ancak, ilerleyen zamanlarda bu hatlarda özellikle yüksek hızlı kargo taşımacılığının kullanılma olasılığı oldukça yüksektir.

Türkiye'de demiryolu sektörünün gelişimi dört ayrı zaman diliminde incelenebilir. Bunlar: Osmanlı İmparatorluğu dönemi, 1923-1940 dönemi, 1940-2002 dönemi ve 2002'den günümüze kadar olan zaman.

Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Demiryolları

Türkiye ilk demiryolu ile 1856 yılında İngilizler tarafından yapılan ve yapımı on yıl süren Aydın-İzmir demiryolu hattı ile tanıştı. Demiryolları ile ilk ticari yolcu taşımacılığının Liverpool ve Manchester arasında 1829 yılında başladığı dikkate alındığında, Osmanlı İmparatorluğu, o dönemlerde içinde bulunduğu zorlu siyasi ve ekonomik koşullara rağmen demiryolunun önemini anlamış ve başta Avrupa toprakları olmak üzere, Anadolu'da demiryolunun yaygınlaşmasına bugün dahi yapmayı başaramadığımız "yap-ışlet" finansman modelini kullanarak yabancı sermayeyi Osmanlı topraklarına çekmiştir. Bunun yanında Hicaz demiryolu gibi stratejik öneme

sahip büyük bir demiryolu inşaatının finansını öz kaynakları ile yapmayı başarmıştır. 24 Eylül 1872 tarihinde de demiryolu yapım ve işletmesini gerçekleştirmek üzere Demiryolları İdaresi kurulmuştur.

Demiryolları yapımındaki amaç, en hızlı ulaşım sistemine sahip olmanın yanı sıra, ihracat ve ithalat ile ekonomiye katkı sağlamaktır. II. Abdülhamit' in anılarında; "...demiryollarına önem verdiklerini, bu sayede hem tahıl ürünlerinin hem de madenlerin pazara ulaşmasının kolaylaştığı ve değer kazandığı..." ifade edilmiştir.

İngilizlerin bu yolları yapmalarındaki amaç, Anadolu'daki maden ve hammaddeler ile orman ürünlerini İngiltere ve/veya sömürgelerine taşıyarak, malların katma değerini artırma ve işledikten sonra tekrar ihraç etmektir. Bunun yanında, özellikle Hindistan' a ulaşan ulaşım akslarını kontrol altında tutmak olarak gösterilebilir. Bunun en büyük kanıtı, İzmir' de hattın yapıldığı yıllarda 1061 İngiliz tacirin bulunması olarak gösterilebilir.

Osmanlı İmparatorluğu döneminde, bir kısmı Avrupa kıtasında bir kısmı da Asya kıtasında 1856- 1922 yılları arasında, 8.619 km demiryolu hattı yapıldı (yıllık ortalama 130 km). 1856-1923 yılları arasında Osmanlı İmparatorluğu döneminde inşa edilen demiryollarından, bugünkü sınırlarımız içinde 4.136 km'lik kısmı kalmıştır. Bu hatların 2.404 kilometresi ise yabancı şirketler, 1.377



kilometresi de devlet tarafından işletiliyordu. İşletim modeli, bugünkü serbest piyasa koşullarına oldukça yakın bir modeldi. Demiryolu hattını yapan firma, aynı zamanda işletme hakkına da sahipti.

1923- 1940 Dönemi

Kurtuluş Savaşı sırasında demiryollarının lojistik destek sağlamadaki üstünlüğü ve çağdaş Türkiye modelinin gelişmesinde ulaştırma altyapısının önemini çok iyi bilen Mustafa Kemal Atatürk, öncelikle savaş sırasında hasar gören demiryolu hatlarının tamiri ve daha sonra da demiryolunun bütün yurt sathına yaygınlaşması için bir seferberlik başlattı. Bunun yanında, yabancı ülkelere ait olan demiryolu işletme hakları geri alınarak, hatlar millileştirildi. Daha çok ticari kaygılarla inşa edilen demiryolu hatlarının, ulaştırma ve geliştirme stratejisine uygun olarak yeni bir ağ tasarımı yapıldı. Cumhuriyet öncesinde demiryollarının yüzde 70'i Ankara-Konya doğrultusunun batısında kalırken, Cumhuriyet döneminde yapılan hatların yüzde 78,6'sı, doğuya kaydırılır ve günümüzdeki batı ve doğu arasındaki (yüzde 46 batı, yüzde 54 doğu) oransal dağılım elde edilir. 1923 yılında çıkarılan yasa ile demiryolu hatlarının inşaatı ve işletmesinin devlet tarafından yapılması sağlanmıştır.1927 yılında şimdiki adıyla TCDD kuruldu.1927 yılında yapılan ilk demiryolu yapım ihalesini bir yabancı firma kazanmış ve taşeronluğunu Türk firması yapmıştır.1933 yılında yapılan ikinci ihaleyi ise bir Türk firması kazanmıştır.

Demiryolu o dönemlerin en hızlı, konforlu ve ekonomik ulaştırma modu olduğu için, sorumluluğu oldukça fazlaydı. Gerektiğinde vagonlar "Sağlık Ocağı" şeklinde, gerektiğinde bir market gibi hizmet vermekte ve ülke sathına devlet olanaklarının ulaşmasına katkı sağlamaktaydı.

O yıllarda yapılan hatlarda, türkülere bile konu olan "kara tren" olarak adlandırdığımız, buharlı lokomotifler kullanıldığı için, lokomotifin ihtiyaçlarını karşılamak için belli aralıklarla su depoları yapılması gerektiğinden ve ayrıca köylere dahi ulaşım demiryolu ile yapıldığından, istasyon aralıkları oldukça sık yapılmıştır.

1923-1940 yılları arasında yapılan hat uzunluğu, 3.208 km olup, ortalama yıllık inşa edilen hat uzunluğu 189 km dir.

1940- 2002 Dönemi

Ülkemizde demiryolu tarihinin en hüzünlü yıllarının yaşandığı dönem olarak adlandırabiliriz. Bu dönemde yaşayan demiryolcular, akademisyenler ve demiryolu seven kesimlerin üzüntülü, hüzünlü ve çaresizlik içinde olduğu yıllardır. Genellikle bu dönemler konuşulmaya başlandığında, özellikle demiryolu çalışanları yaptığı işlerle ilgili veya yaşadığı anılarla ilgili konuşma yapmak istediğinde, derin bir nefes aldıktan sonra, konuşmaya başlamaktadır.

Atatürk'ün ölümünden sonraki, 12 yıl içinde yapılan demiryolu hattı uzunluğu 370 km dir (Ortalama yıllık yaklaşık 31 km). Buradan hareketle, 1923-1940 yıllarında yıllık ortalama yaklaşık 189 km yeni demiryolu hattı yapılırken, bu değer 1940- 1950 yılları arasında yaklaşık 31 km ye gerilemiştir.Dolayısıyla, demiryollarında gerileme döneminin 1940 lı yıllarda başladığı söylenebilir. 1950- 1960 yılları arasında 224 km yeni demiryolu hattı yapılmıştır (Yıllık ortalama 22,4 km).1951-2002 yılları arasında yapılan demiryolu hattı

uzunluğu 945 km dir (Ortalama yıllık yaklaşık 19 km dir). Dolayısıyla, buradan hareketle, Cumhuriyet tarihinde bu dönemdeki iktidarların demiryollarına gereken önemi vermediğini söylemek mümkündür.Elbette, o dönemdeki hükümetlerin kendilerince haklı olduğu yönler veya dünya konjüktörü bu kararları almada etkili olduğu düşünülebilir.

1950'li yıllarda, bütün dünya ülkelerinin karayolu taşımacılığına önem vermesi, ülkemiz yöneticilerini de bu doğrultuda karar almaya yönlendirmiştir. Öyle bir duruma gelinmiştir ki, kentiçi raylı ulaşım sistemleri sökülmiş ve elektrik enerjisi ile çalışan trolleybüslerin hatları kaldırılarak, yerlerine otomobillerin kullanacağı çok şeritli yollar yapılmıştır. Bugün bizim yaşadığımız nesil bu hatları tekrar yapabilmek için oldukça büyük kaynaklar harcıyor. Demiryolu ulaşımına gerekli yatırımlar yapılmadığı için ve hatlara yeterli bakım yapılmadığından dolayı, "takayyudat (hıza kısıtlama getirmek)" kesimlerinin artması sonucu hızlarda önemli düşmeler meydana geldiği için demiryolu hem yolcu sayısında hem de yük taşımadaki payını karayolu ve havayolu taşımacılığına aktarmıştır.

Demiryolunun taşıma payının azalmasında, karayolu araçlarının satın alma maliyetlerinin düşmesi, bireysel taşımacılığın artması, uçak yolculuklarının maliyetinin göreceli olarak azalması gösterilebilir.Aslında, ülkemiz politikacılarının o dönemlerde dünya gidişatına uygun olarak kararlar aldığını söylemek, çok yanlış olmayacaktır. Ayrıca, ulaştırma yatırımlarının finansmanında dış kaynaklar o dönemlerde yoğun olarak kullanıldığından, kredi kuruluşlarının veya güçlü lobilerin özellikle karayolu yatırımları konusunda baskın olduğu düşünülmektedir.

Ancak, şunu da gözardı etmemek gerekir. Demiryolları bilindiği üzere, uzun mesafeli yük taşımalarında ekonomik çözümler sunmaktadır ve buna ilave olarak, kapıdan kapıya taşıma yeteneği bulunmamaktadır.Bu nedenle, ülkemizde karayolu ağının demiryollarını destekleyecek şekilde gelişmesi de ulaştırma açısından oldukça gereklidir.Ancak, sadece karayollarına yatırım yapılması, demiryollarının ihmal edilmesi veya taşımacılık sisteminde demiryolu göz ardı edilerek planların yapılması, demiryolunun taşıma payının azalmasında en önemli faktör olmuştur. Bunun sonucu olarak da, geriye dönülmesi oldukça zor olan karayolu taşımacılığının ağırlığı hissedilmektedir.

Aynı problemler,altyapı yatırımlarını büyük oranda tamamlamış Avrupa ülkelerinde de yaşanmaktaydı.Demiryolu taşımacılığının payı



her geçen gün azalmaktaydı ve sürdürülebilir ulaştırma için bu kabul edilemez bir durumdu. Bunun üzerine Avrupa Birliği harekete geçerek, demiryolunun taşımadaki payının nasıl artırılacağı ile ilgili olarak projeler üretmeye başladı.1990'lı yıllarda "Beyaz Kitap" yayınlamakla, demiryollarının sürdürülebilir bir ulaştırma sistemi içindeki yerine vurgu yapılarak, taşıma payının artırılması için öncelikle demiryolu sektörünün kamu tekelinden kurtulması ve serbest piyasa ekonomisi kurallarının uygulanması dolayısıyla bir rekabetin ortaya çıkması kararı alındı. Bu bağlamda, üye ülkeler, öncelikli olarak demiryolu sektörünün serbestleşmesi adı altında altyapı ve işletmelerin birbirinden ayrılması, bunun sonucu olarak da piyasaya yeni oyuncuların girmesinin sağlanması amaçlandı. Ancak, şunu unutmamak gerekir ki, altyapının sahibi kamudur; yine en büyük işletmeci günümüzde dahi kamu şirkettir.İlerleyen yıllarda, bu şirketlerin kara geçmesi durumunda büyük bir olasılıkla halka açılması söz konusu olabilecektir. Özel sektörün taşıma payının az olmasına karşın, ilerleyen yıllarda artması beklenmektedir. Ülkemizde benzer adımları 1990 yıllarda atmaya başlamış ve demiryolu sektörünün taşıma payının atması için özellikle verimliliğin artırılması konusunda ciddi projeler üretmiştir. Ancak, uygulamada çok başarılı olduklarını söylemek zordur.Özellikle, 1990 yıllardan sonra demiryollarının sorgulandığı ve demiryollarının silkelendiği dönemler olarak görmek mümkündür.

2002- Günümüze Kadar Olan Dönem

2002 yılından itibaren mevcut iktidar,sürdürülebilir ulaştırma için, demiryolu sektörüne yatırım yapma kararı aldı.1940 yıllardan sonra ilk defa yeniden bir demiryolu seferberliği ilan edildi. TCDD uzun yıllar sadece küçük bakım çalışmaları yapan bir kurum iken, bu dönemde büyük demiryolları projelerini üstlenen bir kurum haline geldi. 2002 yılında TCDD'nin yatırım bütçesi 202 milyon TL iken, 2011 yılında 3.308 milyon TL olmuştur.

Ülkemizin demiryolu sektörüne uzun yıllar önem vermemesi büyük bir talihsizliktir; ancak doğru zamanda doğru yatırımlar yapılması kararının alınması ve uygulamaya geçilmesi bu talihsizliği büyük bir şansa dönüştürdü. Zira, ülkemiz iletişim sektöründe olduğu gibi, kısa sürede dünyanın en modern demiryolu sistemine sahip olan ülkelere birisi haline gelecektir.Demiryolu altyapısını tamamlamış gelişmiş ülkeler, yeni daha yüksek standartlı demiryolu hatları yapmada oldukça zorlanmaktadır. Bunun nedeni, mevcut düşük

standartlarda altyapıya sahip olmaları ve yatırım için kaynak bulmadaki zorluklardır.

Öncelikle, mevcut altyapılardaki yol bakım ve yol yenileme çalışmalarına ağırlık verilerek, mevcut hatların altyapısı ve üstyapısı iyileştirilmiş, bunun sonucu olarak da seyir hızları artmıştır. Bir örnek vermek gerekirse, Cumhuriyet tarihinden yapılmış ve rayların traverslere bağlantısı neredeyse kalmadığı Mardin-Nusaybin hattı yenilenmiştir. Buna ilave olarak yüksek hızlı tren yatırımlarına hız verilmesi, 2009 yılında Ankara- Eskişehir ve 2011 yılında Ankara-Konya yüksek hızlı tren hatlarının işletmeye alınması ülkemizin prestijini oldukça olumlu etkilemiş, dünyada sekizinci Avrupa'da altıncı hızlı tren işleten ülkeler arasına yerleştirmiştir. Halkımız yüksek hızlı treni sevdi ve benimsedi. Şöyle ki, Ankara- Eskişehir arasında yüksek hızlı tren projesinden önce demiryolunun yolcu taşıma payı % 8 iken, yüksek hızlı tren açıldıktan sonra % 72 ye yükselmiştir. Ankara-Konya arasında doğrudan bir demiryolu hattı mevcut değildi, Afyon üzerinden demiryoluyla bağlantı 687 km, karayoluyla ise 258 km, yüksek hızlı tren hattı ile 212 km'dir. Artık, tünel ve viyadük inşaatları eskisi gibi zor teknolojiler değildir. Bu nedenle büyük projeler kısa zamanda bitirilebilmektedir. Özellikle, Ankara-Konya hattının, tamamen Türk mühendisler ve çalışanları tarafından yapılmış bir hat olması ülkemiz için bir gurur tablosudur. Daha önceden, demiryolu yapımında çekingen duran yükleniciler, bugün büyük projelerin altına girebilecek güven kazanmışlardır.Yerli yüklenicilerin ortaya çıkması, özellikle düşük maliyetlerin düşmesinde önemli rol oynamaktadır.İlerleyen yıllarda yüklenicilerimiz dünyanın bir çok ülkesinde demiryolu hattı yapar duruma gelecektir.

29 Ekim 2013 tarihinde açılması planlanan Marmaray projesi demiryolu tarihimizde önemli bir yer tutacaktır.Asya-Avrupa kıtaları birbirine

demiryolu ile bağlanacak, tarihi ipek yolu tekrar canlanacak; Çin'den İngiltere'ye kesintisiz demiryolu ulaşımı sağlanacaktır. Proje hizmete girdiğinde, İstanbul kentiçi ulaşımında büyük bir rahatlama meydana gelecektir; buna ilave olarak yüklerin kolay bir şekilde kıtalararası geçişi de mümkün olacaktır. Ancak, Marmaray projesinin daha bugünden kapasitesini doldurduğunu görmek çok büyük bir sürpriz olmayacaktır. Projeden beklenen faydanın elde edilebilmesi için, iyi bir işletme modelinin ortaya konulması özellikle transit trafik üzerinde büyük önem arz etmektedir. Zira, şu anda Avrupa'ya açılan tek demiryolu ulaştırma koridorumuz olacaktır.

Ülke sathına lojistik merkezlerin kurulmasında TCDD önderlik yapmaya başladı. Eskiden istasyonlarda yapılan elleçleme, yükleme ve boşaltma işlemleri lojistik merkezlere kaydırıldı. İstanbul (Halkalı), Kocaeli (Köseköy), Eskişehir (Hasanbey), Balıkesir (Gökköy), Kayseri (Boğazköprü), Samsun (Gelemen), Mersin (Yenice), Erzurum (Palandöken), Uşak, Konya (Kayacık), İstanbul (Yeşilbayır), Bilecik (Bozüyük), Kahramanmaraş (Türkoğlu), Mardin, Sivas, Kars olmak üzere toplam 16 merkezde inşa edilmeye başlanmıştır. Ancak, inşa edilen merkezler, bir yük merkezi şeklinde tasarımı yapıldığından, modern bir lojistik merkeze dönüştürülmesi için özel sektör ile kamu işbirliğinin geliştirilmesinde yarar görülmektedir.

2013 Yılı Sonrası Demiryolu Sektörü

Büyük bir olasılıkla demiryolu serbestleşme kanunu meclisten geçecektir diye beklenmektedir. Bilindiği üzere 2011 yılında çıkarılan Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı hakkındaki KHK'de Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü'nün kurulması hükmü yer almaktadır. Bu bağlamda, genel müdürlük eski Denizcilik Müsteşarlığı binasında faaliyete başlamıştır. Genel Müdürlüğün esas görevi demiryolu mevzuatını oluşturma, serbestleşme kurallarını denetleme, anlaşmazlıklarda hakemlik etme, sektörü düzenleme ve denetleme olarak basitleştirilebilir. Daha kolay anlaşılması bakımından, havacılık sektöründe Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün yaptığı görevleri, demiryolu sektöründe Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü üstlenecektir.

Şu anda, altyapı eksikliklerinden dolayı, bazı görevleri yerine getirebilecek düzeye ulaşmamıştır; ancak kanunun yürürlüğe girmesi ile birlikte yoğun bir çalışma temposuna girecekleri de bir gerçektir. Mevzuatların hazırlanmasında kamu sektörünün yanında, sivil toplum örgütlerinin de destek vermesi oldukça önemlidir.

TCDD, serbestleşme kanunundan sonra, altyapı ve işletme olarak iki ayrı birime ayrılacaktır. Altyapı birimi, mevcut demiryolunun hatlarının ve tesislerin bakımı ve işletmesinden sorumlu olacaktır. Altyapı biriminin bütün piyasa oyuncularına karşı eşit mesafede olması, piyasanın serbest piyasa ekonomi koşullarında işletilmesinde önemli rol oynayacaktır. Zira, piyasada birden fazla oyuncu olacak ve rekabet içerisinde olacaklardır. Bu nedenle, altyapı biriminin işletmelerden bağımsız bir yapıda olması demiryolu sektörünün gelişmesinde önemli rol oynayacaktır.

Piyasada birden fazla işletmeciler şirket yer alacak ve işletmeler kendi lokomotif, vagon ve tesislerine sahip olabilecektir. Rekabet için, TCDD dahil, bütün işletmeler, hizmet kalitesini artırırken maliyetlerini düşürme gayretinde olacaklardır. Bunun sonucu olarak, demiryolunun özellikle yük taşıma payının artması da mümkün olacaktır. Maliyetlerin makul seviyeye çekilmesi, karayolu yük taşımacılığı ile de rekabet sağlayacaktır. İlerleyen zamanlarda, demiryolu taşımacıları ile karayolu yük taşıma şirketlerinin ortak hareket edeceği platformların ortaya çıkması olasıdır. Bu

şekilde, kombine ve intermodal taşımacılığın yaygınlaşması da mümkün olacaktır.

Karayolu taşıma kanununda yaşanan sıkıntıların demiryolu sektöründe yaşanmaması en büyük temennimizdir. Büyük bir olasılıkla, karayollarına benzer düzenlemeler demiryolu sektöründe de yer alacak, işletmelerin minimum sermayesi, kapasitesi tanımlanacaktır. Bu bağlamda, güçlü sermayelerin ortaya çıkması, sektörde hem yatırım yapma hem de rekabet için önemlidir. Bireysel kamyon taşımacılığına benzer demiryolu taşımacılığı ile uzun vadede sektörde tutunmak mümkün olmayacaktır. Daha başlangıçta, küçük sermayelerin birleştirilerek büyük demiryolu işletme firmalarının kurulması sektörün verimliliği ve karlılığı açısından önem arz etmektedir. Piyasaya yabancı oyuncular da girebilecektir.

Yüksek hızlı tren hatlarında günümüzdeki yaklaşım sadece yolcu taşımacılığıdır. Ancak, ilerleyen zamanlarda bu hatlarda özellikle yüksek hızlı kargo taşımacılığının kullanılması olasıdır. Zira, özellikle gece saatlerinde yolcu taşımacılığı olmayacağından yüksek hızlı yük taşımacılığı söz konusu olabilir. Nasıl, eski yolcu uçakları kargo uçağı haline getiriliyorsa, eski hızlı tren setleri de kargo trenleri haline getirilecektir. Ne zaman demiryolu taşımacılığı yükte hafif pahalı malları taşımaya başlar ise, karayolları ve havayolları ile yük taşımacılığında rekabet edebilir hale gelecektir.

Lojistik merkezlerin, modern yapıya kavuşması, yük trafiğinin atmasında ve hub noktası olmak için oldukça önemlidir. Bu bağlamda, özel sektörün kamu ile işbirliği içerisinde olması ve gerekirse ortak şirket kurulması ve özel sektör mantığı ile işletme yapılması konusunda gereken özen gösterilmelidir.

Piyasaya yeni oyuncuların girmesi ile birlikte, bazı hukuki problemlerin de yaşanacağı bir gerçektir. Belli slot hakkına sahip olan işletmeler, gecikmelerden dolayı altyapı işletmesi ile problemler yaşayabilir. Bunun yanında kaza meydana gelmesi durumunda, kazadaki kusur oranlarının belirlenmesi ve sonrasında hukuki süreçler yaşanacaktır. Bu bağlamda "Ulaştırma Hukuku" veya "Demiryolu Hukuku" konusunda yetişmiş hukukçulara gereksinim duyulacaktır. Başlangıçta bu ihtiyaç TCDD'den emekli olan veya ayrılan hukukçular tarafından karşılanabilecektir; ancak ilerleyen zamanlarda şiddetle ihtiyaç artacaktır.

Kısacası, önümüzdeki yıllarda heyecanlı ve dinamik bir demiryolu sektörü bizleri bekliyor.

UIC 2. Dünya Kongresi – Tren Eğitimi 2013 Viyana

>>UIC tarafından düzenlenen ve 34 ülkeden 170 katılımcıyla gerçekleşen Demiryolu Eğitimi Dünya Kongresi'nin ikincisi 24-26 Nisan 2013 tarihlerinde Viyana'da gerçekleştirilecek. Uygulamalı Bilimler Pölten Üniversitesi'nde düzenlenecek olan Demiryolu Eğitimi Viyana'ya yapılan teknik gezilerle devam edecek.

2nd UIC World Congress
on Rail Training
Learning for the future
St.Pölten/Vienna 24 - 26 April 2013



İspanya Tren İstasyonlarını Satacak

İspanya Demiryolları Altyapıları İdaresi (ADIF), harcamaları kısmak ve gelir elde etmek amacıyla 423 tren istasyonunu satacak. Tren yollarının dışında kalmış veya bitirilememiş demiryollarının üzerinde bulunan istasyonların açık artırma usulüyle satılacağı kaydedildi. Bu istasyonlardan 90 tanesi özel sektör tarafından kiralanırken, 70 tanesi de kültürel, sosyal ve şirket faaliyetleri için kiraya verilmiş.

GRAND CENTRAL Terminali 100 Yaşında ...

Amerika Birleşik Devletleri'nin New York kentindeki Grand Central Terminali 100. yaş gününü kutluyor. New York'un en önemli simgelerinden biri olan Grand Central Terminali için yapılan kutlama renkli görüntülere sahne oldu. Grand Central Terminali, Amerika'da tren ile seyahatin en popüler olduğu dönemde inşa edilmiştir. Terminal tren platformu sayısı itibarıyla dünyanın en büyük tren gar binasıdır.



AB, Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesini İstiyor.

>> Avrupa Komisyonu demiryolu hizmetlerinin serbestleştirilmesi için bir dizi öneride bulundu. Amaç, yeni işletmecilerin pazara girmesi ile rekabetin artırılması. Avrupa Komisyonu'nun Ulaşım Sorumlu Komiseri Siim Kalas Avrupa Komisyonu'nda düzenlenen basın toplantısında altyapı ve tren seferleri yönetiminin birbirinden ayrılması gerektiğini belirtti.

Siim Kallas, AB'nin Dördüncü Demiryolu Paketi'nin oldukça sert olduğunu dile getirerek, pazarın daha çok açılmasını isteyenlerle tatmin edici çözümler bulduklarını söyledi.

Demiryolları, otoyollarda yaşanan trafik yoğunluğunun üstesinden gelmek için en avantajlı yol olarak görülüyor. Avrupa Komisyonu'nun önerilerinin önümüzdeki aylarda Avrupa Parlamentosu ve Avrupa Birliği Konseyi tarafından incelenmesi bekleniyor.

Kaynak: rayhaber



Va-Ko UIC, RIC ve RID standartlarında değişik tiplerde yük ve vagonu imalatı yapmaktadır.

Şirketimiz ISO 9001, ISO 14001, OHSAS 18001 ve EN 15085 sertifikalarına sahiptir.

*Va-Ko manufactures different types of freight wagons according to UIC, RIV and RID standards.
Our company owns the following certificates: ISO 9001, ISO 14001, OHSAS 18001 and EN 15085.*



Vako
VAGON KONTEYNER
PROJE MÜHENDİSLİK SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.
ANKARA / TÜRKİYE
İMAL YILI 2007 VAGON NO 3375
TEL: +90 312 763 13 49 FAX: +90 312 763 39 37
www.vako.com.tr

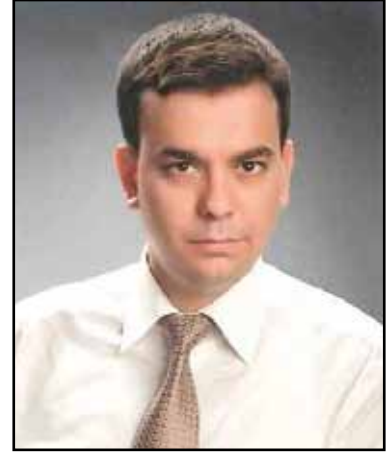


VAGON KONTEYNER SANAYİİ A.Ş.

Adres : Ankara Yolu 3. km.
Beypazarı / ANKARA
Tel : +90 312 763 13 49
Fax : +90 312 763 39 37
web: www.vako.com.tr
e-mail :vako@vako.com.tr

Bir Yük Vagonunun Karşılıklı İşletilebilirlik Şartlarına

(Technical Specifications for Interoperability-TSI) Göre Sertifikasyonu



>> Mak. Yük. Müh. Dr. Ömür AKBAYIR
TCDD Samsun Depo Müdürü

24 Sayının devamı...

Alt sistem: Demiryolu sistemi 5 yapısal alt sisteme ve 3 fonksiyonel alt sisteme bölünmüştür. Yük vagonları yapısal alt sistemlerden biri olan çeken çekilen araçlar (rolling stock) grubuna girmektedir. Fonksiyonel alt sistemler için APS belgesi zorunluluk olmamasına rağmen yapısal alt sistemler için zorunludur.

2008/57/EC'ye göre şekil 7 ve şekil 8'de görüleceği üzere iki tür sertifikalandırma yapılmaktadır:

- IC'lerin uygunluğu veya kullanım uygunluğu değerlendirilmesi
- Alt sistemlerin EC doğrulamasının gerçekleşmesi

3.1. Değerlendirme Modülleri

Genel bir kural olarak, bir ürün tasarım ve üretim aşamaları boyunca bir modüle göre uygunluk değerlendirmesine tabi tutulur. Modüler anlayışın temel amacı, uygunluk değerlendirme yöntemlerini, ürünlerin özelliklerini ve taşıdıkları risk oranlarını dikkate alarak belirlemektir. Düşük riskli ürünlerde uygunluk değerlendirilmesi için gerekli test ve belgelendirme üretici tarafından yapılır. Yüksek riskli ürünlerde ise test ve belgelendirmenin, NoBo'lar tarafından yapılması gerekir. Uygunluk / kullanım uygunluğu değerlendirmesi ve EC doğrulaması işlemleri kullanılan modüllere göre yapılmaktadır. Her bir TSI modül açıklamaları içermektedir. TSI WAG Ek Q'da, tasarım ve üretimin farklı aşamalarında IC'lerin hangi modüle göre değerlendirileceği



Şekil 7. IC uygunluk değerlendirmesi



Şekil 8. Yük vagonunun doğrulama işlemi

Bir yük vagonunun yukarıda anlatılan süreç sonunda servise verilmesinden sonra, yük vagonunun temel gereksinimlerinin korunması ve sürdürülmesinden sertifikalı bir ECM sorumlu olmaktadır. Ayrıca vagon servise verilmeden önce NVR kütüğüne kaydı yapılır.

belirtilmektedir. IC veya bir yük vagonunun üretiminde TSI'da belirtilen modüllerden hangisinin seçileceği üreticinin tercihine bağlıdır. Üretici kendi üretim yöntemine en uygun olan modülü seçer. IC değerlendirme işleminde NoBo ile gerekli ilişkinin derecesi her bir modülde farklıdır. Bir yük vagonunun değerlendirmesi için EC doğrulama işlemi tüm durumlarda bir NoBo tarafından yapılır ve NoBo tarafından bir EC doğrulama sertifikası hazırlanır. Bir yük vagonunun değerlendirmesi için 3 seçenek bulunmaktadır: Bunlar: SB/SD, SB/SF, SH2.

- **SB modülü (EC Tip İncelemesi):** Tasarım aşamasını kapsar ve üretim aşamasını değerlendiren bir modülle birlikte kullanılmalıdır. EC Tip İncelemesi Sertifikası bir NoBo tarafından düzenlenir.
- **SD modülü (Üretim Kalite Güvencesi):** Üretim aşamasını kapsar ve SB modülünü takiben kullanılır. EN ISO 9001 standardı kalite güvencesi temellidir.
- **SF modülü (Ürün Doğrulaması):** Üretim aşamasını kapsar ve SB modülünü takiben kullanılır. Bir NoBo Modül SB ye göre düzenlenen EC Tip İncelemesi Sertifikasında tanımlanan tipe uygunluğu kontrol eder ve bir uygunluk belgesi düzenler.
- **SH modülü (Tam Kalite Güvencesi):** Tasarım ve üretim aşamalarını kapsar.

3.2. Bir NoBo'nun Hazırlayabileceği Sertifikalar ve Üretici/Başvuran'ın Hazırlayabileceği Beyan Belgeleri

Aşağıda bir NoBo'nun bir IC için hazırlayabileceği sertifikalar değerlendirme modülleriyle (yeni) birlikte sıralanmıştır:

- EC Tip İnceleme Sertifikası (modül CB)
- EC Tip Tasarım Sertifikası (modül CH1)
- Kalite Yönetim Sisteminin Onayı (modül CD, CH, CH1)
- EC Uygunluk Sertifikası (Modül CA1, CA2 veya CF)
- EC Kullanım Uygunluğu Sertifikası (Modül CV)

Aşağıda bir NoBo'nun bir yük vagonu için hazırlayabileceği sertifikalar değerlendirme modülleriyle (yeni) birlikte sıralanmıştır:

- EC Tip İnceleme Sertifikası (modül SB)
- EC Tip Tasarım Sertifikası (modül SH1)
- Kalite Yönetim Sisteminin Onayı (modül SD veya SH1)
- EC Doğrulama Sertifikası (Modül SD, SF, SG veya SH1)
- ISV Sertifikası

Aşağıda bir üreticinin bir IC için hazırlayabileceği beyan belgeleri bulunmaktadır:

- EC Uygunluk Beyanı
- EC Kullanım Uygunluğu Beyanı

Aşağıda bir başvuranın bir yük vagonu için hazırlayabileceği beyan belgeleri bulunmaktadır:

- EC Doğrulama Beyanı
- ISV Beyanı

Yukarıda değerlendirme modüllerinin yeni isimleri kullanılmıştır. Yukarıda sözü edilen belgelerin hazırlanması ve içeriği ile ilgili bir klavuz ERA'nın resmi sitesinden ulaşılabilir.

3.3. Bir Yük Vagonuna APS Belgesi Almak İçin Yapılması Gerekenler

- NoBo seçimi
- Onaylama Planı. Bu plan NSA tarafından kabul edilmelidir. NSA son şartlar hakkında bilgi verir.
- NSA ile başvuran arasında sözleşme
- APS belgesi için başvuru
- NSA'nın başvuruyu kontrol etmesi
- Kontrol sonucu olumlu ise APS belgesinin verilmesi

3.4. APS belgesi için Gerekli Dokümanlar

- EC Doğrulama Beyanı
- Ulusal Kuralları Doğrulama Beyanı
- Araç için Teknik Dosya
- İlgili her bir konu için Teknik Dosya

3.5. Doğrulama İşlemi

EC doğrulaması işlemi vasıtasıyla bir NoBo tarafından bir yük vagonunun

- İlgili TSI lara uygunluğunun
- Sözleşmeden doğan diğer düzenlemelere uygunluğunun kontrol edildiği ve sertifikalandırıldığı bir işlemdir.

İçeriğinde ilgili TSI'ların belirtildiği Doğrulama Sertifikası, NoBo tarafından hazırlanmakta ve değerlendirmenin pozitif çıkması durumunda başvurana verilmektedir. Daha sonra başvuran EC Doğrulama Beyanı belgesini hazırlayabilir.

3.6. Teknik Dosya

EC Doğrulama Beyanı belgesinin eki olan teknik dosya aşağıdakileri içermelidir:

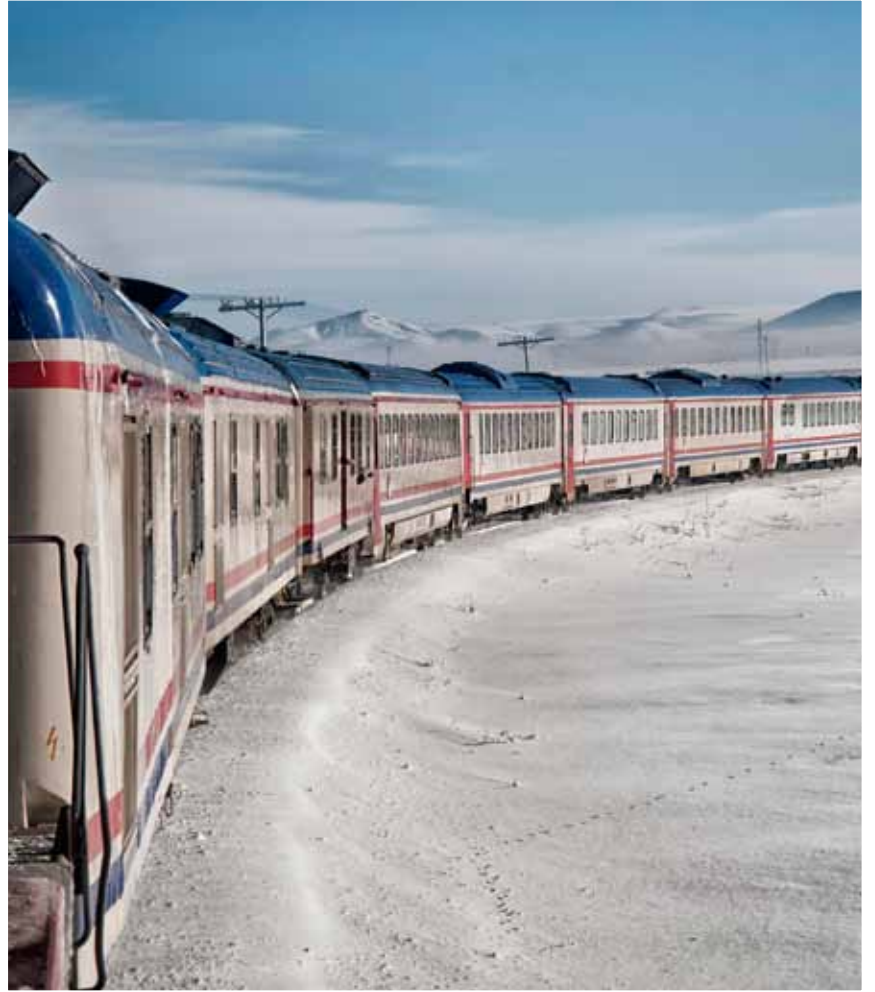
- Tasarıma bağlı teknik karakteristikler
- Kullanım koşulları, kısıtlamalar, (ön) koşullar, vagonun tanımı, proje süreçleri, sunulan istisnai izinler, kullanılan yasal esaslar
- IC'lerin listesi (tanım için TSI WAG'a (2006/861/EC ve 2009/107/EC) bakınız)
- IC'lerin Uygunluk veya Kullanım Uygunluğu Beyanlarının kopyaları. Uygun hallerde NoBo tarafından yapılan hesaplamalar, testler ve incelemeler.
- Yük vagonunun ilgili TSI'lara uygunluğunun ifade edildiği; NoBo tarafından imzalı, hesaplama notları ile birlikte EC Doğrulama Sertifikası.
- EC Doğrulama Sertifikası, NoBo tarafından hazırlanmış inceleme ve kontrol raporları ile birlikte olmalıdır.
- Diğer EC sertifikaları.
- Risk değerlendirmesi gerekli ise CSM (Genel Güvenlik Metodu (Common Safety Method) değerlendirme raporu

>>İstasyon



>> **Nükhet IŞIKOĞLU**
Demiryolu Taşımacılığı Derneği
Genel Müdür Yardımcısı

Karda, buzda ve her koşulda Demiryolu Taşımacılığı



*S*ağlıklı, güvenli bir gelecek için yeşil ve temiz bir çevrenin oluşturulmasının gerekliliği artık tüm dünyada uygulanacak politikalara ve yatırımlara yön vermektedir. Lojistik sektöründe de bu hedeflere ulaşmanın yolunun ancak demiryolu taşımacılığının daha yaygın ve etkin kullanımıyla mümkün olabileceği anlaşılmıştır.

AB ülkeleri bu bağlamda demiryolu sektörü ile ilgili 91/440 sayılı Avrupa Konseyi Direktifi doğrultusunda yönetim özerkliği sağlayarak mali yapılarını iyileştirmişler ve verimliliklerini arttırmışlardır.

Avrupa Birliği; taşımacılığı modern ekonominin anahtarı olarak ele almakta ve ulaştırma politikalarında dengenin demiryolu, denizyolu ve iç su yolları lehine artırılmasını sağlamak için çalışmaktadır. Avrupa genelinde tek tip Pazar oluşturmak ve tüm Avrupa ülkelerini dolaşabilen kesintisiz bir demiryolu altyapısını tesis etmek amacıyla; Demiryolu kuruluşlarının özerkliği, İşletme ve altyapının birbirinden ayrılması, yeni işleticilerin hatlara erişim hakkının sağlanması, Altyapı kullanım bedelinin ayrımcı olmayan bir şekilde belirlenmesini sağlama konularında ülkeleri yapısal değişimler yönünde zorlamaktadır.

Demiryolcular, zorlu hava şartlarında, özellikle yoğun kar yağışında demiryolunda seyrüseferin kesintiye uğramaması için önceden gerekli tedbirlerin alınmasını sağlarlar. Demiryolu hatlarının her kısmında trafiği engelleyen ve her kış mevsiminde karın kapattığı bölgeler önceden tespit edilerek gerekli önlemler alınır.

Demiryolu olumsuz hava koşullarından en az etkilenen taşıma modu olarak lojistik zincirinin güvenli bir şekilde aksamadan devam etmesine imkân sağlamaktadır.



Bu çalışmalara paralel olarak Avrupa Birliği'nde, ülkelerin milli demiryolu şebekelerini bir araya getiren, Orta ve Doğu Avrupa ülkelerini de içine alan bir Avrupa yüksek hızlı tren şebekesinin gerçekleştirilmesi yönünde de süreç devam etmektedir.

Kombine taşımacılık her geçen gün önem kazanmakta ve bu durum da demiryolunu yıldızını daha da parlatmaktadır.

Dünya genelinde küresel ticaretin gelişimine paralel olarak ortaya çıkan ulaştırma koridorları, demiryollarının küreselleşmenin getirdiği düzene ayak uydurabilmesi için önemli yapısal ve teknik değişim süreçlerinden geçmesine neden olmaktadır.

Demiryolunun güvenli olması, ağır yük taşımacılığına uygunluğu, sabit transit süresi, çevreci olması ve hava koşullarından etkilenmemesi demiryolu taşımacılığını üretici ve ihracatçı için etkin bir taşıma modu haline getirmektedir.

Soğuk kış günlerinde olumsuz hava şartları, kar ve buzlanma yüzünden kapanan yolları, iptal edilen uçak ve gemi seferleri haberlerini sıklıkla duyarız.

Demiryolu olumsuz hava koşullarından en az etkilenen taşıma modu olarak lojistik zincirinin güvenli bir şekilde aksamadan devam etmesine imkân sağlamaktadır.

Demiryolcular, zorlu hava şartlarında, özellikle yoğun kar yağışında demiryolunda seyrüseferin kesintiye uğramaması için önceden gerekli tedbirlerin alınmasını sağlarlar. Demiryolu hatlarının her kısmında trafiği engelleyen ve her kış mevsiminde karın kapattığı bölgeler önceden tespit edilerek gerekli önlemler alınır. Demiryolunun karla kapanmasını ve karın hat üzerinde birikmesini önlemek üzere yapılan engeller yani kar siperleri, tamir ettirilerek kar mevsimi gelmeden hazır bulundurulur.

Özellikle istasyonlardaki ve hatlar üzerindeki makas parçaları, hatlar, traversler, vagon kantarları, hemzemin üst ve alt geçitler, peron, istasyon meydanları, bina, ambar ve yollar karlanma ve buzlanmaya karşı sürekli temizlenmektedir. Bu önlemler sayesinde demiryolu her türlü olumsuz hava şartı, kar, buz demeden işleyişine devam eder.

Demiryolu hatlarının her şart altında seyrüsefere açık tutulması için, her türlü iklim ve coğrafi koşulda görev yapan tüm demiryolcuları saygıyla selamlıyoruz.

>>Dünya'dan

Dünya'dan Tren İstasyonları



Union İstasyonu Washington DC (Washington DC, ABD)

Union İstasyonu 1908 yılında açıldığında, Washington DC'ye görkemli bir giriş olarak tasarlanmıştır. Washington DC'nin en yoğun ve en iyi bilinen yeri olan istasyonu her yıl 32 milyon kişi ziyaret etmektedir.



Kuala Lumpur
Tren İstasyonu
(Kuala Lumpur, Malezya)

Eskisinin yerine yapılan istasyonun yapımı 1910 yılında tamamlanmıştır. Mimarisiyle göze çarpan istasyon, doğu ve batı mimarisini harmanlayan bir dizayna sahiptir.



Gare du Nord
(Paris, Fransa)

Gare du Nord, yolcu sayısı ile Avrupa'nın en yoğun, dünyanın ise en yoğun istasyonlarından biridir.



Grand Central Terminali
(Manhattan, New York City)

Platform sayısı bakımından dünyanın en büyük istasyonu olan Grand Central Terminali, 67 bölümlerle birlikte 44 platformdan oluşmaktadır.



>>DTD Üyeler



DURNA Nakliyat



MP MERSİN Uluslararası
Liman İşletmesi



Uluslararası Taşımacılık



ASLAN DENİZCİLİK A.Ş.



KARA VE DEMİRYOLU
LOJİSTİK HİZMETLERİ A.Ş.





TURKON DEMİRYOLU TAŞIMACILIK LTD. ŞTİ.

Yükünüzü demiryolunun ulaştığı her noktaya taşıyoruz...



Türkiye’de demiryollarıyla sıvı, genel yük veya konteynerli yükleriniz için güvenli, zamanında ve çok daha ucuza taşıma imkanı

Head Office: Altunizade Mh. Ord. Prof. Fahrettin Kerim Gökay Cd. No.33 PK. 34662
Üsküdar / İSTANBUL Phone: +90 216 544 18 00 Fax: +90 216 544 18 82
E-mail: demiryolu@turkon.com Web: www.turkonholding.com

Turkon Demiryolu Taşımacılık Ltd. Şti bir Turkon Holding şirkettir.

