



DEMİRYOLU YÜK TAŞIMACILIğI SEKTÖR DEğERLENDİRME RAPORU

AğUSTOS 2023

GİRİŞ

Demiryolu Taşımacılığı Derneği (DTD) olarak, ilgili kamu kurum ve kuruluşların demiryolu yük taşımacılığı sektörüne yönelik çalışmalarına katkı sağlamak için hazırladığımız ve istenildiğinde detaylarını paylaşabileceğimiz bu rapor, sektörün gelecek hedeflerini gerçekleştirebilmesi amacıyla, mevcut durumu özetlemekte, ayrıca yaşanan temel sorunlar ve bu konulardaki çözüm önerilerimizi içermektedir.

Avrupa Birliği, Aralık 2019 tarihinde açıkladığı Avrupa Yeşil Mutabakatı ile 2050 yılında iklim-nötr ilk kıta olma hedefini dünyaya duyurmuştur. Avrupa Yeşil Mutabakatı iklim değişikliği ve çevre kirliliği ile mücadele için, AB üye ülkelerini net sera gazı emisyonunun olmadığı, rekabetçi bir ekonomiye dönüştürmeyi hedeflemektedir. Bu yönde sınırda karbon düzenleme mekanizması (SKDM) çalışmaları hızlanmış olup ülkemiz ihracat rekabetçiliğinde emisyonların azaltılması, ticari ve makroekonomik bir öncelik halini almıştır.

AB ayrıca, 2021-2027 arası dönemde toplam 300 milyar euro'luk bir yatırımla dünyanın farklı bölgelerindeki projeler üzerinden ulaştırma ve enerji altyapılarıyla dijital bağlantıların güçlendirilmesini hedefleyen "Küresel Geçit" (Global Gateway) projesi ile enerji, eğitim, araştırma, dijital teknolojiler, sağlık, uluslararası ticaret gibi farklı alanlarda ve sektörlerde hem özel hem de kamusal altyapının desteklenmesi ve daha sürdürülebilir bir yapıya kavuşturulmasını amaçlamaktadır.

T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Dairesi Başkanlığı tarafından yayınlanan 11. Kalkınma Planında, Türkiye'nin coğrafi avantajından en iyi şekilde faydalanarak modlar arası (intermodal) ve çok modlu (multimodal) uygulamaların geliştirilmesi, demiryolu ve denizyolu taşıma paylarının artırılması ve entegre bir ulaştırma sisteminin tesis edilmesi şeklinde temel amaçlar belirlenmiştir. 12. Kalkınma Planı çalışmalarında da bu yöndeki çalışmalar 2024-2028 dönemi için de devam etmektedir.

Türkiye kendi lojistik potansiyeli ile birlikte; Karadeniz Bölgesi, Orta Asya, Akdeniz Havzası olmak üzere merkezinde olduğu bölgenin potansiyeli de dikkate alındığında, sadece Batı ile Doğu arasında değil, aynı zamanda Kuzey-Güney demiryolu hattında da aktif rol oynayarak ülkemiz makroekonomik dengesine son derece önemli katkılar sağlaması mümkündür. Bu amaçla, demiryolu yük taşımacılığı sektörümüzün kapsamlı bir büyüme stratejisine sahip olması gereklidir.

DEMİRYOLU YÜK TAŞIMACILIĞI - SEKTÖR YAPISI

2013 yılında çıkarılan Kanun kapsamında sektörde serbestleşmenin hızlı şekilde ilerlemesi ve özel sektör demiryolu tren işletmecilerinin (DTİ) artırılması hedeflenmişse de, rapor tarihi itibarıyla aktif olarak işletmecilik yapan özel sektör tren işletmecisi sadece iki adettir. Bu iki firmanın sadece biri tarafından tamamlanmış lokomotif yatırımı var olup işletmeye alınmış lokomotif adedi 12'dir.

TCDD Genel Müdürlüğü bağlı ortaklığı TCDD Taşımacılık A.Ş. 476 adedi dizel yakıtlı toplam 556 adet ana hat lokomotif ile tren işletmeciliği yapılmaktadır. Kullanılan lokomotiflerin ortalama yaşı 30 yaşın üzerinde, dizel yakıt kullanan, yük taşıma kapasitesi yüksek olmayan ve ağır hareket eden lokomotiflerdir.

TCDD Taşımacılık A.Ş görev zararının Hazine tarafından karşılanması uygulaması 2015 yılında 5 senelik bir süre için öngörülmüşse de daha sonra T.C. Cumhurbaşkanlığı Kararı ile bu süre en çok 10 yıl olacak şekilde uzatılmıştır.

DEMİRYOLU YÜK TAŞIMACILIĞI - MEVCUT DURUM

LOJİSTİK ALTYAPI

2021 yılı sonu itibarıyla 11.590 km konvansiyonel hat, 219 km hızlı ve 1.213 km yüksek hızlı hat olmak üzere toplam 13.022 km ulusal demiryolu altyapı ağı üzerinde tren işletmeciliği yapılmaktadır. Konvansiyonel hatların %39'u elektrikli ve %49'u sinyallidir. Hatlarımız %90 oranında tek hat olup, trafik hızının yavaşlamasına önemli etki yapmaktadır. Konvansiyonel hat yük işletmeciliğinde trafik hızı yaklaşık 25 km/saatir.



Ulusal demiryolu altyapı ağı 12 adet lojistik merkez bulunmaktadır. Ankara, Bozüyük gibi yapımı bitmiş ve devam eden lojistik merkezlerin demiryolu bağlantıları yoktur. Bunun dışında elleçleme kapasitesi bakımından dünya listesi sıralamasına giren en iyi 4 Türk limanı olan Ambarlı, Körfez, Mersin ve Tekirdağ (Asyaport) Limanından Ambarlı ve Tekirdağ (Asyaport) Limanlarının demiryolu bağlantısı yoktur. Ambarlı Limanı İstanbul'a hizmet vermekteyken, Tekirdağ/Asyaport hem Türkiye hemde tüm

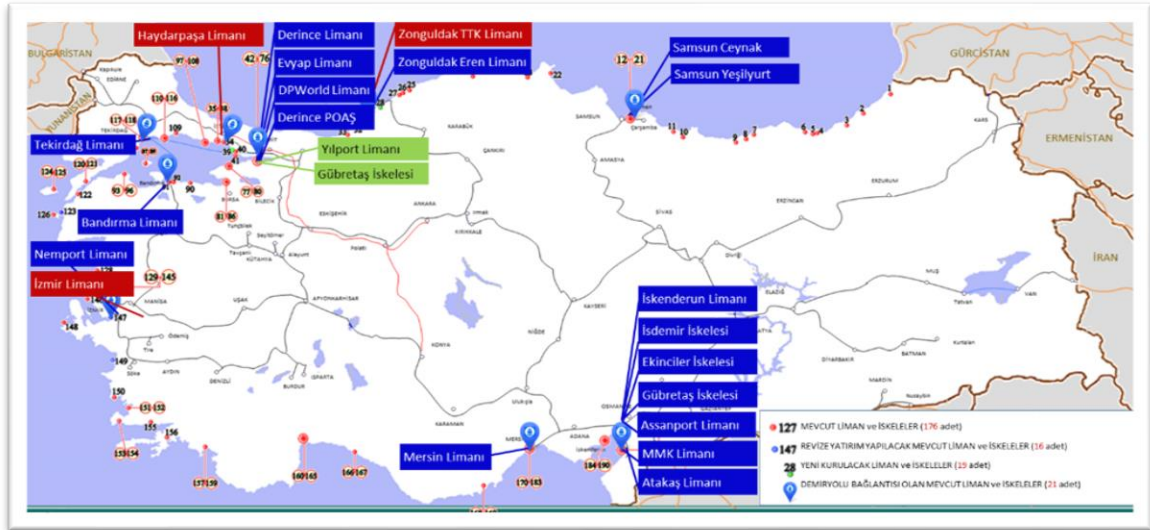


Balkan ve Karadeniz coğrafyasına hizmet vermekte olup, Asyaport'a 13 km uzaklıkta Tekirdağ İstasyonunda kurulan demiryolu terminalinden demiryolu bağlantısı sağlanmaktadır. Körfez limanlarından ise Evyap, Derince, Dubaiport limanlarında demiryolu bağlantısı mevcut olup, Beldeport, Yılport, Poliport, Nuh Çimento, Rota Limanlarına demiryolu bağlantısı çalışmaları devam etmektedir.

Birçok limanın ve üretim yerlerinin demiryolu bağlantılarını olmaması, karayolu ile kısa mesafelerde dahi yüksek aktarma maliyetlerine yol açmakta ve sanayicilerimizin demiryoluna yük kaydırmasına engel teşkil etmektedir.

Daha büyük kapasiteli lojistik merkezlerin ve TCDD dahil birçok özel teşebbüs tarafından kurulan ve kurulmaya çalışılan daha küçük kapasiteli Demiryolu Terminalleri/Yük Aktarma Merkezleri'nin (YAM) yapım ve işletimine dair mevzuat, uzun süredir ve birkaç kez sektör paydaş görüşleri alınarak ilerletilmeye çalışılmışsa da, net ve efektif bir içeriğe henüz evrilememiş ve yayınlanamamıştır. Aynı şekilde iltisak hatlarının seçimi, yapım ve işletimi konusundaki yönetmelik de henüz yayınlanmamıştır.

Ülkemizdeki 217 adet mevcut liman ve iskelenin 21 adedinde, 295 OSB'nin 13 adedinde ve 12 Lojistik Merkezde demiryolu bağlantısı bulunmaktadır. 11.590 km. lik konvansiyonel demiryolu ağında 375 km (aktif olarak kullanılan) uzunluğunda toplam 241 adet iltisak hattı mevcuttur. Taşımaların yaklaşık % 40,6'sı iltisak hatlarından yapılmaktadır. Demiryolu yük potansiyeli açısından yeni iltisak hatları yapımı önem arz etmektedir.



Hatlarımızda işletmecilik maliyetini artıran bir diğer unsur, en pahalı sarf malzemesi olan lokomotif ve vagon tekerlerinde yaşanmaktadır. Yurtdışında lokomotif ve vagon teker gövdeleri 5-8 yıl ve milyon km mertebesindeki döngülerde değiştirilebilirken, ülkemizde değişimler 1-3 yıl ve 150-250 bin km gibi çok daha düşük mesafelerde hasıl olmaktadır.

Mevcut mevzuat kapsamında, DTİ'ler elektrik tüketimlerini TCDD tarafından işletilen iletim hatları ve trafolardan almaktadır. TCDD tarafından işletilen trafo kapasitelerinin yüksek, tüketimin ise az olması nedeniyle, TCDD'nin TEİAŞ'a ödediği sistem kullanım bedelinin, DTİ'ler yansıtılan elektrik maliyetlerini yüksek oranda artırıcı bir etkisi söz konusudur. Elektrik ücretleri ve motorin giderleri,

global enerji fiyatlarının artışı ile çok yüksek seviyelere dönemsel çıkmaktadır. Demiryolu sektörü, enerji etkin ve çevreci bir mod olmasına rağmen, herhangi bir enerji maliyet teşvikinden yararlanmamaktadır.

ÇEKEN – ÇEKİLEN ARAÇLAR

2021 yılsonu itibarıyla; TCDD Taşımacılık A.Ş’ ne ait 431 adedi dizel ve 125 adedi elektrikli olmak üzere toplam 556 adet ana hat lokomotif, 103 adet manevra lokomotif, 99 adedi dizel ve 86 adedi elektrikli olmak üzere toplam 185 adet konvansiyonel dizi ve 31 adet YHT seti bulunmaktadır. Ayrıca Körfez Ulaştırma A.Ş. tarafından 5 adedi dizel ve 7 adedi hibrit (dizel-elektrikli) toplam 12 lokomotif işletilmektedir.

ÇEKEN ARAÇ GRUBU	TOPLAM (Adet)	YAŞ GRUPLARI				
		0-9	10-19	20-29	30-39	40+
Dizel Anahat Lokomotif	431	20	88	0	146	177
Elektrikli Anahat Lokomotif	125	80	0	9	36	0
Manevra Lokomotif	103	2	0	43	58	0
Konvansiyonel Dizel Dizi (DMU)	99	52	12	34	0	1
Konvansiyonel Elektrikli Dizi (EMU)	86	0	84	0	0	2
Yüksek Hızlı Tren (YHT)	31	18	13	0	0	0
TOPLAM ÇEKEN ARAÇ	875	172	197	86	240	180
Toplam İçindeki Payı (%)	100	20	22	10	27	21

Ülkemizde elektrikli lokomotif azlığı ve baştan sonra elektrikli gidilebilecek parkurların sınırlı olması nedeniyle, elektrikli lokomotif parkı mevcut parkın sadece %20'sine yakındır. Elektrikli hatlarımızın %50 seviyesinde olduğu ve Avrupa’da elektrikli hat ve lokomotif oranlarının ise %60-80 seviyesinde olduğu düşünülecek olursa, bu açıdan yurtdışı örneklerden ve verimli/çevreci bir taşımacılıktan uzak bir yük taşımacılığı yapılmak zorunda kalınmaktadır.

2020 yılında 46 firmaya ait 3.740 adet şahıs vagonu faaliyet gösterirken, 2023 Mayıs itibarıyla 3.856 adet şahıs vagonu faaliyet göstermektedir.

VAGON TİPİ	Taşımacılık	3.Şahıs	TOPLAM
Kapalı Vagon (Ha, Hb)	2.713	111	2.824
Platform Vagon (Sg, R, La, K)	7.145	2.776	9.921
Açık Vagon (Fal, Ea, E)	5.938	142	6.080
Sarnıçlı Vagon (Za)	719	814	1.533
Ağır Vagon (Ui)	8	-	8
TOPLAM VAGON SAYISI	16.523	3.856	20.379

Vagon envanterimizde global ve ülke lojistiğimizde en büyük payı alan ve gelişim alanı bulunan platform vagonların sayısı 9.921 olup konteyner yani intermodal taşımadaki artan talepler için yeterli olmamaktadır. Ayrıca yurtdışında yaygın şekilde kullanımı olan çift katlı araç taşıma vagonu gibi modern vagon türleri de ülkemizde hiç bulunmamaktadır.

YAPILAN TAŞIMALAR

2022 yılında TCDD Taşımacılık A.Ş. tarafından yurt içi 28,9 milyon ton, yurt dışı 4,3 milyon ton olmak üzere toplamda 33,2 milyon ton yük taşınması ile tüm zamanların en yüksek taşınması yapılmıştır.

Ayrıca özel DTİ'ler tarafından da yaklaşık 5 milyon ton yük taşınması yapılmış ve ülkenin toplam taşınması 38 milyon ton olmuştur (2020 yılı 34,5 milyon ton). Avrupa'da ERFA (European Rail Freight Association) tarafından yayınlanan rapora göre özel DTİ'lerin yük taşınmasındaki payı düzenli bir artışla 2022 yılında %50'den çok paya ulaşmış ve kamu tarafından işletilen demiryolu tren işletmecilerini geçmiştir.



Demiryolu ile ihracat taşımaları hem sınır kapılarından hem de limanlara demiryolu bağlantısı ile kombine olarak yapılmaktadır. Ülkemizden Avrupa yönüne; başta Bulgaristan, Romanya, Macaristan, Polonya, Avusturya, Slovakya, Çekya, Bosna-Hersek, Sırbistan ve Almanya olmak üzere birçok

noktaya gerçekleştirilen taşımalarda 2021 yılında yüzde 22,7 artış gerçekleştirilerek 3 milyon 96 bin ton yük taşınmıştır.

Sınır kapılarından demiryolu ihracatı: BTK (Canbaz/Ahılkelek), İran (Kapıköy) ve Avrupa (Kapıkule) sınır kapılarından,

Liman bağlantılı demiryolu ihracatı: MMK-Ataşehir Limanları, İsdemir İskelesi, Aliğa Limanları, MIP (Mersin/Tırmıl), Assan İskelesi, Gübretaş İskelesi, Ekinciler İskelesi, Limak Port, Çelebi Port (Bandırma), TCDD Alsancak Limanı, Safi Port, DP World, Evyap Port, Tekirdağ Asyaport, Samsun Port, Samsun Yeşilyurt, NemPort, Zonguldak TTK Limanı, Çatalağzı Eren limanlarından yapılmaktadır.

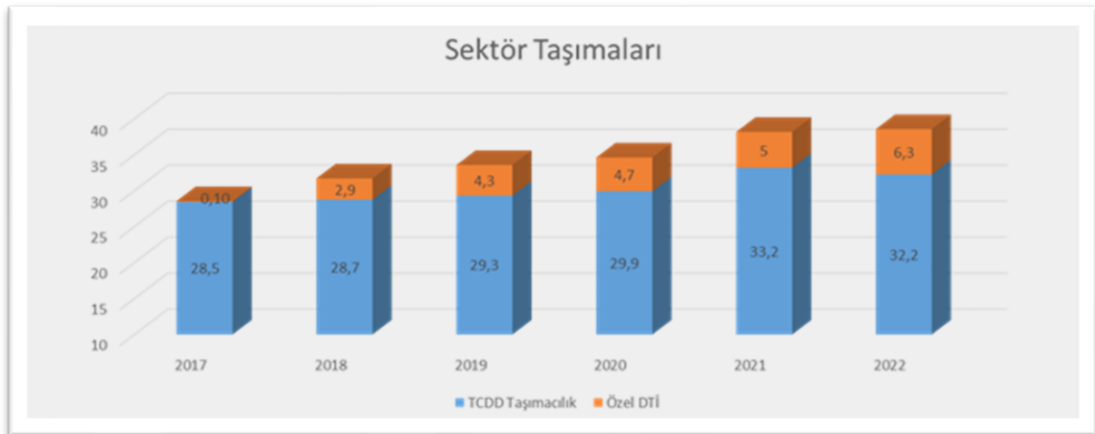
2022 yılında doğrudan sınır kapılarından 2,18 milyon ton demiryolu ihracat taşıması yapılmış olup bunun yanında, ihraç edilmek üzere limanlara 5,83 milyon ton demiryolu taşıması yapılmıştır.

Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı ve Orta Koridor üzerinden gelen trenler Marmaray'ı kullanarak, kesintisiz demiryolu hattı sayesinde Asya'dan Avrupa'ya 18 günde ulaşabilmekte ise de, Marmaray'dan gece saatlerindeki ~5 saatlik efektif geçiş kısıtlaması ve sinyal sistemine uygun lokomotif yetersizliği nedeniyle fiilen günde karşılıklı 2 adet trenin geçişi mümkün olmaktadır. Yavuz Sultan Selim Köprüsü üzerinden bir demiryolu geçişi olmaması nedeniyle bu parkurda taşımalar sınırlanmaktadır.

ÖZEL SEKTÖR ARAÇLARI İLE YAPILAN TAŞIMALAR

2021 yılındaki özel sektöre ait vagonlarla yapılan 10,9 milyon ton taşıma, 2022 yılında 10,8 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. 2021 yıl sonu itibarı ile özel sektöre ait vagonlarla yapılan taşımaların toplam taşımalarımız içerisindeki payı %33,1 olup, 2022 yılında toplam taşımalar içindeki payı %33,6 olarak gerçekleşmiştir. Pandemi döneminde yolcu trenlerinin çalışmaması nedeniyle tüm lokomotifler yük taşımacılığı yaparken, 2022 yılında yolcu trenlerinin başlaması ile iyi durumda olan önemli sayıdaki lokomotifler yolcu trenlerine kaydırıldığından yük taşımacılığı artırılamamıştır.

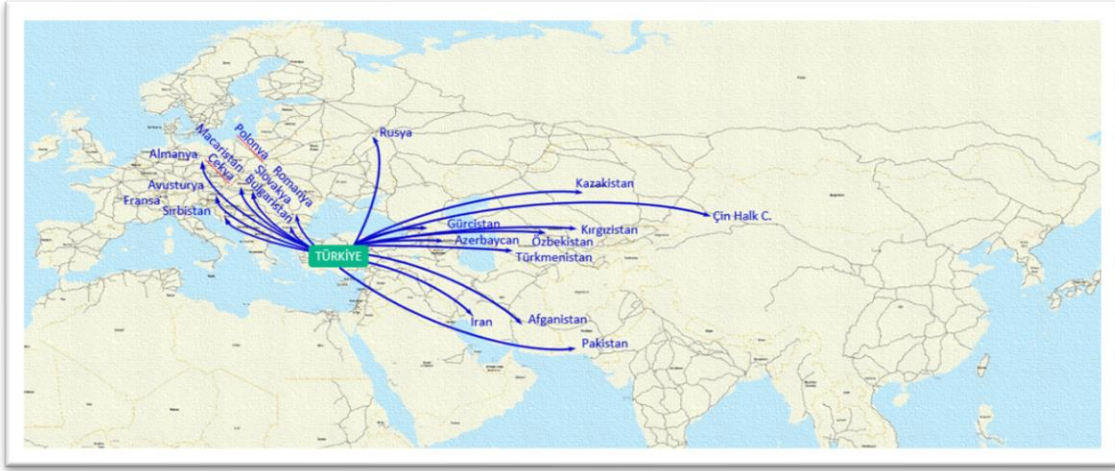
2021 yılında 41 firmaya ait 3.629 adet özel sektör vagonu faaliyet gösterirken, 2022 yıl sonu itibarıyla; 41 firmaya ait 3.723 adet özel sektör vagonu faaliyet göstermiştir. Halen hatlarımızdan özel sektör firmalarına ait bu vagonlarla taşımalar devam etmektedir.



Toplam taşımaların %33,6'sı özel sektöre ait vagonlarla ve 12 adedi özel sektör mülkiyetinde ve 15 adedi özel sektör kirasında olan toplam 27 adet lokomotifle gerçekleştirilmiştir.

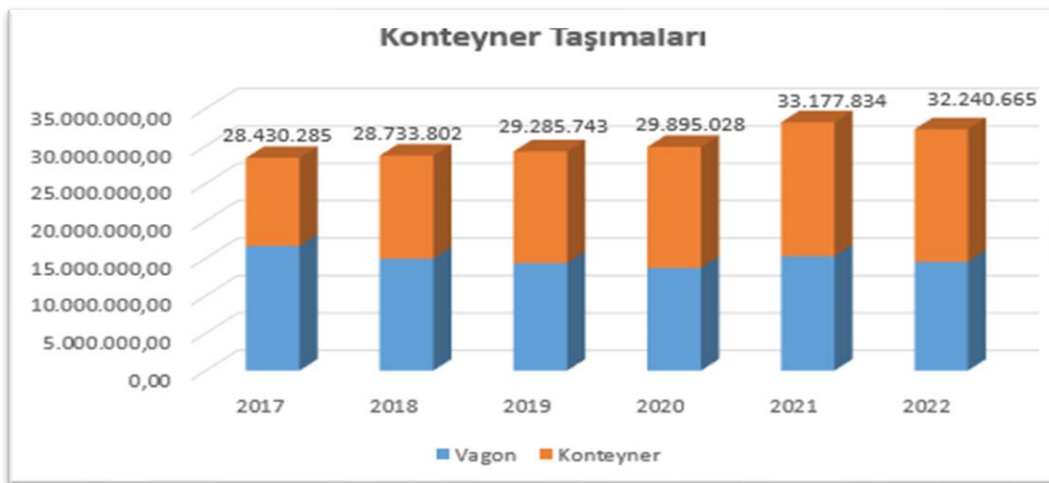
DEMİRYOLU İLE DENİZYOLU KOMBİNE TAŞIMACILIĞI

2022 yılında 5,8 milyon ton liman bağlantılı kombine ihraç taşıması gerçekleştirilirken, ithalat kapsamında da toplam 6,5 milyon ton kombine yük taşıması gerçekleştirilmiştir. 2022 yılında ithalat ve ihracat olmak üzere toplam 12,3 milyon ton liman bağlantılı kombine yük taşımacılığı yapılmıştır.



KONTEYNER TAŞIMACILIĞI

Taşıma modları arasında iş birliğini amaçlayan konteyner taşımacılığı gün geçtikçe demiryolu taşımacılığında da payını arttırmaktadır. Bu kapsamda 2003 yılında 658 bin ton olan demiryoluyla yapılan konteyner taşımacılığı 2021 yılında yaklaşık 27 katına çıkarak 17,9 milyon tona ve tüm taşımalar içinde %50'den çok bir orana ulaşmıştır. Her yıl çift haneli büyüme görülen bu taşıma segmentinde global piyasadakine benzer bir büyüme potansiyeli olduğu gözlemlenmektedir.



DEMİRYOLU YÜK TAŞIMACILIĞI - HEDEFLER

Son olarak, 2022 yılında T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yayınlanan “2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı” hedefleri içinde yük taşımacılığını ilgilendiren hedefler aşağıdadır.

- Yük taşımacılığı payını yüzde 5,08’den yüzde 21,93’e çıkartılacaktır.
- Yıllık yük taşımacılığı 55 milyon tondan 448 milyon tona ulaşacaktır.
- Sürdürülebilir, serbestleşen, ekonomik olarak karlı, teknoloji kullanımı yüksek demiryolu sektörü geliştirilecektir.
- Sektördeki değişen mega trendlerle uyumlu ve sektör dinamiklerini esas alan demiryolu altyapısı oluşturulacaktır
- Emniyetli, hızlı, verimli ve etkin bir demiryolu altyapısına sahip olunacaktır.
- Toplam enerji ihtiyacının %35’i yenilenebilir enerji kaynaklarından karşılanacaktır.

Ulaştırma ve Lojistik Ana Planına göre ülkemizde 2053 yılına kadar 6,196 km hızlı tren hattı, 1,474 km konvansiyonel hat, 622 km yüksek hızlı tren ve 262 km çok yüksek hızlı tren hattı olmak üzere toplam 8,554 km’lik demiryolu hattı yapımı planlanmaktadır.

Ayrıca yük taşımacılığında demiryollarının daha efektif kullanılabilmesi adına 2023 – 2029 yılı aralığında Kapıkule – Ankara – Mersin arası 1179 km’lik hattın, 2029 – 2035 yılı aralığında Ankara – Zengazur (Azerbaycan) arası 1097 km’lik hattın RO – LA taşımacılığına elverişli olması için rehabilite edilmesi planlanmaktadır.

Demiryolu Yatırım Programı (Km cinsinden Ağ Uzunluğu)

Demiryolları	2019 - 2023	2023 - 2029	2029 - 2035	2035 - 2053	Toplam
Hızlı Tren	439	2765	2242	750	6196
Konvansiyonel	120	484	870	0	1474
Yüksek Hızlı Tren	546	76	0	0	622
Çok Yüksek Hızlı Tren	0	262	0	0	262

Ülkemizin mevcut konvansiyonel demiryolu hatlarına ek olarak 2053 yılına kadar toplam 1,474 km konvansiyonel demiryolu hattı yapılması planlanmakta olup 30 yıl içerisinde yapılacak konvansiyonel hat uzunluğu mevcut konvansiyonel hattın % 12’sidir.

DEMİRYOLU YÜK TAŞIMACILIĞI - SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

1- Demiryolu Yük Taşımacılığı Sektöründe, Serbestleşme Kanunu'na uygun şeffaf, eşit ve adil bir rekabet ortamı oluşturulması

Çözüm Önerileri

6461 sayılı Kanun'un yayınlanması üzerinden 10 yıl geçmesine rağmen özel sektör demiryolu yatırım yapma konusunda çekimser kalmış, TCDD Taşımacılık A.Ş. dışında sadece iki özel sektör firması Demiryolu Tren İşletmecisi (DTİ) hakkı almıştır. Özel sektörün demiryolu sektörüne yatırım yaparak hizmet kalitesinin artması, uygun ve etkin bir taşımacılık yapılması için sektörde serbest rekabet şartlarının oluşturulması gerekmektedir.

TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin görev zararı her yıl Hazine ve Maliye Bakanlığı (HMB) tarafından karşılanmaktadır. Bu destekler özel sektör demiryolu taşımacılığı yatırımı yapmak isteyen firmalara verilmediği için, özel şirketlerin demiryolu araç ve diğer yatırımları yapması söz konusu olamamaktadır.

Ayrıca, işletmeciliğin en önemli unsurlarından biri modern ve hızlı bir bakım hizmeti sağlanabilmesidir. Bu amaçla, mevcut durumda TCDD bünyesinde bulunan bakım atölyelerinin özel sektör kullanımına açılarak, geniş ülke coğrafyasında araç bakım faaliyetlerinin en etkin şekilde yapılmasının önü de açılmalıdır. Bu şekilde gereksiz bina/ekipman yatırımları yerine, aynen havayolu sektöründe olduğu gibi, bu tür bakım varlıklarının tüm sektöre ücret tarifeleri ile kullandırımı ile demiryolu sektör büyümesine itici bir güç sağlanmış olacaktır.

2- İltisak hatları eksiklikleri ve ray geometrisinden kaynaklanan sorunlar çözümlenerek, altyapının verimli bir taşımacılık yapmaya uygun hale getirilmesi

Çözüm Önerileri

Demiryolu altyapımızdaki geometrik sorunlar verimli bir taşımacılık yapılmasına engel olmaktadır. Yüksek eğimler, dar kurplar (dönüşler) gibi sıkıntıların giderilmesi ile aynı kaynak ve yatırımlarla daha fazla miktarların daha hızlı şekilde taşınması ve daha düşük maliyetli ve müşterilerin hız beklentisine daha iyi cevap veren bir taşımacılık yapmaya imkân sağlanacaktır.

Mevcut demiryolu altyapısının iyileştirilmesi ve geliştirilmesi, limanlara demiryolu bağlantıları yapılarak modlar arası entegrasyonun sağlanması, altyapının verimli bir taşımacılık yapmaya uygun standartlara kavuşturulması gerekmektedir. Bu uzun bir sürece yayılabilecek bir ihtiyaç olduğundan, öncelikle hatlardaki trafiğin yoğun olduğu dar boğazların iyileştirilmesi ile başlanması, deprem gibi acil durumlarda sektöre uğrayacak ana arterlerin de dikkate alınması stratejik ve hızlı fayda sağlayacaktır. Bu konuda teknik bazda en az maliyetle en çok faydayı sağlayacak darboğaz hat kesimlerinin TCDD ve DTİ'lerce ortak çalıştaylarla belirlenmesi gereklidir.

3- Demiryolu yük taşımacılığı için özel ve orta vadeli bir maddi destek, teşvik paketinin devreye alınması

Cözüm Önerileri

Yurtiçinde;

- 9 Ağustos 2022 tarihli, 31918 sayılı, “Karayoluyla Taşınan Yüklerin Denizyoluna Aktarılmasının Desteklenmesi Hakkında Yönetmelik” ile kombine taşımacılıkta denizyolu taşımalarına km başına maddi destek verilmesi
- Denizyolu için yurtiçinde TUGS (Türkiye Ulusal Gemi Sicili) teşvikleri (yakıttan ÖTV alınmaması, çalışanların gelir vergisi muafiyeti, firmaların kurumlar vergisi ödememesi, SGK muafiyeti vb.)
- Dünya Bankası Finansmanlı OSB Kredilendirme Projesi

Yurt dışında;

- İngiltere <https://www.gov.uk/government/collections/freight-grants> linkinde detayları yer aldığı üzere karayolundan demiryoluna kayan yüklerde %30 navlun desteği verilmesi
- Almanya’da DTİ’lere verilen elektrik ücret indirim desteği
[State aid: Commission approves €1.1 billion German scheme \(europa.eu\)](https://www.europa.eu/press-communications/infographic/infographic-state-aid-2022)
- Fransa’da tüm kamu/özel DTİ’lere verilen destek
[SNCF back in the black: who would have thought? | RailFreight.com](https://www.railfreight.com/news/sncf-back-in-the-black-who-would-have-thought/)

gibi yukarda sıralanan teşviklerin demiryolu yük taşımacılığı için de değerlendirilmesi önerilmektedir.

Yatırım teşvikleri demiryoluna yatırım yapmak isteyen özel sektör firmalarına daha etkin bir şekilde verilmelidir. Mevcut durumda, yatırım için %40 teşvik var olsa da bu teşvikin kurumlar vergisi üzerinden çok uzun sürelerde tahsil edilecek olması, alternatif ve daha kısa süreli bir teşvik modeli ihtiyacına işaret etmektedir. Demiryolu araç yatırımlarının, stratejik yatırım olarak tasnif edilmesi gibi modeller düşünülmelidir.

Yatırım cazibesini artırmak için mutlaka uzun vadeli ve TL bazlı cazip kredi imkanları oluşturulmalıdır. Örnek olarak TCMB yatırım avans kredisi ile ihracat artışını ve cari açık azaltımını hedefler bir model söz konusudur. Demiryolu da dolaylı olarak aynı makroekonomik amaca hizmet ettiğinden, bu tür kredi paketlerine araç ve lojistik merkez gibi yatırımların dahil edilmesi değerlendirilmelidir.

4- Mevzuat eksikliklerinin giderilmesi için sektörel çalıştaylar düzenlenmesi

Çözüm Önerileri

- 2021 Ekim tarihli 12. Ulaştırma ve Haberleşme Şurası'nda alınan kararlarda yer aldığı şekilde Demiryolu Çerçeve Kanunu'nun yayımlanması ve ilgili ikincil mevzuat çalışmalarının tamamlanması,
- Lojistik Merkezler Hakkında Yönetmeliğin çıkartılarak, lojistik merkezleri ile birlikte YAM (yük aktarma merkezleri) ların da artırılmasına dönük hibe, kredi ve işletme şartlarının belirlenmesi,
- İltisak Hatları Önceliklendirme, Yapım ve İşletme Yönetmeliğinin çıkartılması ve kamu finansmanı ile yapılacak öncelikli iltisak hatlarının kısa bir takvimde belirlenmesi,
- Raylı sistemlere dönük lisans ve ön lisans bölümlerin, okul sonrası uzun süreli eğitim gerektirmeyecek şekilde bölüm akreditasyonlarının sağlanması

5- Demiryolu enerji giderlerinin düşürülmesi

Çözüm Önerileri

Demiryollarında Elektrik Kullanımını Artırmak için;

- Elektrik giderlerinde sistem kullanım bedelinin trafo kapasite değeri değil fiili tüketim esaslı bir şekilde DTİ'lere yansıtılması,
- Motorin giderlerinde, DTİ'lere, denizcilikte olduğu gibi ÖTV'siz yakıt kullanma hakkı tanımlanması,
- Rejenerasyon Enerjisi Kullanımının teknik trafo ve mevzuat tanımlarının yapılması, (Avrupa'daki sistemde %30 oranında frenleme sonucu oluşan rejeneratif enerji iletim hattına verilerek DTİ'lerin hattan kullanımından mahsup edilmektedir)
- Demiryollarında elektrik kullanımı için TCDD sahalarında yapılabilecek yenilenebilir enerji yatırımlarına özel DTİ'lerin katılımının sağlanacağı teşvik mekanizmalarının tanımlanması
- DTİ'lerin elektrik kullanımında dönem dönemsel yükselen elektrik ücretlerinden etkilenmeden öngörülebilir maliyetlerle çalışabileceği (geçici dönemlerde uygulanacak) sübvansiyon modelinin oluşturulması

Son yıllarda yaşadığımız pandemi ve ardından gelen deprem felaketi ile demiryolunun stratejik önemi bir kez daha ortaya çıkmıştır. Tüm dünyada iklim krizinin ve yeşil bir ajandanın konuşulduğu günlerde hem stratejik olarak hem ticari olarak hem de çevreye etkisi açısından demiryolu taşımacılığımızın geliştirilmesi elzem bir konudur.

SONUÇ

Demiryolu yük taşımacılığı sektörümüzün, daha çok zel DTİ yatırımını çekecek Şekilde teşvik ve finansman desteklerine ulaşması, yine bu amaçla ekonomik bir taşıma yapmasını sağlayacak hale gelecek altyapı/mevzuat çalışmalarının hızlandırılması ile ülkemizin kalkınma hamlesine çok büyük katkıları olacağını düşünüyoruz.

Demiryolu yük taşımacılığı sektörünü temsil eden tek sivil toplum kuruluşu Demiryolu Taşımacılığı Derneği'nin, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları başta olmak üzere tüm ilgili Bakanlıklar, Genel Müdürlükler, Sivil Toplum Kuruluşları, niversiteler ve sektör paydaşlarıyla birlikte oluşacak ortak akıl, ülkemizde potansiyeli ve hedefleri çok yüksek olan demiryolu yük taşımacılığının sıçramalı bir büyüme sağlamasında hayati önem arz etmektedir.

Tüm paydaşların ortak gayretleriyle hazırlanmış bu çalışmalar demiryolu sektöründe hızlandırılmış bir yapılanma sağlaması ile hedeflenen hızlı, sürdürülebilir büyüme sağlanabilecek, ülkemiz sanayi ve ticaret sektörleri bu gelişmeden son derece kazançlı çıkacaktır.