

TÜRKİYE KARAYOLU VE DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI SEKTÖR ARAŞTIRMASI RAPORU



INTERNATIONAL
TRANSPORT
WORKERS'
FEDERATION



TÜRKİYE

KARAYOLU VE DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI

SEKTÖR ARAŞTIRMASI RAPORU

Karayolu Araştırması

Nurdan Bürüngüz

Demiryolu Araştırması

Meltem Azdemir Yalçinkaya - Selçuk Akbıyık



Kasım 2023



INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS' FEDERATION
(Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu)

TÜRKİYE KARAYOLU VE DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI SEKTÖR ARAŞTIRMASI RAPORU

Karayolu Araştırması

Nurdan Bürüngüz

Demiryolu Araştırması

Meltem Azdemir Yalçınkaya - Selçuk Akbıyık

Kapak ve Sayfa Tasarımı

Mukadder Anadolu

Kasım 2023

ISBN: 978-605-72853-8-6

İÇİNDEKİLER

Önsöz	7
-------------	---

I. KISIM: KARAYOLU TAŞIMACILIĞI SEKTÖR ARAŞTIRMASI RAPORU

TABLolar LİSTESİ	10
KISALTMALAR	10
GİRİŞ ve YÖNTEM	11
BİRİNCİ BÖLÜM - TÜRKİYE'DE KARAYOLLARI POLİTİKASI VE KARAYOLU TAŞIMACILIĞI	15
1.1. Karayollarının Altyapısal Durumu	15
1.2. Türkiye Lojistik Politikasının Bir Parçası Olarak Karayolu Taşımacılığı	17
1.2.1. Türkiye'de Kombine Taşımacılıkta Aktarma Noktaları: Lojistik Merkezler	20
1.2.2. Türkiye'deki Uluslararası Karayolları ve Ulaştırma Koridorları	23
1.2.2.1. E - Yolları / Ana Trafik Güzergâhları İçin Avrupa Anlaşması (Accord Grand Routes AGR)	24
1.2.2.2. Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu Karayolu Ağı (ESCAP)	24
1.2.2.3. Avrasya Karayolu Bağlantıları (EATL)	25
1.2.2.4. Trans - Avrupa Kuzey - Güney Otoyolu Projesi (TEM)	26
1.2.2.5. Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı Karayolu Ağı (KEİ-BSEC)	26
1.2.2.6. Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (EİT-ECO)	27
1.2.2.7. Trans-Avrupa Ulaşım Ağı TEN-T (Trans-European Transport Network)	28
1.2.2.8. Avrupa, Kafkasya ve Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA)	29
1.2.3. Türkiye'nin Karayolu Taşımacılığına İlişkin Gelecek Planları	30
1.3. Sektördeki Etkin Şirketlerin Durumu	33
1.4. Taşımacılık Sektöründeki İşyerlerinin ve İşçilerin Genel Profili	38
1.5. Türkiye'de e-Ticaret ve Covid-19 Pandemisinin Taşımacılık Sektörü Üzerindeki Etkisi	39
1.6. Dijitalleşme ve Otomasyon Sistemlerinin Sektör ve Çalışanlar Üzerindeki Etkisi	40
İKİNCİ BÖLÜM - KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA ULUSLARARASI VE ULUSAL MEVZUAT	42
2.1. Karayolu Taşımacılığına İlişkin Uluslararası Mevzuat	42
2.1.1. Taşıma Sözleşmesi (CMR)	44
2.1.2. TIR Sözleşmesi	44
2.1.3. Tehlikeli Malların Karayolu ile Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Anlaşması (ADR)	45
2.1.4. Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması (AETR)	45
2.1.5. İkili Anlaşmalar	46
2.2. Karayolu Taşımacılığına İlişkin Ulusal Mevzuat	46
2.2.1. 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu	46
2.2.2. 4458 Sayılı Gümrük Kanunu	47
2.2.3. 4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu	47
2.2.4. Toplu Taşımacılığa İlişkin Yasal Düzenlemeler	48
2.3. Özelleştirme Politikalarının Taşımacılık Sektörü ve İşçileri Üzerindeki Etkisi	49
2.4. İklim Değişikliği ile Mücadele Politikalarının Karayolu Taşımacılığına Etkileri	50
2.5. Karayolu Taşımacılığında Çalışma İlişkileri Mevzuatı	53

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM - KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA İŞGÜCÜNÜN DURUMU VE SEKTÖRÜN ÖNCELİKLİ SORUNLARI	55
3.1. Sektördeki İşçilerin Genel Profili	55
3.1.1. Karayolu Taşımacılığında Kadın İşçiler	55
3.1.2. İşçilerin Ağırlıklı Yaş Grupları	56
3.1.3. Sigortalı/Güvenceli ve Sigortasız/Kayıt Dışı Çalışma	58
3.1.4. Sektördeki Sendikalar ve Sendikalaşma Oranları	59
3.2. İşkolundaki Çalışma Koşulları	60
3.3. Saha Araştırması Kapsamında Yapılan Görüşmelerin Tematik Analizi	61
3.3.1. "Taşımacılıkta yasal prosedürler çok uzun, vize sorunları da var..."	62
3.3.2. "Türkiye'de binlerce TIR şoförüne ihtiyaç var"	62
3.3.3. "Türkiye yollarında yeterli dinlenme/park alanı yok"	63
3.3.4. "Bu sektörde kayıt dışı çalışan göçmenler de çok"	64
3.3.5. "İşkolu tespit sorunları ve yetki itirazları sendikal örgütlenmeyi engelliyor"	65
3.3.6. "Kendi işinin patronu olmak: Esnaf kuryelerin en büyük yanılması"	66
SONUÇ VE ÖNERİLER	67
KAYNAKÇA	75
EK-1 Görüşmelerin Çerçevesine İlişkin Sorular	80

II. KISIM: DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI SEKTÖR ARAŞTIRMASI RAPORU

TABLolar LİSTESİ	84
GİRİŞ	85
BİRİNCİ BÖLÜM - TÜRKİYE'DE DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞININ ALTYAPISAL DURUMU VE AKTÖRLERİ	86
1.1. Türkiye'de Demiryolu Taşımacılığının Mevcut Formları ve Özellikleri	86
1.1.1. Şehir İçi Yolcu Taşımacılığı	86
1.1.2. Şehirlerarası Yolcu Taşımacılığı	88
1.1.3. Uluslararası Yolcu Taşımacılığı	91
1.1.4. Yük Taşımacılığı	91
1.1.5. Entegre Taşımacılık ve Çeşitleri	91
1.1.6. Lojistik Merkezler	92
1.2. Demiryolu Taşımacılığında Kamuculuğun Mevcut Durumu ve Eğilimi	96
1.2.1. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'nın Kurumsal Yapısı	96
1.2.1.1. TCDD Genel Müdürlüğü	96
1.2.1.2. TCDD Taşımacılık A.Ş.	97
1.2.1.3. TCDD Teknik Mühendislik ve Müşavirlik A.Ş. (RAYSİMAŞ)	97
1.2.1.4. Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayii Anonim Şirketi (TÜRASAŞ)	98
1.2.1.5. Limanlar	99
1.2.2. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'nın Altyapısal Durumu	99
1.2.2.1. Demiryolu Hatlarının Uzunluğu	99
1.2.2.2. Çeken-Çekilen Araç Durumu	100
1.2.2.3. Gar-İstasyon ve Durak Sayıları	103
1.2.2.4. Yol Yenilemeleri	104
1.2.2.5. İltisak Hatları	105
1.2.3. Türkiye Demiryolu Taşımacılığında Yeni Teknolojilerin Kullanımı ve Etkileri	106
1.2.3.1. Demiryollarında Sinyalizasyon, Elektrifikasyon ve Haberleşme	106
1.2.3.1.1. Trafiğin Merkezden İdaresi (TMI)	107

1.2.3.1.2. Trafiğin Sinyallerle İdaresi (TSİ)	108
1.2.3.1.3. Elektrikli Hatlar	109
1.2.4. TCDD'nin Mali Durumu	109
1.3. Demiryolu Taşımacılığında Özel Sektörün Mevcut Durumu ve Eğilimi	117
1.3.1. Demiryollarında Özel Sektör Yük Taşımacılığı	119
1.3.1.1. Demiryolu Tren İşletmecisi (DTİ) Yetki Belgesi ile Yük Taşımacılığı Yapan Firmalar	120
1.3.1.2. Demiryolu Yük Taşımacılığını Sahibine Ait Vagon ve Konteynerler ve/veya Kiralama Yöntemiyle Yapan Firmalar	127
1.3.1.3. Türkiye'de Demiryolu Yük Taşımacılığında Faaliyet Gösteren Şirketlere Yapılan Uluslararası Yatırımlar	132
1.3.1.4. NACE Kodu 'Demiryolu ile Yük Taşımacılığı' Olan Firmalar	136
1.3.1.5. Dış Ticaret Faaliyetlerinde Demiryolu Taşımacılığı	139
1.3.1.6. Demiryolu Taşımacılığında Özel Sektörün Mali Durumu	141

İKİNCİ BÖLÜM - TÜRKİYE'DE DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞINI ETKİLEYEN POLİTİK DURUM:

EĞİLİMLER VE YASAL DÜZENLEMELER

2.1. Türkiye'de Demiryollarının Avrupa Birliği'ne Uyumlaştırılması Süreci	143
2.2. İklim Değişikliği Özelinde Yükümlü Olunan Uluslararası Sözleşmeler ve Bunların Ulusal Yasal Düzenlemelere Etkisi ve Uygulama Pratikleri	145
2.2.1. İklim Değişikliği ve Türkiye'de Demiryolları	150
2.3. Uluslararası Tedarik Zincirinde Yaşanan Gelişmelerin Türkiye'de Demiryolu Taşımacılığına Etkisi	152
2.3.1. Türkiye'yi Kapsayan ve İlgilendiren Demiryolu Ulaştırma Koridorları	153
2.3.1.1. Bir Kuşak Bir Yol Projesi	155
2.3.1.2. Koridorlar	157
2.3.1.2.1. Çin'in Orta ve Güney Koridora Ağırlık Verme Girişimleri	159
2.3.1.2.2. Bir Kuşak Bir Yol Projesi ve İlgili Ülkelerin Durumları	161
2.3.1.2.3. Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nin Finansman İlişkileri	163
2.3.1.2.4. Orta Koridor Projeleri	164
2.3.1.2.4.1. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi	164
2.3.1.2.4.2. Orta Koridor Hedeflerine Ulaşmada Yaşanan Sorunlar	167
2.3.1.2.4.2.1. Taşımacılık mı Lojistik mi?	167
2.3.1.2.4.2.2. Yük Taşımacılığı mı Yolcu Taşımacılığı mı? Kuşak Yol Projesi İçin Hangi Hat?	168
2.3.1.2.4.2.3. Marmaray Banliyö Taşımacılığının Orta Koridor Üzerinde Yaratacağı Olumsuz Etki	168
2.3.1.2.4.2.4. Orta Koridorun Gelişimine Olumsuz Etki Edebilecek Dışsal Sorunlar	169
2.4. Türkiye'de Demiryolu Taşımacılığına Yapılan Uluslararası Yatırımlar ve/veya Finansal Kredi Destekleri	170

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM - ÇALIŞMA İLİŞKİLERİNE YÖNELİK YASAL DÜZENLEMELER VE DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞINDA ÇALIŞMA

3.1. 4857 Sayılı İş Kanunu ve Demiryolu Taşımacılığında Çalışma Hayatı	177
3.1.1. Demiryolu Taşımacılığında Çalışma Hayatı	178
3.2. 6331 Sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu ve Demiryolu Taşımacılığında İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği	189
3.2.1. Demiryolu Taşımacılığında İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği	192
3.2.2. Demiryolu Taşımacılığında İş Kazaları	194
3.3. 6356 Sayılı Sendikalar ve Toplu İş Sözleşmesi Kanunu ve Demiryolu Taşımacılığında Sendikal Örgütlülük	201
3.4. 4688 Sayılı Kamu Görevlileri Sendikaları ve Toplu Sözleşme Kanunu ve Demiryolu Taşımacılığında Sendikal Örgütlülük	206
SONUÇ VE ÖNERİLER	211
EKLER	217
KAYNAKÇA	221

YAZARLAR



Nurdan Bürüngüz

2010 yılında Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Sosyal Hizmet Bölümü'nden mezun oldu. Bir süre kamuda, ihmal ve istismar mağduru çocuklarla çalıştı. Daha sonra, İstanbul'da bir ceza infaz kurumunda sosyal hizmet uzmanı olarak görev yaptı. 2013 yılında memuriyetten istifa ederek, çalışma hayatına 2014-2017 yılları arasında Türkiye Gazeteciler Sendikası'nda (TGS) devam etti. Yüksek lisansını, İstanbul Üniversitesi Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Anabilim Dalına bağlı Sosyal Politika ve Sosyal Hizmetler programında "Neoliberal Dönemde Türkiye'de Sendikal Kriz: 2000'lerde Sendikalarda Karşılaştırmalı Kriz Algısı Analizi" başlıklı teziyle tamamladı. 2019 yılından bu yana, Maltepe Üniversitesi, İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi, Sosyal Hizmet Bölümü'nde öğretim görevlisi olarak dersler vermektedir. Aynı zamanda, Kocaeli Üniversitesi Çalışma Ekonomisi Anabilim Dalına bağlı Sosyal Politika programında doktora öğrencisi olan Bürüngüz, tez aşamasındadır.



Meltem Azdemir Yalçınkaya

2012 yılında Kocaeli Üniversitesi Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri Bölümü'nden mezun olmuştur. Aynı üniversitenin Çalışma Ekonomisi Ana Bilim Dalı'nda başladığı yüksek lisans eğitimini ise 2017 yılının Ocak ayında "İstanbul: Emeğin Kenti, Kentin Belleği, Belleğin Mekânları" başlıklı tezi ile tamamlamıştır. Bu tez ile 2017 Prof. Dr. Cahit Talas Sosyal Politika Ödülleri'nden Övgüye Değer Yüksek Lisans Tez Ödülü'nü kazanmıştır. Özel sektörde iki yıl boyunca uluslararası projelerin çalışanlar ve yerel halk üzerindeki sosyal etkileriyle ilgili çalışmıştır. 2020 yılında Kocaeli Üniversitesi Sosyal Politika Doktora Programı'na başlamıştır. Türkiye'de 1 Mayıs'ın tarihi hakkındaki doktora tez araştırması başta olmak üzere, emek tarihi, çalışma ilişkileri ve çalışma sosyolojisi konularında çalışmalarına devam etmektedir.



Selçuk Akbıyık

1972 yılında Ankara'da doğdu. İlk orta ve lise eğitimini Ankara'da tamamladı. 2000 yılında Dicle Üniversitesi MYO Muhasebe Bölümü'nden mezun oldu. Halen Anadolu Üniversitesi Açık Öğretim Fakültesi Kamu Yönetimi Bölümü'nde okumaktadır. 1998-2000 yılları arasında TCDD Genel Müdürlüğü İzmir Liman İşletmesi Müdürlüğü'nde çalışmıştır. 2004 yılından beridir Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası'nda sendika uzmanı olarak çalışmaya devam etmektedir. Demiryolu sektöründe kamu çalışanları sendikalarını ilgilendiren çok sayıda makale ve araştırma yayınlamıştır.

Elinizdeki rapor, Türkiye’de karayolu ve demiryolu taşımacılığı sektörlerinin mevcut yapısını ve son yıllarda yaşadıkları dönüşümü ayrıntılı bir biçimde ele almakta ve gelecekte bu sektörlerin karşılaşılabilecekleri potansiyel gelişmeleri öngörmeye yönelik kapsamlı bir analiz sunmaktadır.

Yaşanan bu hızlı dönüşüm sürecinin etkilerini toplumsal yaşamın her alanında görmek mümkündür. Rapor, bu dönüşümün, karayolu ve demiryolu işçilerinin çalışma koşulları ve hakları üzerindeki etkilerini inceleyerek, işçilerin kapitalist ilişkilerden kaynaklanan bu değişikliklere karşı nasıl mücadele edebilecekleri konusunda bu sektörde örgütlü sendikalara bir perspektif sunmayı hedeflemektedir.

Türkiye’de karayolu ve demiryolu taşımacılığı sektörleri, ülkenin ekonomik kalkınması, sosyal refahı ve çevresel sürdürülebilirliği bakımından hayati önem taşımaktadır. Bu sektörlerde çalışan işçilerin ve sendikaların hakları, sorumlulukları ve katkıları da bu bağlamda değerlendirilmelidir. Bu rapor, karayolu ve demiryolu taşımacılığı sektörlerinin ekonomik, sosyal ve çevresel boyutlarını kapsamlı bir şekilde analiz ederek, bu sektörlerdeki işçi ve sendika hareketinin mevcut durumunu, karşılaştığı sorunları, taleplerini ve mücadele önerilerini ortaya koymaya çalışmaktadır.

Karayolu ve demiryolu taşımacılığı sektörlerinde çalışan işçiler, çoğu durumda benzer sorunlarla karşı karşıyadır. Bu sorunlar listesinin en başında “düşük ücretler”, “uzun çalışma saatleri”, esas olarak özel sektörden oluşan karayolu işçileri için olmak üzere “güvencesiz istihdam”, “taşeronlaştırma”, “sosyal hakların eksikliği”, “görece yüksek kaza oranları”, “mesleki eğitim olanaklarının yetersizliği”, “iş güvenliğinin sağlanamaması” ve “sendikal örgütlenmenin zayıflığı” yer almaktadır.

Türkiye, geleneksel olarak karayollarında özel sektörün, demiryollarında ise kamunun yatırımlarının ağırlık taşıdığı ülkelerden biridir. Ancak, son yıllarda, demiryolu taşımacılık işçileri, yukarıda sıralanan sorunların yanı sıra, küresel kapitalizmin neo-liberal politikalarının doğrudan bir yansıması olarak özelleştirme politikalarının olumsuz etkileriyle de uğraşmaktadır.

Bir başka ortak sorun da ülkemizdeki tüm ekonomik sektörlerde olduğu gibi hem karayolu hem de demiryolu taşımacılığı sektörlerinde sendikal örgütlenmenin ve işçi mücadelelerinin ağır bir baskı altında tutuluyor olmasıdır. Karayolu ve demiryolu taşımacılığı işçileri, sendikal örgütlenme, iş güvencesi, daha iyi ücret ve çalışma koşulları için mücadele ederken sık sık baskı ve sindirme ile karşılaşmaktadır. Türkiye, Uluslararası Sendikalar Konfederasyonu’nun (ITUC) Küresel Haklar Endeksi raporuna göre de, işçi haklarının en fazla ihlal edildiği 10 ülkeden biridir ve bu durum ne yazık ki uzun yıllardır devam etmektedir.

İşçi hakları ve çalışma koşullarının iyileştirilmesi, bu raporun merkezinde yer almaktadır. Ayrıca, bu sektörlerde çalışan işçilerin ve sendikaların örgütlenme, eğitim ve dayanışma konularında neler yapabileceklerini araştırarak, bu sektörlerdeki işçilerin daha iyi çalışma koşullarına sahip olmalarını sağlayacak öneriler sunmaktadır.

Rapor, ayrıca, karayolu ve demiryolu taşımacılığı sektörlerinde kadın istihdamının ve kadın işçilerin sendikal faaliyetlerde ve organlarda daha fazla yer alması için neler yapılması gerektiğini ele almaktadır. Bunun yanı sıra, sektörlerdeki genç işçilerin örgütlenmesi, mesleki eğitim, staj, işe alım süreçlerinde nasıl desteklenebilecekleri ve sendikal bilinç kazanmalarının nasıl sağlanabileceği de bu rapor kapsamında değerlendirilmektedir.

Bu raporun bir diğer yönü, Türkiye’de karayolu ve demiryolu taşımacılığı sektörlerinde çalışan işçilerin durumunu analiz etmek ve onların haklarını savunmak için neler yapılabileceğini ortaya koymaktır. Bu sektörlerde yaşanan dönüşümün hem ekonomik hem de sosyal boyutları vardır. Rapor, bu boyutları göz önüne alarak, işçilerin çalışma koşullarını iyileştirmek için hangi adımların atılması gerektiğini tartışmakta ve işçi haklarının en büyük savunucusu olarak sendikalara bir tartışma zemini sunmaktadır.

Raporun karayolları ve demiryolları kısımlarının ilk bölümlerinde, Türkiye’de karayolu ve demiryolu taşımacılığı sektörlerinin genel durumu incelenmektedir. Bu bölümlerde, her iki sektörün ekonomik önemi, sosyal etkileri ve çevresel sorunları ele alınmaktadır. Ayrıca, bu sektörlerde çalışan işçilerin profili, sayısı ve dağılımı da verilmektedir.

Raporun karayolları ve demiryolları kısımlarının ikinci bölümlerinde, karayolu ve demiryolu taşımacılığı sektörlerinde işçilerin karşılaştığı sorunlar ayrıntılı bir şekilde irdelenmektedir. Bu bölümlerde, işçilerin ücret, çalışma saatleri, istihdam güvencesi, sosyal haklar, iş sağlığı ve güvenliği, mesleki eğitim ve sendikal örgütlenme gibi konularda yaşadıkları zorluklar tartışılmaktadır. Ayrıca, demiryolu taşımacılık sektöründe özelleştirme politikalarının işçiler üzerindeki olumsuz etkileri de değerlendirilmektedir.

Üçüncü bölümlerde ise karayolu ve demiryolu taşımacılığı sektörlerinde işçilerin haklarını korumak ve geliştirmek için neler yapılabileceği konusunda öneriler sunulmaktadır. Bu bölümlerde, işçilerin ve sendikaların örgütlenme, eğitim ve dayanışma stratejileri üzerinde durulmaktadır. Ayrıca, bu sektörlerde çalışma koşullarını iyileştirmek için devlet, işverenler ve diğer sosyal paydaşlarla nasıl bir diyalog kurulabileceği de tartışılmaktadır.

Raporda, karayolu ve demiryolu taşımacılığı sektörlerine dair bölümler, iki ayrı, bağımsız makale formatında sunulmuştur. Bu tercih, raporda hem her iki sektörü bütünsel bir perspektifle verirken hem de arzu eden okuyucuya sadece karayolu veya demiryolu taşımacılığına odaklanabilme imkânını tanımaktadır.

Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu (ITF) Karayolu ve Demiryolu Taşımacılığı Bölümü’nün yürüttüğü “Türkiye Karayolu ve Demiryolu Taşımacılığı Sektör Araştırması Raporu” adlı bu çalışmanın gerçekleştirilmesinde ITF Bölüm Sekreteri Noel Coard, Bölüm Sekreter Yardımcısı Deniz Akdoğan, Kıdemli Bölüm Yardımcısı Inga-Lena Heinisch, ITF Araştırma Bölümü yönetici ve uzmanları, ITF Program Yöneticisi Patrik Bergvall, Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) Berlin Genel Merkezi ve Türkiye’deki FES Program Yöneticisi Cihan Hüroğlu’na değerli katkıları için teşekkür ederiz. Bu kişilerin ortak çabaları olmadan, bu önemli araştırma gerçekleştirilemezdi.

Raporun yazımı sırasında yoğun emek harcayan arkadaşlarımızdan karayolu sektörü bölümünü kaleme alan araştırmacı Nurdan Bürüngüz’e, demiryolu sektörü bölümünü yazan araştırmacılar Meltem Azdemir Yalçınkaya ve Selçuk Akbıyık’a, araştırmanın tüm ayrıntılarını göz önünde bulundurarak değerli önerilerde bulunan editör Kemal Ülker’e teşekkür ederiz.

Raporun, kara taşımacılığı sektöründe yeni işçilerin örgütlenmesine yönelik çalışmalara katkı sağlayacağını ve bu alanda mücadele yürüten sendika yöneticileri ve uzmanları ile işçiler için yararlı bir kaynak olacağını ümit ediyoruz.

Erhan Kaplan

ITF Türkiye Eğitim Koordinatörü

Kasım 2023, İstanbul





**KARAYOLU TAŞIMACILIĞI
SEKTÖR ARAŞTIRMASI
RAPORU**

Nurdan Bőrüngöz

TABLolar LİSTESİ

- Tablo 1:** Araştırma Kapsamında Yapılan Görüşmelere İlişkin Bilgiler
- Tablo 2:** Sath Cinsine Göre Yol Ağı
- Tablo 3:** Otoyollar, Devlet ve İl Yolları Üzerinde Yolcu ve Yük Taşımaları
- Tablo 4:** Lojistik Merkezlerin Teknik Özellikleri
- Tablo 5:** Planlanan Otoyol Projeleri (2023 – 2053)
- Tablo 6:** Karayolu Yolcu Taşımacılığı Yapan Şirketlerin Ölçek Dağılımı
- Tablo 7:** Karayolu Yük Taşımacılığı Yapan Şirketlerin Ölçek Dağılımı
- Tablo 8:** Taşımacılık İşkolundaki En Büyük 10 Şirket (Çalışan Sayısına Göre)
- Tablo 9:** Karayolu Taşımacılığı Yapan En Büyük 10 Şirket (Çalışan Sayısına Göre)
- Tablo 10:** Uluslararası Düzeyde Faaliyet Gösteren En Büyük 10 Yerli Lojistik Şirketi ve Yıllık Gelirleri
- Tablo 11:** Karayolu Taşımacılık Sektöründeki En Büyük 10 Şirket
- Tablo 12:** Karayolu Taşımacılık Sektöründeki Bazı Mesleklere Göre Kayıtlı İşsizler
- Tablo 13:** Karayolu Taşımacılık Sektöründe Bazı Mesleklere İlişkin Açık İşler ve İşe Yerleştirmeler

KISALTMALAR

AB	Avrupa Birliği	KEİ-BSEC	Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı Karayolu Ağı
ADR	Tehlikeli Maddelerin Uluslararası Karayoluyla Nakline Dair Avrupa Anlaşması	KGM	Karayolları Genel Müdürlüğü
AEK	Avrupa Ekonomik Komisyonu	MotKurDer	Motosikletli Kuryeler Derneği
AETR	Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması [European Agreement Concerning the Work of Crews of Vehicles Engaged in International Road Transport Convention]	NAKLİYAT-İŞ	Türkiye Devrimci Kara, Hava, Demiryolu İşçileri Sendikası
BM	Birleşmiş Milletler	OECD	Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü
BMİDÇS	Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi	ÖİB	Özelleştirme İdaresi Başkanlığı
BSK	Bitümlü Sıcak Karışım	ÖZ TAŞIMA İŞ	Öz Hava, Kara, Demiryolu Taşıma İş Sendikası
BYKP	Beş Yıllık Kalkınma Planı	TAMKFED	Tüm Anadolu Motosikletli Kuryeler Federasyonu
CMR	Karayoluyla Eşyanın Uluslararası Nakliyesi için Anlaşma Konusunda Sözleşme	TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
EATL	Avrasya Karayolu Bağlantıları	TCMB	Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası
ETF	Avrupa Taşımacılık İşçileri Federasyonu	TEM	Trans-Avrupa Kuzey-Güney Otoyolu
EGM	Emniyet Genel Müdürlüğü	TEN-T	Trans-Avrupa Ulaşım Ağı
EİT	Ekonomik İşbirliği Teşkilatı	TİM	Türkiye İhracatçılar Meclisi
EİT-ECO	Ekonomik İşbirliği Teşkilatı	TOBB	Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
ESCAP	Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu Karayolu Ağı	TRACECA	(Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia) Avrupa, Kafkasya ve Asya Ulaştırma Koridoru
ILO	Uluslararası Çalışma Örgütü	TŞOF	Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu
IRU	Uluslararası Karayolu Ulaştırması Birliği	TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu
ITF	Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu	TÜMTİS	Tüm Taşıma İşçileri Sendikası
İPA	İstanbul Planlama Ajansı	TÜSİAD	Türk Sanayici ve İşinsanları Derneği
		ULAP	Ulaştırma Lojistik Ana Planı
		UND	Uluslararası Nakliyeciler Derneği
		UŞD	Uluslararası Şoförler Derneği
		UTİKAD	Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği
		YİD	Yap-İşlet-Devret

GİRİŞ ve YÖNTEM

Ulaşım, zamanı ve mekânı dönüştüren güçlü bir etkiye sahiptir (Yıldırım, 2023:144). Tekerleğin icadından, insansız hava araçlarının üretimine kadar geçen süreçte bu dönüşümü gözlemlemek mümkündür. Tarihçi Eric Hobsbawm'ın "Devrim Çağı" olarak nitelediği dönemde (1789-1848), özellikle 1800'lerde demiryolu ve buharlı trenlerle başlayan mobilite, yüzyılın sonlarına doğru ivme kazanmıştır (Hobsbawm, 2019). Ardından, 1907'de Ford'un T Modeli'ni üretmesiyle gerçekleşen motor endüstrisi devrimi (Hobsbawm, 1999:64) yirminci yüzyılda ulaşım/taşımacılık sektöründe karayolu taşımacılığının muazzam bir gelişim göstermesini sağlamıştır. Bu, aynı zamanda dünya çapında ticareti ve insanların mobilitesini de artırmıştır.

Günümüzde karayolu taşımacılığı, dünya genelinde hem yolcu hem de yük taşımacılığının en yaygın şeklidir. Bu durum, karayolu yük taşımacılığının, üretim merkezlerinden tüketim noktalarına; yolcu taşımacılığının başlangıç noktalarından varış noktalarına kesintisiz ve hızlı bir şekilde taşıma imkânı sunması nedeniyle, diğer taşıma yöntemlerine kıyasla daha çok tercih edilmesinden kaynaklanmaktadır.

Türkiye'de, 1950'lere kadar demiryolu ve denizyoluna ağırlık verilmiş, ancak sonraki dönemlerde, Batı ile ilişkilerin etkisiyle, karayolu taşımacılığına yönelinmiştir. Türkiye'nin karayolu politikası Amerika'nın iktisadi hegemonyası altında belirlenmiştir. Marshall Planı'nın bir parçası olarak nitelenebilecek bu politika, Amerika Yollar Dairesi Genel Müdür Yardımcısı Harold E. Hilt's'in 1948 tarihli "Türkiye'nin Yol Durumu" başlıklı raporu ile saptanmıştır. Hilt's, raporunda 35.000 kilometrelik devlet yolu, 55.000 kilometrelik il yolu yapılmasını önermiştir. Ardından, 1948-1957 yılları arasında kapsayan Dokuz Yıllık Karayolu Programı başlatılmış, program sonunda 24.624 kilometre uzunluğunda devlet yolu yapılmıştır (Programlı Kalkınma Projeleri, 2006:27). Bu programın so-

rumluluğu, 11 Şubat 1950’de 5539 sayılı Kanun ile kurulan Karayolları Genel Müdürlüğü’ne (KGM) verilmiştir.

Türkiye’nin İkinci Dünya Savaşı sonrası dönemde Batı ile ilişkilerinin derinleşmesi süreci içinde demiryolundan karayoluna yönelmesi aynı zamanda ideolojik bir dönüşüme de işaret etmektedir. Ülkenin 1950 yılında kurulan Demokrat Parti iktidarıyla birlikte devletçi anlayıştan uzaklaşarak hızlı bir kapitalistleşme sürecine girmesi, ulaştırma politikasını karayolları odağında şekillendirmiştir.¹ 1990’lı yıllara gelindiğinde dönemin başbakanı Turgut Özal’ın “demiryolu komünist işidir” söyleminde vücut bulan kapitalist ideoloji, 2000’li yıllarda bazı karayollarının özelleştirilmesiyle devam etmiştir ve bu politika günümüzde de sürdürülmektedir.

Karayolu ağırlıklı taşımacılık politikalarının, trafik yoğunluğu, trafik kazaları, yüksek taşıma maliyetleri ve çevre kirliliği gibi olumsuz sonuçları, taşıma politikalarında zorunlu bir değişim ve düzenleme ihtiyacını ortaya çıkarmaktadır (Emekli, 2007:227).

Türkiye’de karayolu taşımacılığı, tüm taşıma türleri içerisinde en yaygın olarak tercih edilen taşıma biçimidir. 2021 yılı istatistiklerine göre yük taşımacılığının yüzde 92,5’i, yolcu taşımacılığının ise yüzde 92,8’i karayolu ile gerçekleştirilmektedir (KGM, 2021). Karayolunun taşımacılıkta bu kadar yaygın bir biçimde kullanılıyor olması sektörde çalışanların da bu alt-sektörde yoğunlaştıkları anlamına gelmektedir. Öte yandan, karayolu taşımacılığının intermodal/multimodal taşımacılığın en yaygın kullanılan bileşenlerinden biri olduğu açıktır. Dolayısıyla, karayolu taşımacılığı hem çalışanlar hem de tüketiciler/yararlanıcılar için vazgeçilmez bir öneme sahiptir.

Yaklaşık bir milyon kişinin kayıtlı biçimde istihdam edildiği, ancak kayıt dışı çalışmanın da yaygın olduğu bilinen bu sektörde sendikalaşma oranı yüzde 10 düzeyindedir. SGK’nın 2021 yılı verilerine göre “Ulaştırma ve Depolama” faaliyet kolunda kayıt dışılık oranı yüzde 17,49 düzeyindedir (http://eski.sgk.gov.tr/wps/portal/sgk/tr/calisan/kayitdisi_istihdam/kayitdisi_istihdam_oranlari). Sendikasızlık ve kayıt dışılığın bu ölçüde yaygın olması, sektörde çalışanların, ILO’nun terminolojisi ile insana yaraşır işlerden (decent work), yani uluslararası ve ulusal çalışma mevzuatına uygun hareket edilen, işçi sağlığının ve iş güvenliğinin gözetildiği, insanca yaşamaya yetecek bir ücret politikasının uygulandığı eşit ve adil bir düzenden uzak olmaları anlamına gelmektedir. Bu bağlamda, elinizdeki bu çalışmanın öncelikli amacı, sektör çalışanlarının iş koşullarının ve ücretlerinin iyileştirilmesine giden yolda atılması gereken ilk adım olan işçilerin örgütlenmesi ve sendikaların güçlendirilmesine destek olacak bir rehber oluşturmaktır.

Bu çerçevede, çalışmamızın temel amaçları arasında karayollarının finansal, ekonomik, endüstriyel ve altyapısal profilini analiz etmek; taşımacılık işçilerinin çalışma şartlarını, iş sağlığı ve güvenliği koşullarını incelemek; sendikal örgütlenmenin önündeki fırsatları ve zorlukları tespit etmek; sektördeki kadınların, genç işçilerin ve kayıt dışı çalışanların mevcut durumunu anlamak; sendi-

¹ Marshall yardımı ve Truman Doktrini uygulamalarının damgasını vurduğu savaş sonrası dönemde izlenen bu politikaların ayırt edici özellikleri arasında özel sektörün liderliğinde sermaye birikiminin teşvik edilmesi, kamunun karayolu ulaşımı ve enerji gibi altyapı yatırımlarını üstlenmesi ve yabancı özel yatırımların teşvik edilmesi yer almaktadır. Bu temel politika değişikliği asıl olarak Demokrat Parti iktidarları eliyle uygulamaya konulmuş olsa da DP iktidarı ile ana muhalefet partisi CHP arasında genel bir anlayış birliği içinde benimsenmiş olduğunu da belirtmemiz gerekir. Dolayısıyla, yukarıda sözü edilen Hilts raporunun 1948 tarihli olması çelişkili bir durum değildir.

kaların sektör çalışanlarının karşılaştığı zorluklara etkili çözümler sağlayacak öncelikleri, hedefleri ve stratejileri belirlemelerine yardımcı olmak yer almaktadır.

Araştırmanın ilk bölümünde karayolu taşımacılık sektörü analiz edilecektir. Bu bölümde, karayollarının genel altyapı durumundan başlayarak taşımacılıkta kullanılan intermodal transfer noktaları ve karayolu koridorlarına yönelik bilgiler sunulacaktır. Ardından bu sektörde faaliyet gösteren şirketlerin ve çalışanların profili ele alınacak, sektörün en büyük 10 şirketinin finansal durumu ve gelecek hedefleri incelenecektir. Aynı zamanda alt işverenlik/taşeronluk uygulamaları, e-ticaret şirketleri ve bunların taşımacılık sektörüyle olan ilişkileri, sektörde yaygın olarak kullanılan teknolojiler ile otomasyon sistemleri ve dijitalleşmenin işçilere ve sendikalara etkisi masaya yatırılacaktır. Son olarak, Covid-19'un sektöre getirdiği yeni trendler bağlamında nasıl bir etki yarattığı ele alınacaktır.

Araştırmanın ikinci bölümünde, sektöre yönelik siyasal ve hukuki düzenlemelere yer verilecektir. Bu çerçevede, taşımacılık çalışanlarını etkileyen ulusal ve uluslararası siyasal dinamiklere odaklanılacak, sektörü biçimlendiren yasal mevzuata değinilecektir. Ayrıca, taşımacılık sektörünü doğrudan ilgilendiren bir mesele olarak iklim değişikliği ve bu alandaki uluslararası ve ulusal politikaların sektöre etkileri ele alınacaktır. Çalışmanın bu bölümünde aynı zamanda iş ilişkileri mevzuatı da sektör çalışanlarının bakış açısıyla değerlendirilecektir.

Üçüncü bölümde, sektördeki işgücü ve çalışma koşulları detaylı olarak incelenecek, yaptığımız görüşmelerde işveren ve işçi temsilcilerinin öne çıkardığı sorunlar ve ihtiyaçlar ortaya konulacak, bu sorunların çözümü ve ihtiyaçların karşılanması için öneriler sunulmaya çalışılacaktır.

Bu araştırma, literatür taramasının yanı sıra yukarıda işaret edildiği gibi saha araştırmasını da içermektedir. Bu bağlamda, farklı işçi sendikaları, işveren örgütleri ve sivil toplum kuruluşlarının temsilcileriyle yarı-yapılandırılmış görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Araştırmanın planlanması aşamasında görüşmeyi hedeflediğimiz bazı kurumlarla zaman kısıtlamaları ve randevu alamama gibi nedenlerden dolayı görüşülememiştir. Araştırma kapsamında görüşülen kurumlar ve bunların temsilcilerine ilişkin bilgiler Tablo 1'de yer almaktadır.

Görüşme yapılan kurumların nitelik itibarıyla birbirinden farklı olmaları nedeniyle, farklı soru çerçeveleri hazırlanmıştır. Ancak görüşmelere bütüncül bir bakışla yaklaşıldığında bunların birbirini tamamladığı ve genel olarak sektörün bütününe yansıttığı görülecektir. Görüşmelerde kullanılan soru formları EK-1'de sunulmuştur.

Betimsel bir analizle ele alınan görüşmelerden elde edilen veriler, araştırmanın geneline yayılmış olsa da ağırlıklı olarak üçüncü bölümde yer almaktadır. Bu bölümde, görüşmeler sırasında sıkça dile getirilen temalar ve görüşler detaylı bir biçimde ele alınacaktır.

Tablo 1: Araştırma Kapsamında Yapılan Görüşmelere İlişkin Bilgiler

Sayı	Kurum Adı	Kurumun Niteliği	Kurumu Temsilen Görüşülen Kişi	Görüşmenin Tarihi	Görüşmenin Biçimi ve Yeri
1	TÜMTİS (Tüm Taşıma İşçileri Sendikası)	Sendika	Kenan Öztürk - Genel Başkan	7 Temmuz 2023 Saat: 10:00	Yüz yüze - Sendika Genel Merkezi (İstanbul)
2	NAKLİYAT-İŞ (Türkiye Devrimci Kara, Hava, Demiryolu İşçileri Sendikası)	Sendika	Ali Rıza Küçükosmanoğlu - Genel Başkan	7 Temmuz 2023 Saat: 15:00	Yüz yüze - Sendika Genel Merkezi (İstanbul)
3	ÖZ TAŞIMA İŞ (Öz Hava, Kara, Demiryolu Taşıma İş Sendikası)	Sendika	Alper Erkaya - Genel Başkan Yrd. (Mali İşler ve TİS) Ahmet Özdemir - Genel Başkan Yrd. (Teşkilatlanma) Anıl Can Kaşkatepe - Özel Kalem Müdürü	15 Ağustos 2023 Saat: 14:00	Yüz yüze - Sendika Genel Merkezi (Ankara)
4	UND (Uluslararası Nakliyeciler Derneği)	STK (İşveren)	Alper Özel - İcra Kurulu Başkanı Evren Bingöl - İcra Kurulu Başkan Yardımcısı	24 Temmuz 2023 Saat: 15:00	Yüz yüze - UND Genel Merkezi (İstanbul)
5	UTİKAD (Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği)	STK (İşveren)	Bilgehan Engin - Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı	2 Ağustos 2023 Saat: 14:00	Çevrimiçi - Zoom Uygulaması Aracılığıyla
6	TŞOF (Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu)	Kamu Kurumu Niteliğinde Meslek Kuruluşu	Enver Yeniçeri - Genel Sekreter	15 Ağustos 2023 Saat: 11:00	Yüz yüze - TŞOF Genel Merkezi (Ankara)
7	MotKurDer Motosikletli Kuryeler Derneği	STK (İşçi ve Esnaf)	Barış Keskin - Sayman	4 Ağustos 2023 Saat: 15:30	Yüz yüze - Kadıköy'de bir kafede (İstanbul)
8	Tüm Anadolu Motosikletli Kuryeler Federasyonu (TAMKFED)	STK (İşçi ve Esnaf)	İnan Aydoğdu - Yönetim Kurulu Üyesi	15 Ağustos 2023 Saat: 16:45	Yüz yüze - İnan Aydoğdu'nun işyerinde (Ankara)
9	Uluslararası Şoförler Derneği	STK (İşçi)	Fikri Beran - Başkan	16 Ağustos 2023 Saat: 20:00	Telefon görüşmesi yapılmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE'DE KARAYOLLARI POLİTİKASI VE KARAYOLU TAŞIMACILIĞI

1.1. Karayollarının Altyapısal Durumu

Türkiye’de özel otoyollar dâhil olmak üzere, karayollarının büyük bir bölümü devlete/kamuya aittir. Bu kapsamda, karayollarının sorumluluğu Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’na bağlı olan KGM’de bulunmaktadır. 6001 sayılı Kanunla otoyolların, devlet yollarının ve il yollarının planlama, projelendirme, yapım, bakım ve işletme görevi bu kuruma verilmiştir.

Türkiye’de, toplam olarak 68.689 kilometre uzunluğunda bir yol ağı bulunmaktadır ve bu ağ, otoyollar, devlet yolları ve il yolları olmak üzere üç farklı sınıfa ayrılmıştır. Aynı zamanda, köy yolları, turistik yollar, orman yolları ve şehir içi yolları gibi diğer yollar farklı kuruluşların sorumluluğundadır. Turistik yolların yapım ve bakım işleri, KGM eliyle Kültür ve Turizm Bakanlığı’ndan sağlanan bütçeyle gerçekleştirilmektedir. Köy yolları İl Özel İdare Müdürlükleri tarafından, orman yolları Orman Bakanlığı tarafından, şehir içi yolları ise belediyeler tarafından yönetilmektedir (KGM, 2023). Otoyollar, devlet yolları ve il yollarının satıh cinsine göre uzunlukları şöyledir:

Tablo 2: Satıh Cinsine Göre Yol Ağı

SATI H CİNSİNE GÖRE YOL AĞI (KM.)

Road Network According To Surface Types (km)

(01.01.2023)

YOL SINIFI Road Types	ASFALT BETONU Asphaltic Concrete	SATI H KAPLAMA Surface Treatment	PARKE Stone Block	STABI LİZE Stabilized	TOPRAK Earth	GEÇİT VERMEZ Primitive	TOPLAM UZUNLUK Total Length
OTOYOLLAR(*) Motorways	3 633	--	--	--	--	--	3 633
DEVLET YOLLARI State Highways	19 701	10 869	47	22	0 000	301	30 940
İL YOLLARI Provincial Roads	5 844	25 315	240	311	323	2 083	34 116
TOPLAM Total	29 178	36 184	287	333	323	2 384	68 689

Kaynak: KGM, 2023. <https://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Istatistikler/DevletIlYolEnvanter/SatihYolAgiUzunlugu.pdf>

Yukarıdaki tablodan da anlaşılacağı gibi, otoyolların uzunluğu, devlet ve il yollarına kıyasla çok daha kısadır. Buna karşılık, otoyolların kullanıcılara hem yolcu hem de yük taşımacılığında daha güvenli ve konforlu bir sürüş deneyimi sundukları da yaygın olarak kabul edilen bir gerçektir. Bununla birlikte, bu otoyolların özellikle nüfus yoğunluğunun, sanayi merkezlerinin ve ticaretin yoğun olduğu bölgelerde bulunması dikkat çekicidir. Yine de KGM verilerine göre, yıldan yıla hem

yolcu hem de yük taşımacılığında otoyolların kullanımı artıyor olsa da devlet yollarının çok daha yoğun bir biçimde kullanıldığı görülmektedir. Bu kullanım yoğunluğunu etkileyen temel faktörlerden biri otoyol ücretleridir. Özellikle Yap-İşlet-Devret (YİD) modeli ile inşa edilen ve işletilen otoyolların ücretlerinin yüksek olmasının kullanım yoğunluğunu azalttığı düşünülmektedir.

Tablo 3: Otoyollar, Devlet ve İl Yolları Üzerinde Yolcu ve Yük Taşımaları

Yıl	Ton - Km (Milyon)				Yolcu - Km (Milyon)			
	Toplam	Otoyol	Devlet Yolu	İl Yolu	Toplam	Otoyol	Devlet Yolu	İl Yolu
2020	272.913	63.685	188.800	20.428	288.992	60.105	190.192	38.695
2021	311.818	75.101	213.748	22.969	336.188	72.256	220.728	43.204
2022	323.512	79.021	221.249	23.242	348.489	77.948	227.255	43.286

Kaynak: KGM, 2023. <https://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Istatistikler/SevirveTasimalar/SevirVeTasimalar.pdf>

Türkiye ekonomisinde 1980 sonrasında yaşanan neo-liberal dönüşüm, özelleştirme ve ticarileştirmenin yaygınlaşmasını beraberinde getirmiştir. Günümüzde, özellikle ulaştırma sektöründe bu eğilim karşımıza YİD modeli biçiminde çıkmaktadır. Bu modelin hukuki dayanağı, 3996 sayılı Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret (YİD) Modeli Çerçevesinde Yapıtılması Hakkında Kanun'un 1994 yılında çıkarılmasıyla oluşturulmuştur. Aşağıdaki görselde, YİD modeliyle işletilen ve yapımı devam eden yollar yer almaktadır.



Kaynak: KGM, 2023. <https://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionImages/KGMimages/Otoyollar/otoyollarharitasi.jpg>

Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) ile yapılan görüşmede otoyolların altyapısal durumunun devletin çalışmaları sayesinde önemli ölçüde iyileştirildiği ve ihtiyacı karşılar hale geldiği belirtilmiştir. YİD modeli kapsamında işletilen otoyollar konusunda ise, başlangıçta taşımacılık sektörü işverenleri arasında ücretlerin yüksek olmasının maliyetleri artırdığı gerekçesiyle bir miktar memnuniyetsizlik yaratmış olsa da zaman içinde bu duruma uyum sağlandığı ifade edilmiştir.

1.2. Türkiye Lojistik Politikasının Bir Parçası Olarak Karayolu Taşımacılığı

Taşımacılık, bağımsız bir sektör olmakla birlikte, aynı zamanda lojistik² faaliyetlerinin de temel taşlarından birini oluşturmaktadır. Karayolu, havayolu, denizyolu, demiryolu ve boru hattı gibi taşımacılık türleri, her bir ülkenin kendi özgün sosyal, ekonomik ve jeopolitik dinamiklerine bağlı olarak gelişim gösterir. Hizmet sektörleri içerisinde önemli bir paya sahip olan karayolu taşımacılığı, üretim noktasından tüketim noktasına aktarmasız ve dolayısıyla hızlı ulaşım sağlayabildiği için daha çok tercih edilmektedir (Tutar vd., 2009:199). Ayrıca, karayolu taşımacılığı, Ro-Ro ya da Ro-La gibi kombine taşımacılık³ biçimlerinde tamamlayıcı bir rol üstlenmektedir (Koban ve Keser, 2010: 163-165).

Türkiye’de karayollarının inşası, 1950’li yıllarda izlenen ekonomi politikalarına bağlı olarak artmıştır. Karayolu taşımacılığı ise, bir çeşit gümrük anlaşması olan 1959 tarihli TIR Sözleşmesi’nin 1966 yılında imzalanmasıyla sistematik bir yapıya kavuşmuştur. 1950’den 1960’a kadar karayollarında yük ve yolcu taşımacılığı hızlı bir artış göstermiştir (1. BYKP, 1963:387). Sonraki dönemde ulaştırma/taşımacılık sektörü karayolu ağırlıklı bir yapıda devam etmiş ve bu durum tüm kalkınma planlarında da sürekli olarak üzerinde durulan bir konu olmuştur.

Kalkınma planlarında, karayolu taşımacılığı konusu sadece mevcut durumu açısından değil, aynı zamanda karşılaşılan sorunlar ve izlenecek politikalar açısından da değerlendirilmiştir. Örneğin, 1996-2000 yıllarını kapsayan 7. Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda sektörün temel sorunları “Artan karayolu taşıt parkı ve trafik kazalarına karşın, karayolu altyapısının taşıdığı trafiğe uygun hale getirilememiş olması, yurt içi taşımacılıkta kurumsallaşmanın sağlanamaması ve trafik hizmetlerini etkinleştirecek yasal ve yapısal düzenlemelerin gerçekleştirilememiş olması” olarak belirtilmiş; sektörün bir Ulaştırma Ana Planı’na ihtiyaç duyduğu vurgulanmıştır. Aynı zamanda 1980’li ve ‘90’lı yıllarda karayollarının fiziksel standartlarının iyileştirilmesine yönelik altyapı çalışmalarının devam ettiği, ancak bakım-onarım maliyetlerinin beklenenden yüksek olduğu ve yeterli kaynağın ayrılmasının mümkün olmadığı ifade edilmiştir (7. BYKP, 1995:144).

1990-1999 yılları arasında yurt içi yük taşımacılığında karayolunun payı artmıştır. 1990 yılında yüzde 75,6 olan bu pay, 1999 yılında yüzde 89’a yükselmiştir. Ancak 1996 sonrasında, toplam yatırımlar içerisinde karayolunun payı azaltılmış ve 1996-1999 yılları arasında havayolu yatırımlarının

2 Mal ve hizmetlerin üretimi ile başlayıp son tüketiciye ulaştırılmasına kadar tüm süreci ifade eden lojistik, ambalajlama, talep yönetimi, elleçleme, müşteri hizmetleri, depolama, envanter/stok yönetimi ve ulaştırma/nakliye ve satın alma faaliyetlerini içermektedir (Özgüner, 2017: 34-50)

3 Kombine taşımacılık intermodal ve multimodal olarak ikiye ayrılmaktadır. İntermodal taşımacılıkta taşınan yük, mevcut kabı ile başka bir taşıma aracına aktarılır. Multimodal taşımada ise taşınan yük, bulunduğu taşıma kabından başka taşıma kabına aktararak taşıma aracı değişikliği sağlanır.

payı artırılmıştır (8. BYKP, 2000:153). Bu süreçte, yurt içi taşımacılık faaliyetlerinde kurumsallaşmanın sağlanması, yük ve yolcu taşımacılığında çağa uygun bir sigorta sistemi kurulması ve makul bir rekabet ortamının oluşturulması amacıyla Karayolu Taşıma Kanunu Tasarısı hazırlanmış, ancak yasalaşarak uygulamaya konulması sağlanamamıştır. Söz konusu tasarının uygulamaya geçirilmesi, 8. Kalkınma Planı ile hedeflenmiştir (8. BYKP, 2000:160). Bir önceki kalkınma planında vurgulanan Ulaştırma Ana Planı'na bu kalkınma planında da yer verilmiş ve hazırlanacağı belirtilmiştir (8. BYKP, 2000:228).

2000'li yıllara gelindiğinde, yurt içi yük taşımacılığında karayollarının payı artmaya devam etmiştir. Bu oran, 2000 yılında yüzde 88,7 iken, 2005 yılında yüzde 90 düzeyine ulaşmıştır (9. Kalkınma Planı, 2006:26).⁴ Ayrıca, karayolu taşımacılığı uluslararası ölçekte, özellikle ihracat gelirleri açısından önemli bir paya sahiptir. 2004 yılı verilerine göre, Türkiye'de 32.000 araç ve 1,4 milyon ton taşıma kapasitesi ile ihracatın yüzde 40'ı uluslararası karayolu taşımacılığına aittir (9. Kalkınma Planı, 2006:28).

Serbestleşmeyle birlikte ticaret hacminin artması, uluslararası lojistik faaliyetlerinde kombine taşımacılığın kullanımını yaygınlaştırmıştır. Küresel düzeyde yaşanan bu gelişmeye uygun bir şekilde, Türkiye'de de sektöre yaklaşım değişikliğe⁵ uğramış ve taşımacılık sektörü lojistik içinde değerlendirilmeye başlanmıştır. Bu "bütüncül yaklaşım" doğrultusunda, kombine taşımacılığın geliştirilmesi amacıyla önemli limanların lojistik merkezlere dönüştürülmesi için tüm ana limanların karayolu ve demiryolu bağlantılarının tamamlanması gündeme alınmıştır (9. Kalkınma Planı, 2006:70).

Daha önceki kalkınma planlarında da yer verilen ve hazırlanması hedeflenen Ulaştırma Ana Planı Stratejisi çalışmaları en nihayet 2005 yılında tamamlanmış ve bir sonuç raporu hazırlanmıştır. Bu raporda, Trans-Avrupa Kuzey-Güney Otoyolu (TEM) projesinin tamamlanması, Karadeniz Sahil Yolu'nun hızla bitirilmesi, Pan-Avrupa Koridorlarına yönelik girişimlerin sürdürülmesi, TRACE-CA projesinin yakından takip edilmesi ve son olarak Kuzey-Güney Koridoruna taraf olunması önerilmiştir (2005:102).

2006 tarihli ve 2007-2013 yıllarını kapsayan Dokuzuncu Kalkınma Planı'nda, Ulaştırma Ana Planı Stratejisi'nde yer alan önerilere uygun düşen hedefler belirlenmiştir. Bu çerçevede, koridor yaklaşımına geçileceği ve alternatif ulaştırma modlarından en avantajlı olanın tercih edileceği; denizyolu ve demiryolunun, karayolu ile rekabet edebilecekleri koridorlarda kullanılmasının özendirileceği belirtilmiştir (9. Kalkınma Planı, 2006:70).

Bu bağlamda, taşımada karayolunun payının azaltılması ve diğer taşıma modları ile entegre olmuş hem daha ekonomik hem de uluslararası taşıma politikalarıyla uyumlu olan bir model

⁴ Yurt içi yük taşımacılığında karayolunun tüm taşıma modları içerisindeki payı Birleşik Krallık'ta yüzde 90,5; Fransa'da yüzde 87,2; Almanya'da yüzde 73,6 olmakla birlikte AB ülkeleri ortalaması 75,3'tür (Eurostat, 2020:51-52). Karayolunun yolcu taşımacılığındaki payının AB ülkeleri ortalaması ise yüzde 90,6'dır. (EEA, 2022:14)

⁵ Bu yaklaşım değişikliğinin önemli bir göstergesi olarak KGM, Ulaştırma Bakanlığı'na bağlanmıştır. 2011 yılında ise ulaştırmayla ilgili tüm kurumların tek çatı altında toplanması amacıyla Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı kurulmuştur. Bu kapsamda, Denizcilik Müsteşarlığı da söz konusu Bakanlığa bağlanmıştır. Son olarak, 2018 yılında bu Bakanlığın adı da Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı olarak değiştirilerek, teşkilat yapısında bir dönüşüm daha gerçekleştirilmiştir.

hedeflenmektedir. Bu amaçla, “limanların yükleme-boşaltma yapılan noktalar olmalarının yanı sıra, kombine taşımacılık yapılabilen birer lojistik merkezi haline getirilmeleri hedefi doğrultusunda tüm ana limanların karayolu ve demiryolu bağlantılarının tamamlanması” planlanmıştır. (9. Kalkınma Planı, 2006:71).

Onuncu Kalkınma Planı kapsamında hazırlanan Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm Programı, Türkiye'nin lojistik alanındaki uluslararası konumunu güçlendirmeyi amaçlayan bir dizi altyapı yatırımını içermektedir. Bu çerçevede, Çandarlı Konteyner Limanı'nın tamamlanması, Mersin Konteyner Limanı ve Filyos Limanı'nın yapımına başlanması⁶, ana limanların karayolu ve demiryolu bağlantıları ve sınır kapılarına bağlantı yapan koridorlarda karayolu yatırımlarının tamamlanması, karayolu ağında ağır taşıt trafiğinin yoğun olduğu kesimlerde bölünmüş yol ve bitümlü sıcak karışım (BSK)⁷ yatırımlarının yapılması planlanmıştır (10. Kalkınma Planı, 2013:185). Aşağıda yer alan, 2023 Haziran ayı itibariyle tamamlanmış, hizmete açılmış ve ihale edilecek olan bölünmüş yollara ilişkin harita, karayolu altyapısındaki gelişmeleri görsel olarak yansıtmaktadır.



Kaynak: KGM, Bölünmüş Yol Yapım Çalışmaları Haritası, Erişim Tarihi: 18.07.2023 <https://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/MerkezBirimler/YolYapimDairesiBaskanligi/Calismalar/BolunmusYolYapimCalismalari.pdf>

⁶ Bu projelerden Çandarlı Limanı tamamlanamamıştır.

Bkz.: Cumhuriyet, 30.11.2021. “Çandarlı Liman Projesi artık bir rüyadan ibaret” <https://www.cumhuriyet.com.tr/turkiye/candarli-liman-projesi-artik-bir-ruyadan-ibaret-1888892>

- Altyapı çalışmaları tamamlanan Filyos Limanı'nın 2023'ün ilk çeyreğinde işletmeye açılması hedeflense de üstyapı çalışmaları yapılmadığı için açılmamıştır. Gerekli çalışmaların tamamlanması ve işletilmesinin Yap-İşlet-Devret (YİD) modeli ile yapılması planlanmaktadır (Bkz.: <https://aygm.uab.gov.tr/kiyi-yapilari-daire-baskanliklari>).

- Mersin Limanı ise seçim dönemlerinde seçim vaadi olarak gündeme gelmekle birlikte bugüne kadar yapımına başlanmamıştır. İsmi Doğu Akdeniz Ana Konteyner Limanı olarak değiştirilen ve Adana'ya kaydırılması gündeme gelen bu limanla ilgili son duruma ilişkin bir bilgiye ulaşılamamıştır. (Bkz.: <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/33211/mersin-ile-adana-arasinda-ana-konteyner-limani-cekismesi>).

⁷ Bitümlü sıcak karışım, asfalt üretiminde kullanılan bir malzeme türüdür. Bitümlü sıcak karışım, 140-160°C sıcaklıkta agregası (yüzde 93-97) ve bitümün (yüzde 3-7) uygun oranlarda asfalt plentinde karıştırılması ile elde edilmektedir. Karayollarında esnek üst yapı kaplama türü olarak kullanılmaktadır.

11. Kalkınma Planı'nda (2019-2023), önceki planlarda olduğu gibi karayolunun ağırlığının sürdürdüğü ve ulaştırma yatırımlarında yük taşımacılığına ve demiryollarına odaklanılması gerektiği vurgulanmıştır. (11. BYKP, 2018:23-24). Ayrıca, kombine taşımacılığın geliştirilmesi amacıyla limanlarla karayolu bağlantılarının sağlanmasına yönelik karayolu yapım planları belirlenmiştir:

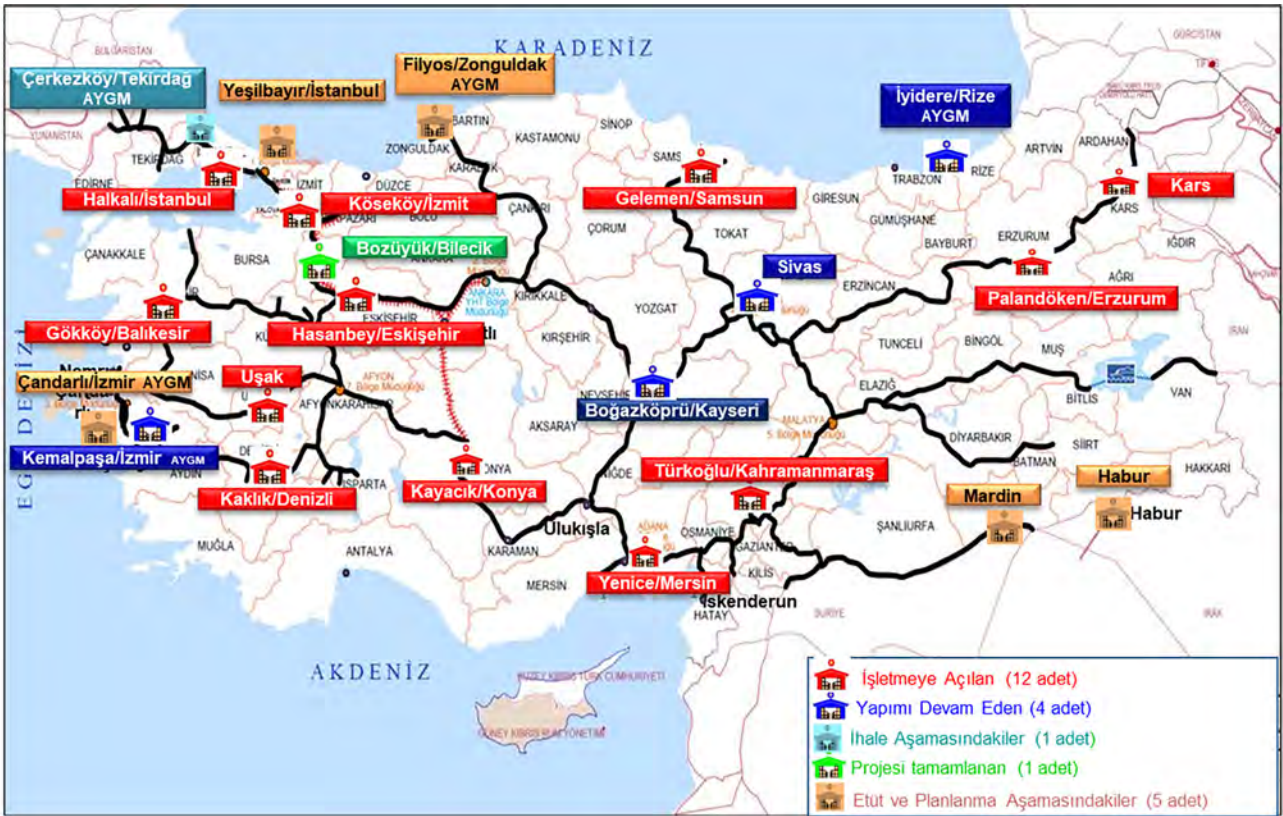
- Filyos Limanı'nın Adapazarı ve İzmit bölgesi ile bağlantısını sağlayacak Filyos-Zonguldak, Filyos-Çaycuma-Bartın Ayrımı), Zonguldak-Ereğli (Ereğli Çevre Yolu dâhil) karayolu projeleri ile Adapazarı-Karasu-Akçakoca karayolu projesinin Akçakoca Limanı-Kocaeli kesimi tamamlanacaktır.
- İzmit Bölgesi'nin yoğun trafiğini alarak Kuzey Marmara Otoyolu'na bağlantısını sağlayan Şile-Ağva-Kandıra-Kaynarca Devlet Yolu ile Kaynarca-Karasu Yolu tamamlanacaktır.
- Çukurova Bölgesel Havalimanı Bağlantı Yolu tamamlanacaktır.
- Doğu Karadeniz Bölgesi'nin iç bölgeler ile İran ve Azerbaycan'a bağlantısını sağlayan Trabzon-Aşkale Devlet Yolu tamamlanacaktır.
- Doğu Akdeniz Bölgesi'nin Batı Akdeniz Bölgesi'ne bağlantısını sağlayan Erdemli-Silifke-Taşucu-13. Bölge Hududu Devlet Yolu ile Alanya-Gazipaşa-5. Bölge Hududu Devlet Yolu (Akdeniz Sahil Yolu) tamamlanacaktır.
- Modernize edilen Hamzabeyli Sınır Kapısı, D-100 karayoluna ve TEM otoyoluna bölünmüş yol ile bağlanacaktır.
- Ceyhan Endüstri İhtisas Bölgesi ve BOTAŞ Limanı'na hizmet edecek (Ceyhan-Yumurtalık) Ayrımı-BOTAŞ Tesisleri il yolu BSK kaplamalı 1A standardına yükseltilecektir.
- Adana ve Osmaniye Organize Sanayi Bölgesi ile Ceyhan Endüstri İhtisas Bölgesi'nin, Yenice Lojistik Merkezi ile Mersin Limanı'na bağlantısına hizmet edecek olan Adana Güney Çevre Yolu tamamlanacaktır (11. Kalkınma Planı, 2018:73)

1.2.1. Türkiye'de Kombine Taşımacılıkta Aktarma Noktaları: Lojistik Merkezler

10. ve 11. kalkınma planlarında, taşımacılık sektörü lojistiğin bir parçası olarak değerlendirilmektedir. Ayrıca, uluslararası ticaretin sağlanabilmesi için olmazsa olmaz olan lojistik, Türkiye'de devlet ve sermaye gruplarının işbirliği ile geliştirilmeye çalışılmaktadır. Bu çabanın bir göstergesi olarak, 10. Kalkınma Planı'nda yer verilen Lojistik Performans Endeksi'nden de anlaşılacağı gibi, Türkiye 2010 yılında 155 ülke arasında 39. sıradayken, 2012 yılı itibarıyla 27. sıraya yükselmiştir (2013:107)⁸. Bu süreçte sektörde etkin bir koordinasyon ihtiyacını gider-

⁸ Türkiye, 2018 yılında Dünya Bankası tarafından oluşturulmuş olan ve ülkelerin lojistik alanındaki performanslarını ölçmek için kullanılan Lojistik Performans Endeksi'nde 47. sıraya gerilemiştir. 11. Kalkınma Planı'nda, Türkiye'nin 2023 yılında bu listede 25. sıraya yükselmesi hedeflenmiştir (11. BYKP, 2018: 74). Ancak, Dünya Bankası verilerine göre, 2023 yılında Türkiye 38. sırada yer almaktadır. Detaylı bilgi için bkz.: World Bank, The Logistics Performance Index (LPI) 2023 <https://lpi.worldbank.org/index.php/international/global>

mesi beklenen ve TCDD tarafından yapımı devam eden 18 lojistik merkezden 3'ü işletmeye açılmış, 4'ünün ise birinci etap inşaat işleri tamamlanmıştır (10. Kalkınma Planı, 2013:107). 2023 yılı itibarıyla mevcut lojistik merkez sayısı 12 olmakla birlikte, bu sayının 23'e çıkarılması hedeflenmektedir. Aşağıdaki haritada bu merkezlerin konumu ve sürecin hangi aşamada olduğu görülmektedir.



Kaynak: TCDD, Lojistik Merkezler Haritası, <https://www.tcdd.gov.tr/kurumsal/lojistik-merkezler> Erişim Tarihi: 17 Temmuz 2023

Her ne kadar bu lojistik merkezlerinin sorumluluğu TCDD'ye verilmiş olsa da bu merkezler kombine taşımacılık yapılabilmesine olanak sağlayacak bir yapıda konumlandırılmışlardır; yani hava, kara ve deniz taşımacılığının kesişim noktalarında yer almaktadırlar. Lojistik merkezler, demiryolu sektörü için politik önceliğe sahip olsa da intermodal bir nokta olarak kara, deniz, hava ve demiryollarının ortak kullanımında olmaları ve bu merkezlerin imalat sektörü için depo olarak da kullanılabilmeleri planlanmıştır (Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı, 2022:66).

Tamamı demiryolu ve karayolu kesişim noktalarında yer alan bu lojistik merkezlerin, havaalanlarına uzaklığı 3 ila 30 km arasında değişmektedir. Ancak, bu merkezlerin limanlara uzaklıkları oldukça fazladır. Aşağıdaki tabloda işletmeye açılmış merkezlerin teknik özellikleri yer almaktadır.

Tablo 4: Lojistik Merkezlerin Teknik Özellikleri

İşletmeye Açılan Lojistik Merkezler	Kapasite (1.000 Ton)	Toplam Alan (1.000 m ²)	İltisak Hattı (km)	Karayolu (km)	En Yakın Liman (km)	En Yakın Havalimanı (km)
Samsun (Gelemen)	1.156	258	3	2	Samsun (10) Yeşilyurt (5)	Çarşamba (13)
İzmit (Köseköy)	2.000	694	Yanında	Yanında	Derince (15)	Cengiz Topel (12)
Uşak	246	40	Yanında	Yanında	İzmir (215)	Uşak (7,5)
İstanbul (Halkalı)	2.000	220	Yanında	Yanında	Ambarlı (10)	Atatürk (19)
Eskişehir (Hasanbey)	1.400	541	Yanında	3	Derince (237)	Eskişehir (10)
Balıkesir (Gökköy)	1.000	211	Yanında	Yanında	İzmir (187)	Balıkesir (17)
Denizli (Kaklık)	500	125	Yanında	Yanında	İzmir (250)	Çardak (30)
Kahramanmaraş (Türkoğlu)	1.900	805	Yanında	Yanında	İskenderun (156)	Kahramanmaraş (30)
Erzurum (Palandöken)	437	350	Yanında	2	Trabzon (232)	Erzurum (16)
Mersin (Yenice)	896	416	Yanında	1	Mersin (42)	Adana Şakirpaşa (23)
Konya (Kayacık)	1.700	1.000	Yanında	Yanında	Mersin (366)	Konya (3)
Kars	412	400	5,5	Yanında	Hopa (277)	Kars (12)
TOPLAM	13.647	5.060	-	-	-	-

Kaynak: TCDD, Demiryolu Sektör Raporu 2021, s.101

UND ile yapılan görüşmede, katılımcılar lojistik merkezlerin yanlış yerlerde konumlandırıldığını ve bu nedenle ihtiyacı karşılamadığını belirtmiştir. Ayrıca, lojistik merkezlerin Avrupa kentlerinde bulunan lojistik köyler gibi⁹ olması gerektiğini ifade etmişlerdir. Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD) ile yapılan görüşmede ise, karayolu taşımacılığı söz konusu olduğunda lojistik merkezlerin işlevsel olduğu ancak diğer taşıma modları ve kombine taşımacılık düşünüldüğünde yeterince etkin ve sürdürülebilir olmadıkları ifade edilmiştir.

9 Örneğin, 1.120.000 metrekarelik bir alana kurulmuş olan Hamburg Lojistik Köyü karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu bağlantılarına sahiptir. Bu lojistik köyünde kargo yükleme, boşaltma, depolama, paketlenme ve montaj hizmetleri verilmektedir (Baki, 2018:151). Avrupa'daki lojistik köylerinin Türkiye'dekilere kıyasla hem ihtiyaca yönelik olarak hem de kombine taşımacılığa uygun şekilde konumlandırıldıkları, ayrıca çok daha geniş alanlara sahip oldukları ve verimli bir şekilde işletildikleri anlaşılmaktadır.

ÜNSPED Gümrük Müşavirliği (UGM) Yönetim Kurulu Üyesi Hüseyin Cahit Soysal, bu merkezlerle ilgili olarak “lojistik merkez” veya “lojistik üs” olarak adlandırılması gereken yerlerin, karayolu taşımacılığının yanı sıra denizyolu, demiryolu ve havayolu taşımacılığı modlarından en az ikisini bir arada bulundurması gerektiğini belirtmiştir. Ayrıca, üçlü taşıma modunu yakalayan yöre sayısının 7 – 8’i geçmediğinin kolaylıkla tespit edilebileceğine dikkat çekmiştir (2020:29).

Buna karşılık, TCDD’nin sorumluluğundaki lojistik merkezlerin karayolu ve demiryolu modlarını içerdiğini belirtmek gerekir. Bu yorumlara koşut bir biçimde, sözü edilen lojistik merkezlerin birçoğu henüz açılmamışken, TÜSİAD tarafından da benzer bir değerlendirme yapılmış ve lojistik merkezlerinin “üretim – tüketim merkezlerine olan yakınlıkları kadar, uluslararası geçiş koridorlarının üzerinde olmaları ve en önemlisi kara, hava, demir ve su yolları üzerinde ve/veya kesişim noktalarında olmaları, ayrılmış olan kaynakların optimal kullanımının da sağlanabilmesi açısından çok önemli” olduğu vurgulanmış, planlama aşamasında bunun göz ardı edildiği ve dolayısıyla, atıl kapasitelerin ve kullanılmayan lojistik merkezlerin ortaya çıktığı ifade edilmiştir (2014:20).

Planlanan lojistik merkezlerin bir bölümü işletmeye açılmış olsa da konuyla ilgili mevzuat düzenlemesi henüz taslak aşamasında bulunmaktadır. Lojistik Merkezler Hakkında Yönetmelik, 2019 yılından bu yana sektördeki önemli kurumların görüşlerine sunulmakta ve bunlardan gelen talepler doğrultusunda şekillendirilmektedir. Ancak, bu çalışmada şu ana kadar nihai bir sonuca ulaşılamamıştır.

1.2.2. Türkiye’deki Uluslararası Karayolları ve Ulaştırma Koridorları

Ulaştırma koridorları, özellikle uluslararası ticaretin sağlayıcısı olarak önem taşımakta ve sadece karayollarını değil, diğer taşıma modlarını da içermektedir. Çoklu taşımacılığa uygun ve yük kapasitesi yüksek olan bu koridorlar, ana koridorlar ve ana koridorları birbirine bağlayan bağlantı koridorları şeklinde sınıflandırılmaktadır (Tümenbatur, 2021:104). Karayolu koridorları ise belirli coğrafi bölgelerde yoğun karayolu taşımacılığının yapıldığı hatları ifade eder.

Türkiye’de, önemli ticaret yolları ve lojistik merkezler arasında karayolu koridorları bulunmaktadır. Bu koridorlar, taşıma sürelerini kısaltmak, lojistik akışları iyileştirmek ve ticaretin daha etkin hale gelmesini sağlamak amacıyla planlanmıştır. Ayrıca, karayolu koridorları sınır ötesi ticareti desteklemek amacıyla gümrük işlemlerinin kolaylaştırılması ve lojistik altyapının geliştirilmesi gibi faktörlerle de entegre edilmiştir.

Türkiye, Asya ve Avrupa kıtalarının kesişim noktasında yer alması sebebiyle uluslararası taşımacılıkta hem stratejik öneme hem de geniş uluslararası ilişkilere sahiptir. Bu özelliği sayesinde Türkiye, uluslararası karayolu koridorlarının en verimli güzergâhlarından birini sunmaktadır ve bu nedenle birçok uluslararası taşımacılık projesinin merkezinde yer almaktadır. Söz konusu projeler ve ilgili yol ağları/koridorları şunlardır:

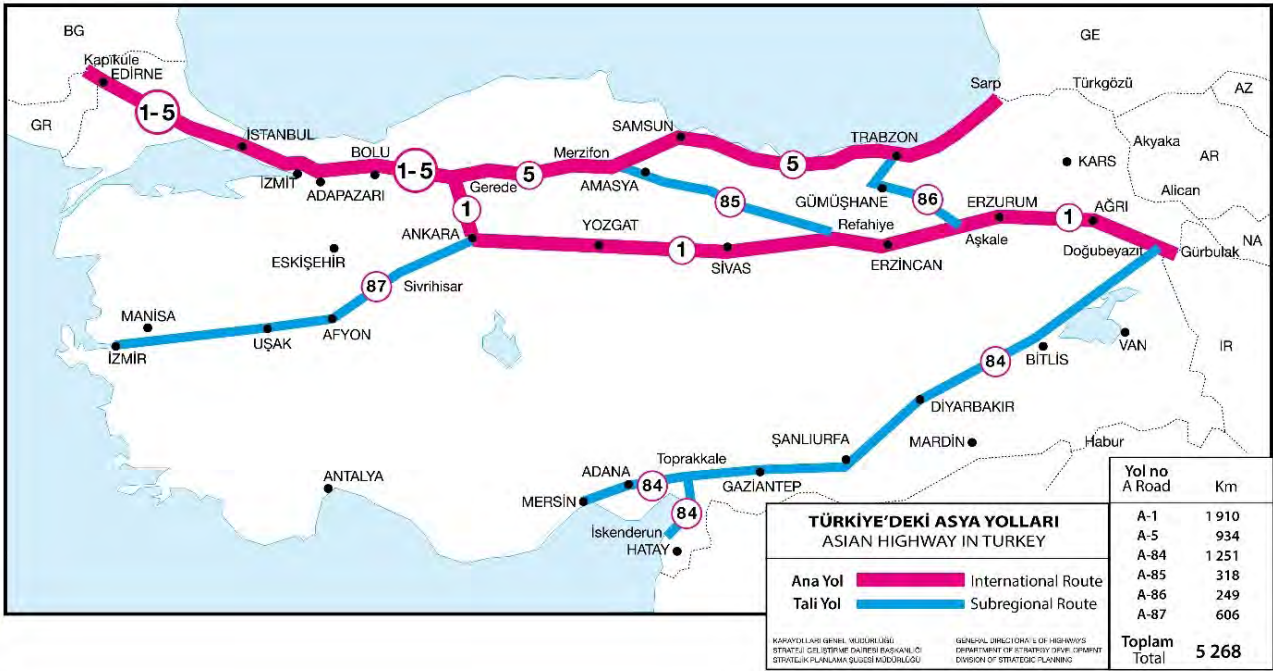
1.2.2.1. E - Yolları / Ana Trafik Güzergâhları İçin Avrupa Anlaşması (Accord Grand Routes AGR): Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu'nun (BM/AEK)¹⁰ çalışmalarıyla oluşturulan Avrupa E - Yolları Ağı kapsamında, Türkiye'nin, Bulgaristan sınırından (Kapıkule) giriş yapan E-80 ve Yunanistan sınırından (İpsala) giriş yapan E-90 karayolları, Anadolu üzerinden Türkiye'nin güney ve doğu sınırındaki Orta Doğu ve Asya uluslararası karayolu ağlarına bağlantı sağlamaktadır (www.unece.org).



Kaynak: KGM, Türkiye E Yolları, <https://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionImages/KGMImages/Projeler/UluslararasıProjeler/avrupa.jpg>

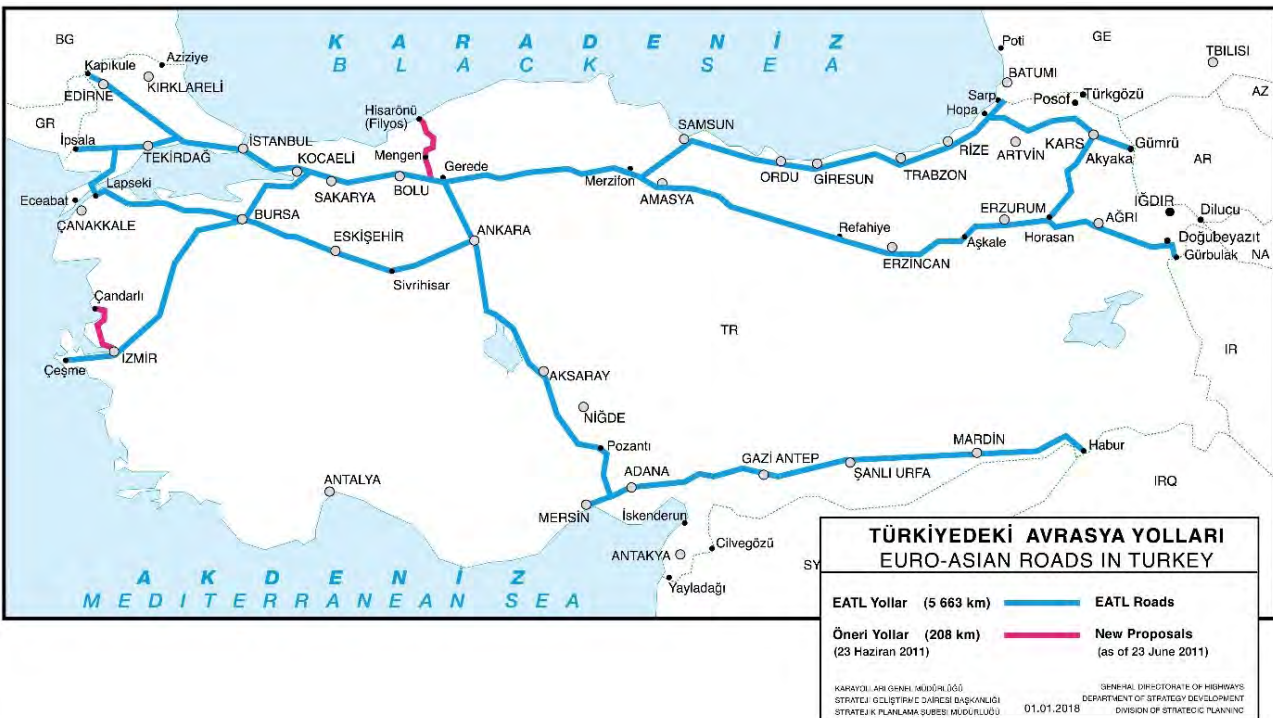
1.2.2.2. Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu Karayolu Ağı (ESCAP): Türkiye, 18 Temmuz 1996 tarihinde ESCAP üyesi olmuştur. 1998 yılında Türkiye sınırları içindeki Asya Karayolu Ağı başlangıçta 3.200 km olarak belirlenmiş olmakla birlikte, ESCAP'a yeni üye olan Gürcistan ve Azerbaycan gibi ülkelere bağlantı sağlanmasının talep edilmesi üzerine genişletilmiştir. Bu kapsamda, Asya Karayolu Ağına, Karadeniz Sahil Yolu güzergâhı ve Ankara – İstanbul Otoyolu da dâhil edilerek bu ağ kapsamındaki toplam karayolu uzunluğu 5.268 km'ye ulaşmıştır (<http://www.unescap.org/our-work/transport/asian-highway>).

¹⁰ Bu komisyon, Avrupa'da ekonomik işbirliği ve bütünleşmeyi teşvik etmek, sürdürülebilir kalkınmayı desteklemek ve ticareti kolaylaştırma ve elektronik iş yapma konularında standartlar ve tavsiyeler geliştirmek gibi çeşitli görevleri olan bir Birleşmiş Milletler kuruluşudur. 56 üye ülkeye hizmet vermektedir. Faaliyet alanları arasında ulaştırma, enerji, çevre, istatistik, inovasyon, ticaret, tarım, sanayi ve nüfus gibi konular bulunmaktadır. Ayrıca motorlu taşıtlar, tehlikeli mallar, bitkisel ürünler, hayvan sağlığı ve refahı gibi alanlarda uluslararası anlaşmaların hazırlanmasına ve uygulanmasına da katkıda bulunmaktadır.



Kaynak: KGM, Türkiye'deki Asya Yolları <https://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionImages/KGMImages/Projeler/UluslararasıProjeler/escap.jpg>

1.2.2.3. Avrasya Karayolu Bağlantıları (EATL): Orta Asya ve Kafkasya ülkelerinin BM/AEK'ye üye olmasıyla gündeme gelen bu üç aşamalı proje, bir BM/AEK ve BM/ESCAP ortak girişimi olarak 2002 yılında başlamıştır. EATL Projesi'ne ilişkin çalışmalar sonucunda Türkiye'nin hem E - Yolları hem de Asya Karayollarından oluşan 5.663 km uzunluğundaki karayolu ağı "Türkiye Avrasya Karayolu Ağı" olarak tanımlanmış ve yaklaşık 208 km uzunluğundaki Filyos ve Çandarlı liman bağlantı yollarının da Avrasya Karayolu Ağı kapsamına alınması önerilmiştir (<http://www.unece.org/trans/main/eatl/>).



Kaynak: KGM, Türkiye'deki Avrasya Yolları, <https://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionImages/KGMImages/Projeler/UluslararasıProjeler/eatl.jpg>

1.2.2.4. Trans - Avrupa Kuzey - Güney Otoyolu Projesi (TEM): BM/AEK 'nin 1977 tarihli alt bölgesel işbirliği projesi olan TEM projesi ile batıda Avrupa Birliği'nin (AB) Trans-Avrupa Yol Ağı'na erişim sağlanırken, doğuda ve güney-doğuda Kafkasya ve Batı Asya'ya ulaşılmaktadır. Toplamda 6.940 km olan Türkiye TEM ağı, Kapıkule Sınır Kapısı'ndan başlayarak doğuda Sarp, Gürbulak sınır kapılarına, güneyde Cilvegözü ve Habur sınır kapılarına kadar uzanmaktadır. TEM Projesi kapsamında Türkiye'de yer alan yolların büyük bölümü aynı zamanda Uluslararası E-Yolları ağı'nın bir parçasıdır (<http://www.unece.org/trans/main/tem/tem.html>).

Ayrıca, Ulaştırma Ana Planı Stratejisi Sonuç Raporu'na göre, Avrupa Ulaştırma Ağı (TEN-T) projesi kapsamında belirlenmiş olan Pan-Avrupa yollarının Türkiye'yi ilgilendiren bölümleri bulunmaktadır. Bu projeye göre, Türkiye'nin 4 ve 8 No.lu Pan-Avrupa koridorlarını gerçekleştirmesi gerektiği belirtilmiştir. Bunlardan 4 No.lu koridorun karayolu ayağı, 261 km uzunluğundaki Kapıkule-İstanbul arasını kapsamaktadır. Bu yolun TEM otoyolu olarak işletildiği ifade edilmiştir. 8 No.lu koridor, Karadeniz'i Adriyatik Denizi'ne bağlamayı amaçlamaktadır. Bu koridorun bağlantısı için aynı otoyol olan TEM otoyolu kullanılacaktır (2005:101).



Kaynak: KGM, Türkiye Tem Yol Ağı, <https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/UluslararasıProjeler/Tem.aspx>

1.2.2.5. Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı Karayolu Ağı (KEİ-BSEC): 25 Haziran 1992 tarihinde Arnavutluk, Azerbaycan, Bulgaristan, Ermenistan, Gürcistan, Moldova, Romanya, Rusya, Türkiye, Ukrayna ve Yunanistan arasında¹¹ ulaşım ağını geliştirmek amacıyla Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ) Zirvesi Deklarasyonu imzalanmıştır. 2006 yılında Rusya Federasyonu Ulaştırma Bakanlığı tarafından Karadeniz Çevre Karayolu oluşturulmasına ilişkin Mutabakat Muhtırası Taslağı hazırlanmış ve 2007 yılında Karadeniz Çevre Karayolu'nun Koordineli Gelişimine Dair Mutabakat Zaptı imzalanmıştır. Doğu ile batı arasında yeni bir bağlantı oluşturmayı amaçlayan Karadeniz Çevre Karayolu Koridoru, Türkiye'yi Kafkasya'ya bağlamaktadır. 1.683 km uzunluğundaki bu ana

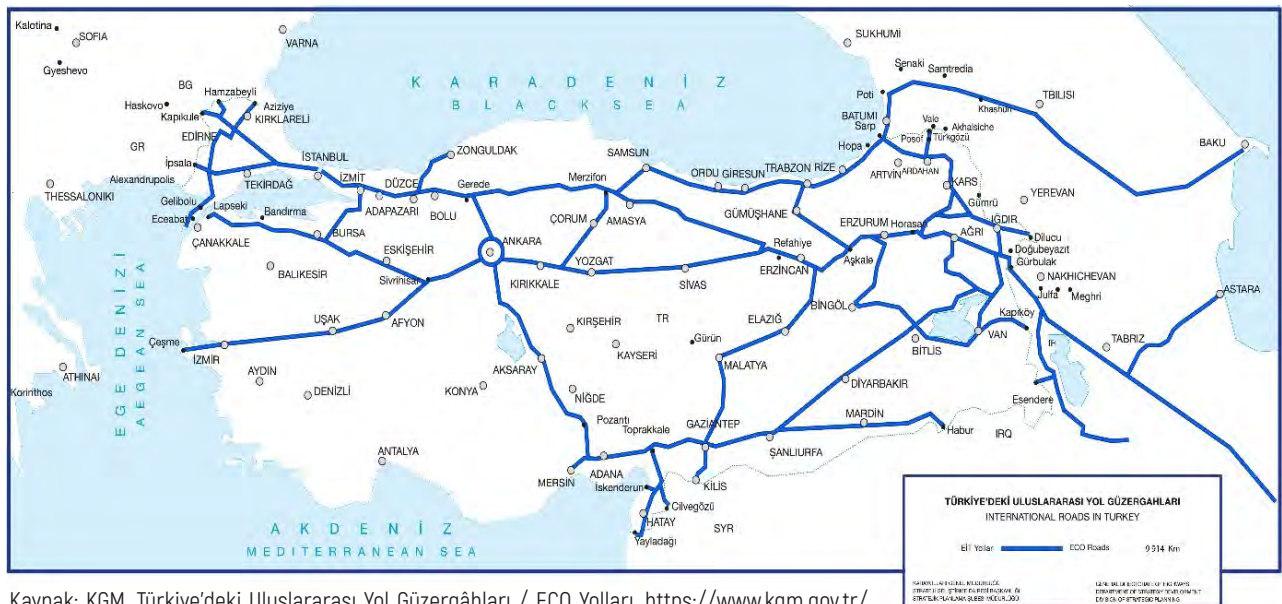
¹¹ Daha sonra bu işbirliğine Sırbistan ve Makedonya da katılmış, böylece üye ülke sayısı 13'e çıkmıştır (Bkz.: <http://www.bsec-organization.org/member-states>).

koridora ek olarak Akdeniz'e ve Ege'ye liman bağlantısı sağlayan toplam 1.242 km uzunluğunda iki karayolu bulunmaktadır (www.bsec-organization.org).



Kaynak: KGM, Karadeniz Çevre Karayolu, <https://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionImages/KGMImages/Projeler/UluslararasıProjeler/kei2.jpg>

1.2.2.6. Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (EİT-ECO): 1985 yılında İran, Türkiye ve Pakistan tarafından ekonomik, teknik ve kültürel işbirliğini geliştirmek amacıyla kurulan ECO'ya, 1992 yılında Afganistan, Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan ve Özbekistan üye olmuştur. Türkiye'de ECO kapsamında belirlenen karayolu güzergâhları, ECO ülkelerini Avrupa ülkeleri ve Orta Doğu ülkelerine bağlamaktadır. ECO Türkiye karayolu ağının uzunluğu 9.914 km'dir.



Kaynak: KGM, Türkiye'deki Uluslararası Yol Güzergâhları / ECO Yolları, <https://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionImages/KGMImages/Projeler/UluslararasıProjeler/eco.jpg>

1.2.2.7. Trans-Avrupa Ulaşım Ağı TEN-T (Trans-European Transport Network): AB genelinde çok modlu, verimli ve kaliteli ulaşım hedeflerine yönelik olarak geliştirilmiş bir ulaştırma politikasının ürünüdür. Bu ulaşım ağı, Avrupa ülkelerini birbirine bağlayan, çok modlu dokuz koridordan¹² oluşmaktadır. 4 No.lu koridor, Doğu-Doğu Akdeniz Koridoru (Orient/East-Med Corridor) olarak adlandırılır ve Yunanistan'ın Kipi sınır kapısı ile Türkiye'nin İpsala sınır kapısını; Bulgaristan'ın Kapitan Andrevo sınır kapısı ile Türkiye'nin Kapıkule sınır kapısını birbirine bağlayarak Türkiye'ye uzanır.

9. Kalkınma Planı'nda, Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları'nın (TEN-T) Türkiye ile bütünleşmesini sağlama amacı güdülmüş ve bu kapsamda Kafkas ülkeleri, Orta Asya ve Orta Doğu ile bağlantıları güçlendiren projelerin gerçekleştirilmesi hedeflenmiştir (2006:70). Bu hedefe paralel olarak, Türkiye'nin TEN-T ağına entegrasyonunu sağlamak üzere Ulaştırma Altyapısı İhtiyaç Analizi Çalışması yapılmış ve bu ağa bağlantı sağlayacak koridorlar ve altyapı yatırım gereksinimleri belirlenmiştir. Çekirdek ağın inşası için gerekli finansman AB fonlarından sağlanmıştır (KGM, 2017).

Türkiye'nin TEN-T kapsamındaki Karayolu Ağı, toplamda 16.799 km uzunluğa sahiptir ve bunun 9.212 km'si Çekirdek Karayolu Ağından oluşmaktadır.

Türkiye TEN-T Kapsamlı Karayolu Ağı Haritası



Kaynak: TCDD, Türkiye Trans-Avrupa (TEN-T) Karayolu Ağı Haritası, <https://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionImages/KGMImages/Projeler/UluslararasıProjeler/ten-t.jpg>

4. koridor aracılığıyla Türkiye, AB ülkelerinin Orta Doğu ve Asya'ya geçiş yapabilmeye olanak sağlamaktadır. Türkiye'deki TEN-T ağı ile Cilvegözü sınır kapısından Suriye'ye, Habur sınır kapısından Irak'a, Kapıköy ve Gürbulak sınır kapılarında İran'a, Dilucu sınır kapısından ise Nahçıvan'a karayolu ile geçiş yapılabilmektedir.

¹² Bu koridorlar şunlardır: Baltık-Adriyatik, Kuzey Denizi-Baltık, Akdeniz, Doğu-Doğu Akdeniz, İskandinavya-Akdeniz, Ren-Alpler, Atlantik, Kuzey Denizi-Akdeniz ve Ren-Tuna Koridorları (Bkz.: European Commission, TENtec Interactive Map Viewer, <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>)

1.2.2.8. Avrupa, Kafkasya ve Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA): Önemli uluslararası taşıma koridorlarından bir diğeri Avrupa'yı -Türkiye'yi de içine alarak- Kafkasya üzerinden Orta Asya'ya bağlayan TRACECA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia) koridorudur.

1998 yılında Bakü Zirvesi'nde imzalanan ve Çok Taraflı Temel Anlaşma (MLA) çerçevesinde 12 ülkenin onayı ile 2000 yılında kurulan ve devletler arası bir komisyona sahip olan TRACECA Teşkilatı'nın temel amacı, tarihi İpek Yolu üzerinde bir Doğu-Batı koridoru oluşturarak ulaştırma ve ticareti geliştirmektir. Bu teşkilatın üyeleri Azerbaycan, Bulgaristan, Ermenistan, Gürcistan, İran, Kazakistan, Kırgızistan, Moldova, Özbekistan, Romanya, Tacikistan, Türkiye ve Ukrayna'dır. Avrupa Komisyonu da TRACECA Teşkilatı ile işbirliği içindedir (EATL, Report Phase II, 2012:481).

Çok modlu bir yapıya sahip olan TRACECA'nın Türkiye karayolu ağı 11.582 km uzunluğundadır (KGM, 2017). Aşağıda haritası da yer alan TRACECA karayolu, Avrupa üzerinden Türkiye'ye Kapıkule'den giriş yaparak, Karadeniz sahil yolunu takip eder ve Sarp sınır kapısına erişir. Doğu yönünde ise Ağrı/Gürbulak, Ardahan/Türkgozü, Van/Kapıköy, Hakkâri/Esendere sınır kapılarına bağlantı sağlayan güzergâhlar bulunmaktadır.



Kaynak: KGM, Avrupa, Kafkasya ve Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA), <https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/UluslararasıProjeler/Kafkasya.aspx>

Yukarıda yer alan haritalardan da anlaşılacağı gibi, Türkiye'nin otoyol ağı uluslararası karayolu koridorlarının önemli ana arterlerini oluşturmaktadır. Bu projeler, Türkiye'nin içinde yer aldığı uluslararası işbirliği anlaşmaları çerçevesinde birçok Avrupa, Kafkasya, Asya ve Orta Doğu ülkesi tarafından kullanılmaktadır.

Asya ile Avrupa arasındaki ulaştırma, temel olarak denizyolları, demiryolları ve karayolları modlarından oluşan üç ana koridor üzerinden gerçekleştirilmektedir. Kuzey Koridoru, Avrupa'dan başlayıp Rusya'dan geçen ve Uzak Doğu'ya uzanan bir rotayı ifade ederken, Türkiye, Orta Koridor ve Güney Koridoru üzerinde yer almaktadır. Kuzey Koridoru üzerinden taşımacılık Ukrayna Savaşı'nın etkisiyle Orta ve Güney Koridora kaymıştır. Bu nedenle, Türkiye'nin bulunduğu Orta ve Güney Koridorları üzerinde karayolu taşımacılığının önemi artmıştır.

UND ile yapılan görüşmede de katılımcılar, Ukrayna Savaşı'nın Türkiye'deki karayolu taşımacılığını yoğunlaştırdığını dile getirmiştir. Ayrıca, Kuşak ve Yol Girişimi (Belt and Road Initiative - BRI) kapsamında planlanan İpek Yolu projesinin, demiryolu modu odaklı bir proje olmakla birlikte, tamamlandığında karayolu yük taşımacılığının daha da yoğunlaşmasına yol açacağını düşündüklerini aktarmışlardır.

1.2.3. Türkiye'nin Karayolu Taşımacılığına İlişkin Gelecek Planları

Türkiye'nin 2024-2028 yıllarını kapsayacak olan 12. Kalkınma Planı'nın hazırlıkları, 2022 yılının Haziran ayında başlatılmıştır. Bu kapsamda, Karayolu Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu'nun çalışmalarıyla, mevcut yol ağının kapasite ve ihtiyaç durumu, karayolu arz taraflı politikalar ve karayolu ulaştırmasının sürdürülebilir kalkınma hedefleri kapsamında iyileştirilmesi konularını içine alan, orta ve uzun vadeli politika ve hedefler belirlenecektir.

Karayolu taşımacılığının geleceğine ilişkin devlet planlarını içeren güncel üç temel belgeden ilki Lojistik Hizmetlerinin Geliştirilmesi Özel İhtisas Komisyon Raporu, ikincisi 11. Kalkınma Planı ve üçüncüsü ise Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından hazırlanan ve 2022 yılında yayınlanmış olan, 2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı'dır (ULAP).

Bahsi geçen Komisyon Raporu'nda, karayolu taşımacılığı ile ilgili olarak mevcut denetim mekanizmalarının yetersiz kalması nedeniyle yabancı ve Türk TIR'ları arasında rekabet eşitsizliği yaşandığına dikkat çekilmektedir. Ayrıca, kombine taşımacılığın geliştirilmesi bağlamında, inter-modal konteyner taşımacılığını gerçekleştiren araçların toplam ağırlık limitinin AB ülkelerinde olduğu gibi 42 tona çıkarılması ve ilgili AB mevzuatının ulusal mevzuata yansıtılması hedeflenmektedir. Karayolu Taşıma Kanunu ve Posta Hizmetleri Kanunu'nun düzenleme alanlarının ayrılması, Posta Hizmetleri Kanunu düzenlemesinin uluslararası standartlara uygun şekilde 0-5 kg olarak¹³ belirlenmesi önerilmektedir (2018:49-51). Raporda, ticaret kolaylığını artırmak amacıyla yük, araç, sürücü birliği düzenlemeleri ve vize kısıtlamaları konusunda önlemler alınması tavsiye edilmekte ve çoğunluğu küçük ölçekli şirketlerden oluşan sektörde "Türkiye karayolu taşımacılık pazarının" oluşturulması için şirketlerin kurumsallaşmasının teşvik edilmesi gerektiği vurgulanmaktadır (2022:51-52). Ayrıca, işgücüne yönelik olarak dijitalleşmenin desteklenmesi, drone ve İnsansız Hava Araçları (İHA) kullanımı için yasal düzenlemelerin yapılması ve teşviklerin gündeme alınması, kalifiye işgücü için eğitim alanında kamu politikalarının geliştirilmesi ve mesleki yeterlilik standartlarının belirlenmesi önerilmektedir (2022:52-53).

11. Kalkınma Planı, temelde üç önemli konuya odaklanarak Türkiye'nin ulaşım sektörünün geleceğini şekillendirmeyi amaçlamaktadır. Bu odak noktaları güvenli ulaşım, verimlilik ve sürdürülebilirlik ile kurumsallaşmadır. Plan, bu hedefleri gerçekleştirmek amacıyla çeşitli stratejiler ve adımlar belirlemektedir.

13 6475 sayılı Posta Hizmetleri Kanunu'nda "posta kolisi/kargosu" terimi, en fazla otuz kilogram ağırlığa veya üç yüz desimetreküp hacme sahip olan her türlü madde olarak tanımlanmıştır. Öte yandan, Karayolu Taşıma Kanunu'nda ise "kargo" terimi, tek parçada en fazla yüz kilogramı geçmeyen, genellikle ambalaj ve kap içerisinde bulunan küçük boyutlu koli, sandık, paket gibi parça eşyaları ifade etmektedir. Dolayısıyla, bu iki tanım arasındaki farklılık, bir uyumsuzluk ve çatışma durumu ortaya çıkarmaktadır. 11. Kalkınma Planı'nda bu uyumsuzluk ve mükerrerliklerin giderilmesi hedeflenmiştir (2018:119). Ancak, 2023 yılının Temmuz ayı itibarı ile bu alanda henüz herhangi bir mevzuat çalışması gerçekleştirilmemiştir.

Bu çerçevede, karayolu taşımacılığında can ve mal güvenliğini artırmak için işletme denetimlerinin daha etkin bir şekilde uygulanması hedeflenmektedir. Ayrıca, enerji ve zaman tasarrufunu sağlayarak trafik güvenliğini artırmak ve karayolu kapasitesini etkin bir şekilde kullanmak amacıyla Akıllı Ulaşım Sistemleri'nin (AUS) yerel yönetimleri de içerecek şekilde tamamlanarak uygulamaya konulması öngörülmektedir. Bununla birlikte, elektrikli otobüslerin hem şehir içi hem de şehir dışı taşımacılıkta kullanımının yaygınlaştırılması hedeflenmektedir.

Plan aynı zamanda Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yetki Belgesi'nin sektördeki serbestleşme düzeyini ve rekabetçiliği artıracak şekilde düzenlenmesi ve diğer yetki belgeleri ile uyumlaştırılmasını öngörmektedir. Bunun yanı sıra, sektördeki kayıt dışılığın azaltılması ve sektörün öngörülebilirliğinin ve kurumsallaşmasının artırılması amacıyla da çalışmalar yapılması planlanmıştır (11. Kalkınma Planı, 2018:116).

Diğer bir belge olan Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı ise 2053 yılına kadar gerçekleştirilmesi hedeflenen altyapı projelerini ortaya koymaktadır. Buna göre, 5.839 km yeni otoyol yapımı, 13.951 km'lik yol genişletme ve 795 km'lik yeni bölünmüş yol yapılması planlanmaktadır (2022:32). Planlanan güzergâhlar aşağıdaki tabloda verilmiştir.

Tablo 5: Planlanan Otoyol Projeleri (2023 - 2053)

Proje Adı	Planlanan Yıl
Ankara - Kırıkkale - Delice Otoyolu	2029
Ankara - Sivrihisar Otoyolu	2029
Antalya - Alanya Otoyolu	2029
Aydın - Denizli Otoyolu	2029
Sapanca - Afyonkarahisar Otoyolu	2029
Mersin - Erdemli - Silifke - Taşucu Otoyolu (Çeşmeli - Kızkalesi Kesimi)	2029
Dört Yol Hassa Otoyolu	2029
Kınalı - Tekirdağ - Çanakkale - Savaştepe Otoyolu (Malkara - KINALI Kesimi)	2029
Kuzey Marmara Otoyolu Nakkaş - Başakşehir Kesimi	2029
Samsun- Mersin Otoyolu	2029
Trabzon - Habur Otoyolu	2035
Afyon - Burdur Otoyolu	2035
Alanya - Silifke Otoyolu	2035
Delice - Samsun Otoyolu	2035
Ankara - İzmir Otoyolu (Sivrihisar - İzmir Kesimi)	2035
Bozüyük - Afyonkarahisar Otoyolu	2035
Çeşmeli - Erdemli - Silifke - Taşucu Otoyolu (Kızkalesi - Taşucu Kesimi)	2035
Denizli-Burdur - Antalya Otoyolu	2035
Gerede-Merzifon - Gürbulak Otoyolu	2035
Kınalı - Tekirdağ - Çanakkale - Savaştepe Otoyolu - Çanakkale - Savaştepe Kesimi	2035
Sivrihisar - Bursa Otoyolu	2035
Şanlıurfa - Habur Otoyolu (Diyarbakır Bağlantı Yolu Dâhil)	2035

2023 yılında, Türkiye'nin ulaştırma alanındaki hedefleri arasında, YİD modeli ile gerçekleştirilmesi öngörülen 6 otoyol projesinin ihaleye açılması yer almaktadır. Aynı yılın sonunda, ülkenin otoyol ağı uzunluğunun 3.779 km'ye ulaşması hedeflenmektedir. Bunun yanı sıra, uzun vadeli vizyon olan 2053 yılı sonuna kadar ise otoyol ağının 8.325 km'ye çıkarılması öngörülmektedir. (2053 ULAP, 2022:32).

Rapordan anlaşıldığı üzere, Türkiye'nin karayolu sektöründeki öncelikli politikası, mevcut karayolu ağını geliştirmektir. Bu çerçevede, karayolu yük ve yolcu taşımacılığına ilişkin olarak var olan hizmetlerin daha da geliştirilmesi hedeflenmektedir. Burada kast edilen, devletin doğrudan taşımacılık yapması değil, karayolu üstyapısının ve hizmetlerinin iyileştirilmesidir. Bu kapsamda, yine ağırlıklı olarak *güvenlik* konusuna odaklanılmıştır. Trafik kazalarını önlemeye yardımcı olacak altyapı çalışmalarına¹⁴ ek olarak, Elektronik Denetleme Sistemleri (EDS) gibi teknolojilerin yaygınlaştırılması amaçlanmaktadır. Ayrıca, kazaları ve can kayıplarını önlemek için *affeden yol* standartlarının¹⁵ geliştirilmesi ve yaygınlaştırılması gerekliliğine de dikkat çekilmiştir (2053 ULAP, 2022:38).

KGM hâlihazırda vatandaşlar ve dış paydaşlar için çeşitli hizmetler sağlamaktadır. Bu hizmetler arasında güzergâh analizi, yol durumu bilgileri, özel yük geçiş izin belgesi, önemli hizmetlerin duyuruları, otoyol geçiş ücretleri ve geçiş ihlal sorgulama, haritalar ve kurumsal bilgiler yer almaktadır. Karayolu denetimleri kapsamında özellikle yük taşımacılığına ilişkin olarak, 2021 yılından başlayarak her yıl 10 adet Karayolu Denetim İstasyonuna ön ihbar sistemi¹⁶ kurulması hedeflenmektedir. Bu proje, ağır tonajlı araçların yolda durdurulmadan denetlenebilmesini sağlayacak bir sistem geliştirmeyi hedeflemektedir. Böylece hem sürücülerin hem de denetim ekiplerinin zaman ve işgücü kaybı önlenmiş olacaktır. Bu girişim, 2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı'nın hedeflerinden biri olarak belirlenmiştir (2053 ULAP, 2022:38).

2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı içerisinde, karayolu yolcu taşımacılığına yönelik özel bir politika belirlenmemiştir. Bu konu Planda trafik güvenliği çerçevesinde ele alınmıştır. Bu durumun temel nedeni, şehirlerarası ve uluslararası karayolu yolcu taşımacılığında kamu teşekküllerinin yer almaması olup, şehir içi karayolu ulaşım hizmetlerinin ise çoğunlukla yerel yönetimlerin denetim ve planlaması altında olmasıdır.

Türkiye İhracatçılar Meclisi'nin raporunda, yolcu ve yük taşımacılığı sektörlerinde ihracatın bir önceki seneye göre yüzde 50 artarak 36,6 milyar dolara ulaştığı ifade edilmektedir (TİM Raporu, 2022:43). Karayolu taşımacılığının diğer taşıma modlarına oranla daha yoğun bir şekilde kullanıldığı göz önünde bulundurulduğunda, bu gelirin büyük bir bölümünün karayolu taşımacılığında elde edildiği açıktır. Multimodal taşımanın yaygınlaştırılması ve karayolu taşımacılığının payının oransal olarak azaltılması hedeflenmekle birlikte, karayolu taşımacılığının boyutlarının önümüzdeki yıllarda da sayısal olarak büyümeye devam edeceğini öngörebiliriz.

14 Burada kastedilen, yol kaplamalarının kalitesi, hız sınırlarının uygulanmasını destekleyen hız azaltıcı önlemler, kavşaklar, trafik lambaları, trafik işaretleri, yol kenarları düzenlemeleri gibi altyapı unsurlarıdır.

15 Affeden yol standartları, affeden yol tasarımı için belirlenen kurallar ve ölçütlerdir. Affeden yol tasarımı, sürücülerin hatalarını tolere edebilen ve kazaların oluşmasını veya etkisini azaltan bir yol tasarımı anlayışıdır. Affeden yol standartları, genellikle bariyer sonlandırıcılar, banket sarsma bantları, yol donanımı için affeden destek yapıları, banket genişliğinin düzenlenmesi, acil kaçış rampaları gibi uygulamaları içerir. Affeden yol standartları, ulusal ve uluslararası düzeyde çeşitli kurumlar tarafından geliştirilmekte ve güncellenmektedir.

16 "Ön İhbar Sistemi", yük taşıyan araçların yolda ilerlerken yüklerini ölçmeye yarayan bir sensör sistemidir. Bu sistem, karayollarına entegre edilmiş bir teknolojidir ve ağır tonajlı araçların denetim istasyonlarına girmeden önce yüklerinin ölçülmesini sağlar.

1.3. Sektördeki Etkin Şirketlerin Durumu

Türkiye’de tüm iş sektörlerinin finansal bilgileri Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası (TCMB) tarafından derlenmektedir. Karayolu taşımacılığına ilişkin veriler ise 17 ana sektörden biri olan Ulaştırma ve Depolama sektörü içinde yer almaktadır. Ancak bu verilerde tekil şirketlerin bilgileri paylaşılmamakta, sektördeki şirketler bir bütün olarak ele alınmaktadır. Ayrıca, taşımacılık faaliyetleri yük ve yolcu taşımacılığı olarak ayrı ayrı değerlendirilmektedir.

TCMB’nin sağladığı bilgiler üzerinden, “Kara taşımacılığı ile yapılan diğer yolcu taşımacılığı” sektörüne dair 2021 yılı 4. dönem verileri incelendiğinde, bu sektörde 594 anonim şirket, 11.209 limitet şirket, 67 iş ortaklığı, 197 kooperatif ve hukuki durumu “diğer” olarak belirtilmiş 59 şirket olmak üzere, toplam 12.126 şirket bulunduğu görülmektedir. Bu veriler, sektörün genel yapısı ve şirket dağılımı hakkında bilgi sağlamaktadır. Bu şirketlerin ölçek dağılımı aşağıdaki tabloda yer almaktadır:

Tablo 6: Karayolu Yolcu Taşımacılığı Yapan Şirketlerin Ölçek Dağılımı

Ölçek Dağılımı ¹⁷	Şirket Sayısı	Çalışan Sayısı	Yüzde (%)
Mikro	9.215	24.368	76,0
Küçük	2.404	44.881	19,8
Orta	444	37.239	3,7
Büyük	63	43.604	0,5
Toplam	12.126	150.092	

Kaynak: TCMB, H-Ulaştırma ve Depolama, H-493 Kara Taşımacılığı ile Yapılan Diğer Yolcu Taşımacılığı Sektör Kimliği Verileri <https://www3.tcmb.gov.tr/sektor/#/tr/H/493/kara-tasimaciligi-ile-yapilan-diger-yolcu-tasimaciligi>

“Karayolu ile yük taşımacılığı ve taşımacılık hizmetleri sektörü”ne ait 2021 yılı 4. dönemine ilişkin veriler incelendiğinde, toplam 16.440 şirket olduğu görülmektedir. Bunların 1.448’i anonim şirket, 14.892’si limitet şirket, 20’si iş ortaklığı ve 63’ü kooperatiftir. Kalan 17 şirketin hukuki yapısı ise “diğer” olarak ifade edilmiştir. Şirketlerin ölçek dağılımı ise şöyledir:

Tablo 7: Karayolu Yük Taşımacılığı Yapan Şirketlerin Ölçek Dağılımı

Ölçek Dağılımı	Şirket Sayısı	Çalışan Sayısı	Yüzde (%)
Mikro	10.737	27.289	65,3
Küçük	4.817	84.199	29,3
Orta	785	51.674	4,8
Büyük	101	48.865	0,6
Toplam	16.440	212.027	

Kaynak: TCMB, 2021. H-Ulaştırma ve Depolama, H-494 Karayolu ile Yük Taşımacılığı ve Taşımacılık Hizmetleri Sektör Kimliği Verileri <https://www3.tcmb.gov.tr/sektor/#/tr/H/494/kara-yolu-ile-yuk-tasimaciligi-ve-tasimacilik-hizmetleri>

17 “Mikro ölçekli firmalar: 10 kişiden az yıllık çalışan istihdam eden ve yıllık net satış hasılatı veya mali bilançosundan herhangi biri 3 milyon Türk Lirasını aşmayan işletmeler. Küçük ölçekli firmalar: 50 kişiden az yıllık çalışan istihdam eden ve yıllık net satış hasılatı veya mali bilançosundan herhangi biri 25 milyon Türk Lirasını aşmayan işletmeler. Orta ölçekli firmalar: 250 kişiden az yıllık çalışan istihdam eden ve yıllık net satış hasılatı veya mali bilançosundan herhangi biri 125 milyon Türk Lirasını aşmayan işletmeler. Büyük ölçekli firmalar: 250 kişiden fazla yıllık çalışan istihdam eden ve yıllık net satış hasılatı veya mali bilançosundan herhangi biri 125 milyon Türk Lirasını aşan işletmeler.” (TCMB, Sektör Bilançoları, Metaveri. https://www3.tcmb.gov.tr/sektor/dosyalar/menu/metadata_tr.pdf)

Karayolu taşımacılığı sektöründeki şirketlere sendikalar cephesinden bakıldığında, karşımıza oldukça karmaşık bir tablo çıkmaktadır. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı'nın 2023 yılı Temmuz ayı istatistiklerine göre,¹⁸ 15 No.lu Taşımacılık işkolunda (karayolu, havayolu ve demiryolu modları) örgütlü 15 sendika bulunmaktadır.¹⁹ Bu iş kolundaki kayıtlı işçi sayısı ise 947.308 olarak belirlenmiştir. Sendikalar, E-Devlet uygulaması üzerinden işkolunda bulunan şirketlere ait işyeri adresleri, telefon numaraları, işyeri SGK numaraları, çalışan sayıları ve kuruluş tarihi gibi bilgilere erişim sağlayabilmektedir.

İşkolunda örgütlü sendikalardan birinin aracılığı ile elde ettiğimiz işkolu işyerleri listesini incelediğimiz ve şirketlerin büyüklüklerini çalışan sayılarına²⁰ göre sıraladığımızda, ilk 10 şirketin ilk 5'inin havayolu şirketleri, havayolları ile bağlantılı çalışan destek hizmetleri ve yer hizmetleri şirketleri olduğu görülmektedir. Bunların ardından kargo şirketleri gelmektedir. İlk 10 şirketin işyeri ve çalışan sayıları aşağıdaki tabloda sırasıyla verilmektedir.

Tablo 8: Taşımacılık İşkolundaki En Büyük 10 Şirket (Çalışan Sayısına Göre)

	Şirket Ünvanı	İşyeri Sayısı	Çalışan Sayısı
1	Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı	68	28.753
2	TGS Yer Hizmetleri A.Ş.	13	18.202
3	THY Destek Hizmetleri A.Ş.	9	8.022
4	Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş.	15	7.581
5	İGA Havalimanı İşletmesi A.Ş.	1	6.831
6	Yurtiçi Kargo Servisi A.Ş.	464	6.438
7	BUGSAŞ Başkent Ulaşım ve Doğalgaz Hizmetleri Proje Taahhüt Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi	3	6.391
8	MNG Kargo Yurt İçi ve Yurt Dışı Taşımacılık A.Ş.	67	6.263
9	ARAS Kargo Yurt İçi Yurt Dışı Taşımacılık A.Ş.	400	6.164
10	Çelebi Hava Servisi A.Ş.	32	4.310

Kaynak: Bir sendika aracılığı ile elde edilen "İşkolu İşyerleri listesi" incelenerek oluşturulmuştur.

Yukarıdaki listede yer alan şirketlerin yalnızca çalışan sayıları açısından değil, gelirler bazında da en büyük şirketler arasında buldukları görülmektedir. Listede yer alan ve çoğunluğu havacılık sektöründen olan bu şirketler, Türkiye İhracatçılar Meclisi'nin 2022 yılı verilerine dayanan raporuna göre gelirler bazında da üst sıralarda yer almaktadır (2023:301-302).

18 Bkz.: 6356 Sayılı Sendikalar ve Toplu İş Sözleşmesi Kanunu Gereğince İşkollarındaki İşçi Sayıları ve Sendikaların Üye Sayılarına İlişkin 2023 Temmuz Ayı İstatistikleri Hakkında Tebliğ, https://www.csgeb.gov.tr/media/91903/temmuz_2023-isci.pdf

19 Bu sendikalardan yalnızca 5'i (Demiryol-İş, Hava-İş, TÜMTİS, Nakliyat-İş ve Öz Taşıma İş sendikaları) yüzde 1 barajını aşarak toplu iş sözleşmesi müzakere etme hakkını elde edebilmektedir.

20 Bu sayılar bahsi geçen şirketler tarafından doğrudan istihdam edilen işçileri kapsamaktadır.

İşkolundaki işyerleri listesi incelendiğinde, hangi şirketlerin karayolu yük ve yolcu taşımacılığı yaptığı, işyeri SGK numarası içindeki NACE kodlarına bakılarak tespit edilebilmektedir. Bu bağlamda, Taşımacılık işkolundaki incelememizi sadece karayolu yolcu ve yük taşımacılığı yapan şirketlerle sınırlandırdığımızda, şehir içi ve şehirler arası ulaştırma ve lojistik şirketleri karşımıza çıkmaktadır. Çalışan sayısı bakımından bir sıralama yapıldığında, en büyük 10 şirketin listesi aşağıdaki tabloda sunulduğu gibidir.

Tablo 9: Karayolu Taşımacılığı Yapan En Büyük 10 Şirket (Çalışan Sayısına Göre)

	Şirket Ünvanı	İşyeri Sayısı	Çalışan Sayısı
1	BUGSAŞ Başkent Ulaşım ve Doğalgaz Hizmetleri Proje Taahhüt Sanayi ve Ticaret A.Ş.	1	5.801
2	Metro İstanbul Sanayi ve Ticaret A.Ş.	1	3.447
3	Altur Turizm Servis ve Ticaret A.Ş.	12	3.191
4	Ekol Ekspres Kargo A.Ş.	34	3.142
5	BURULAŞ - Bursa Ulaşım Toplu Taşıma İşletmeciliği Turizm Sanayi ve Ticaret A.Ş.	5	2.559
6	BİM Birleşik Mağazalar A.Ş.	18	1.743
7	Mars Lojistik A.Ş.	18	1.644
8	Ulaşımпарк Ulaştırma Hizmetleri Ticaret A.Ş.	1	1.423
9	Kayseri Ulaşım A.Ş.	4	1.208
10	Barsan Global Lojistik A.Ş.	18	1.097

Kaynak: Bir sendika aracılığı ile elde edilen "İşkolu İşyerleri listesi" incelenerek oluşturulmuştur.

NACE kodlarına²¹ göre, Posta ve Kurye Faaliyetleri ayrı bir NACE koduna sahip olduğundan, bilinen büyük kargo şirketleri buraya dâhil edilmemiştir. Örneğin, Türkiye’de dört farklı şirket adı ve 53 işyeri ile faaliyet yürüten DHL’in işyeri SGK bilgileri incelendiğinde, NACE kodlarının büyük oranda posta ve kurye faaliyetleri, karayolu taşımacılığı ile ilgili yükleme boşaltma faaliyetleri, depolama ve antrepo hizmetleri olarak işlendiği görülmektedir. Toplamda 3.173 çalışana sahip olan DHL içinde, 263 çalışan bulunan yalnızca 7 işyerinin karayolu ile yük taşımacılığı yaptığı anlaşılmaktadır. Diğer kargo şirketleri için de benzer bir durum söz konusudur.

Diğer taraftan, farklı iş sektörleri içinde taşımacılığın ana işe entegre edildiği görülmektedir. Örneğin, TİM’in Türkiye’nin İlk Bin İhracatçısı Raporu’na göre, yaş meyve ve sebze yetiştiriciliği yapan ve kendi sektörünün en büyüğü olan Uçak Kardeşler Gıda Seracılık Uluslararası Nakliye Plastik San. ve Tic. Ltd. Şti., aynı zamanda hem karayolu hem denizyolu lojistik filosuna sahiptir ve ürettikleri ürünlerin ihracatını kendi filoları ile sağlamaktadır (2023:192-193). Taşımacılık işkolu işyeri listesinde, karayolu yük taşımacılığı sınıfında Uçak Kardeşler Lojistik A.Ş. adıyla yer alan ve 103 çalışanla orta ölçekli bir lojistik işyeri olduğu anlaşılan bu şirketin yaş meyve sebze ihracatından elde ettiği 2022 yılı geliri 131.644.772,56 dolar olarak kaydedilmiş ve yaş sebze meyve yetiştiricili-

21 NACE Rev. 2 Kodu, işlerin ve işyerlerinin Altılı Ekonomik Faaliyet Sınıflaması kapsamında numaralandırılmasını ifade eder. Detaylı bilgi için bkz.: İşkolları Yönetmeliği, <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=16855&MevzuatTur=7&MevzuatTertip=5> Ayrıca, 2019’da güncellenen meslek kolları ve NACE kodları için bkz.: <https://ticaret.gov.tr/esnaf-sanatkarlar/esnaf-ve-sanatkar-meslek-kolları/seyor-meslek-nace-listeleri/guncel-liste>

ğinde ilk sıraya yerleşmiştir. Benzer şekilde, yukarıdaki listede adı bulunan BİM Birleşik Mağazalar A.Ş., Türkiye'nin en yaygın market zincirlerinden biri olup, ürünlerin taşınması işini de kendi bünyesinde gerçekleştirmektedir. UTİKAD ile yapılan görüşmede, katılımcı Türkiye'de böyle bir iş anlayışının olduğunu ve UTİKAD üyeleri arasında da benzer şirketler bulunduğunu dile getirmiştir. Anlaşılan o ki, bu tür şirketler taşımacılığı ayrı bir sektör olarak değil, ana işin yapılmasını sağlayan yardımcı bir faaliyet olarak görmekte ve maliyet etkinliği sağlamak için işi kendi bünyelerinde üstlenmektedir.

Karmaşık bir yapıya sahip olmasından ötürü karayolu taşımacılık sektörünün tek bir sektör olarak ele alınması önemli zorluklar içermektedir. Ancak, yukarıda paylaşılan bilgiler ışığında, sektörün en büyük şirketlerine odaklanırken, karayolu taşıma filolarına da sahip oldukları bilinen lojistik şirketleri ile posta/kurye/kargo faaliyetleri yürüten şirketlerin bir arada değerlendirilmesi daha anlamlı görünmektedir.

Bu bağlamda, TİM'in verilerinden yararlanmak mümkündür. Ancak TİM, özellikle ihracata odaklandığı için, yerel şirketleri kapsamına almaktadır ve Türkiye'de lojistik ve posta/kurye/kargo faaliyetleri yürüten uluslararası yabancı şirketlere yer vermemektedir. Bu çerçevede, TİM'in Türkiye'nin İlk Bin İhracatçısı Raporu'nda yer alan hizmet sektörü içindeki uluslararası düzeyde faaliyet gösteren yerli lojistik şirketleri incelendiğinde, karayolu taşımacılığı yaptığı bilinen en büyük 10 şirket, aşağıda verilen tabloda sıralanmaktadır.

Tablo 10: En Büyük 10 Uluslararası Çalışan Yerli Lojistik Şirketi ve Gelirleri

	Şirket Adı	Sektör Sıralaması	2022 Toplam İhracat (\$)
1	Ekol Lojistik A.Ş.	9	582.743.851,06
2	Mars Lojistik Uluslararası Taşımacılık Dep. Dağıtım ve Tic. A.Ş.	13	322.997.323,30
3	Arkas Konteyner Taşımacılık A.Ş.	15	265.683.467,80
4	Sarp İntermodal Hiz. İç ve Dış Tic. A.Ş.	23	157.367.304,00
5	Logitrans Lojistik A.Ş.	33	82.354.316,02
6	Hilal Trans Ulus. Nak. Tic. A.Ş.	36	67.201.339,22
7	Ares Uluslararası Nakliyat ve Dış Tic. Ltd. Şti.	40	50.492.715,59
8	Esalco Lojistik ve Dış. Tic. A.Ş.	41	50.369.470,25
9	Asiapac Turkey Taşımacılık A.Ş.	42	47.913.184,36
10	ABC Uluslararası Transport Tic. ve San. A.Ş.	44	46.051.371,12

Kaynak: TİM, Türkiye'nin İlk Bin İhracatçısı Raporu, 2023:301-303

Bu rapora göre, 2022 yılında Yolcu ve Yük taşımacılığı sektörlerinin ihracatı bir önceki yıla göre yüzde 50 artışla 36,6 milyar dolara ulaşmıştır (TİM, 2023:43). Lojistik sektörünün en büyüğü olan Ekol Lojistik'in CEO'su Arzu Akyol Ekiz, Türkiye İhracatçılar Meclisi'ne verdiği bir demeçte, 2022 yılı ihracatının önemli bir bölümünün karayolu taşımacılığı hizmetleri aracılığıyla gerçekleştirildiğini belirtmiştir (TİM, 2023:125).

Bu bölümde paylaşılan bilgilerin üzerine, küresel şirketlere ilişkin verileri de eklediğimiz zaman ortaya daha bütünlüklü bir tablo çıkacaktır. İlk olarak, Türkiye'nin en büyük yerli şirketleri ile Türkiye'de faaliyet gösteren küresel şirketleri karşılaştırdığımızda, bu şirketler küresel düzeyde daha büyük olsalar da Türkiye'deki etkinlikleri yerli şirketlere oranla, en azından şimdilik daha sınırlı kalmaktadır. Öte yandan, söz konusu küresel şirketlerin son yıllarda yerli şirketleri satın aldıklarına da tanık olmaktayız. Örneğin, Türkiye'nin ilk 500 şirketi arasında yer alan Alışan Lojistik A.Ş.'nin yüzde 75 hissesi PSA International şirketine,²² MNG Kargo'nun tamamı ise Alman şirketi olan DHL Group'a²³ 2023 yılı içinde satılmıştır. 2018 yılında UN Ro-Ro isimli şirketi satın alan Danimarkalı DFDS şirketi,²⁴ son olarak Ekol Transport A.Ş.'yi bünyesine katmak için Rekabet Kurulu'ndan gerekli onayı almıştır.²⁵

Son tahlilde, karayolu yük taşımacılığını içeren lojistik ve posta/kurye/kargo faaliyetleri yürüten şirketler ön plana çıkıyor olsa da şehir içi ve şehirler arası yolcu taşımacılığı yapan şirketler de büyüklükleri dolayısıyla dikkat çekmektedir. Bu kapsamda, tüm veriler yeniden değerlendirildiğinde, karayolu taşımacılık sektörünün en büyük 10 şirketi aşağıdaki tabloda olduğu gibi sıralanmaktadır.

Tablo 11: Karayolu Taşımacılık Sektöründeki En Büyük 10 Şirket

	Şirket Ünvanı	İşyeri Sayısı	Çalışan Sayısı
1	DHL Group + MNG Kargo	120	9.436
2	Yurtiçi Kargo Servisi A.Ş.j	464	6.438
3	ARAS Kargo Yurt İçi Yurt Dışı Taşımacılık A.Ş.	400	6.164
4	BUGSAŞ Başkent Ulaşım ve Doğalgaz Hizmetleri Proje Taahhüt Sanayi ve Ticaret A. Ş.	1	5.801
5	Metro İstanbul Sanayi ve Ticaret A.Ş.	1	3.447
6	Altur Turizm Servis ve Ticaret A.Ş.	12	3.191
7	Ekol Ekspres Kargo A.Ş.	34	3.142
8	BURULAŞ - Bursa Ulaşım Toplu Taşıma İşletmeciliği Turizm Sanayi ve Ticaret A.Ş.	5	2.559
9	BİM Birleşik Mağazalar A.Ş.	18	1.743
10	Mars Lojistik A.Ş.	18	1.644

Kaynak: Bir sendika aracılığı ile elde edilen "İşkolu İşyerleri listesi" incelenerek oluşturulmuştur.

22 Bkz.: DHA, Alışan Lojistik'in yüzde 75'ini PSA International satın aldı, Erişim Tarihi: 03.08.2023 <https://www.dha.com.tr/ekonomi/alisan-lojistik-in-yuzde-75ini-psa-international-satin-aldi-2238228>

23 Bkz.: Hürriyet, MNG Kargo satıldı, Erişim Tarihi: 03.08.2023 <https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/mng-kargo-satildi-42304315>

24 Bkz.: Cumhuriyet, Türkiye'nin lojistik şirketi UN Ro-Ro Danimarkalılara satıldı, Erişim Tarihi: 03.08.2023 <https://www.cumhuriyet.com.tr/haber/turkiyenin-lojistik-sirketi-un-ro-ro-danimarkalilara-satildi-956967>

25 Bkz.: Ekonomim, Lojistikte küresel devlerin payı artıyor, Erişim Tarihi:03.08.2023 <https://www.ekonomim.com/sectorler/lojistik/lojistikte-kuresel-devlerin-payi-artiyor-haberi-703106>

1.4. Taşımacılık Sektöründeki İşyerlerinin ve İşçilerin Genel Profili

Daha önce yukarıda da belirtildiği gibi, TCMB'nin 2021 verilerine göre karayolu ile yük taşımacılığı yapan şirket sayısı 16.440; yolcu taşımacılığı yapan şirket sayısı ise 12.126'dır (TCMB, Sektör Bilançoları). Taşıma işkoluna bir bütün olarak baktığımızda ise toplam 230.766 işyeri olduğu ve ortalama 4 çalışan bulunduğu anlaşılmaktadır. Bu işyerlerinin yalnızca yüzde 6,8'inde 10 ve daha fazla çalışan bulunmaktayken, yüzde 10,4'ünde hiç çalışan olmadığı görülmektedir. Dolayısıyla, sektördeki işyerlerinin yüzde 82,8'i 10'dan daha az çalışana sahip olan mikro düzeydeki işyerleridir.²⁶

Sektörün erkek egemen bir sektör olduğu bilinmektedir. TÜİK'in 2022 yılı İşgücü İstatistiklerine göre, ulaştırma ve depolama işkolunda 1 milyon 493 bin kişi çalışmaktadır, ancak bunların yalnızca 160 bini kadındır (TÜİK, 2023). Yani, sektörün yalnızca yüzde 10,7'si kadınlardan oluşmaktadır. Bu oranın 2021 yılında yüzde 9,6, 2020 yılında ise yüzde 9,4 olduğu göz önüne alındığında, sektörde kadın çalışan oranının yavaş bir hızla olsa da arttığı gözlenmektedir.²⁷

UTİKAD ile yapılan görüşmede, lojistik alanında ofislerde/masabaşı işlerde kadınların daha fazla istihdam edildiği ifade edilmiştir. Ancak, TÜİK'in verileri ile de uyumlu olarak, karayolu taşımacılığında şoförlerin, posta/kurye/kargo dağıtımçıların ve motokuryelerin büyük oranda erkek olduğu gözlenmektedir. Örneğin, İzmir'de motokuryelerle yapılan bir araştırma kapsamında görüşmelere katılan 27 kişiden 23'ünün erkek olduğu belirtilmiştir (Kaya, Akgündüz ve Ahi, 2022:353). Benzer şekilde Motosikletli Kuryeler Derneği (MotKurDer) ile yapılan görüşmede, derneğe üye 511 kişinin bulunduğu ve bunların yalnızca 20'sinin kadın olduğu belirtilmiştir.

Son olarak, uluslararası taşımacılık alanında çalışan taşımacılık işçileri uluslararası mevzuat ve denetimler nedeniyle hem belli mesleki yeterliliklere sahip olmaları hem de çalışma koşullarının yasalara uygun olması gerektiğinden, görece daha iyi ücretler elde eden güvenceli işçilerdir.

Ayrıca, birçok farklı meslek grubu için Mesleki Yeterlilik Kurumu tarafından Ulusal Meslek Standartları belirlenmiştir. Bu kapsamda, Şehir İçi Toplu Taşıma Otobüs Şoförü (2013), Kamyon Şoförü, Endüstriyel Taşımacı (2022), Tehlikeli Madde Taşımacılığı Şoförü (2022), Posta ve Kargo Teslim Elemanı (2020) ve Motosikletli Kuryeler (2017) için meslek standartları geliştirilmiştir. Ancak yurt içindeki temel sorun, kayıt dışı çalışmanın yaygınlığı sebebiyle belirlenen standartların uygulanmamasıdır. Yalnızca işçilerin değil, firmaların da denetim eksikliği sebebiyle kayıt dışı çalışabilmesi, işçilerin durumuna ilişkin mevcut sorunların tespit edilmesini zorlaştırmaktadır (Adıgüzel ve Özcan, 2022).

²⁶ Bu bilgiler İşkolu İşyerleri Listesi'nden derlenmiştir.

²⁷ Burada iki noktayı açıklığa kavuşturmayı gerekli görüyoruz. Birincisi, bu meseleyi cinsiyete dayalı ayrımcılık temelinde ele aldığımızda yalnızca kadınlar açısından bir değerlendirme yapmanın eksiklik olduğunun ve cinsel yönelimi dâhil ederek daha geniş bir perspektiften değerlendirmek gerektiğinin farkındayız. İkincisi, kadınlar açısından bir değerlendirme yaparken yalnızca çalışan oranı açısından ele almak elbette yetersiz kalacaktır. Bu bağlamda, karayolu taşımacılığı sektöründeki cinsiyet ayrımcılığını anlamak için kadınların iş yerindeki konularına, ücret dengesizliğine, işe alım süreçlerine, işyerindeki tacize ve kariyer fırsatlarına dair çeşitli göstergeleri de göz önüne almak gerekir. Ne yazık ki, araştırmamızın çerçevesi, zaman kısıtı ve bu konularda yeterli veri olmaması nedeniyle kapsamı dar tutmak zorunda kaldık. Bununla birlikte, karayolu taşımacılığında cinsiyete dayalı ayrımcılık konusu ayrıca hak ettiği gibi, ayrıntılı bir biçimde araştırılmalıdır.

Bunun yanı sıra, kayıt dışı çalışmanın özellikle evlere paket teslimi yapan motokuryeler arasında yoğun olduğu tahmin edilmektedir. Ayrıca, Özbekistan, Türkmenistan gibi Türki cumhuriyetlerden gelen yabancı işçilerin de kayıt dışı ve asgari ücretin altında ücretlerle çalıştırıldıkları gözlenmektedir. ILO'nun motokuryelere ilişkin yaptığı araştırmada İzmir ve İstanbul'da görüşülen 150 kişiden 38'inin Suriyeli erkek olduğu belirtilmiştir (2022:12).

1.5. Türkiye'de e-Ticaret ve Covid-19 Pandemisinin Taşımacılık Sektörü Üzerindeki Etkisi

e-Ticaret, ürün ve hizmetlerin internet üzerinden satışını ifade ederken, taşımacılık ise malların ve ürünlerin bir yerden diğerine taşınması sürecini kapsar. e-Ticaret, tüketici taleplerinin internet aracılığıyla karşılanmasının yaygınlaşması ve dijital platformlarda satışın artmasıyla birlikte taşımacılık sektörünü uluslararası düzeyde etkilemiştir. e-Ticaretin büyümesi ve yaygınlaşması, daha fazla ürünün ve siparişin dağıtım ve teslimatının gerekliliğini beraberinde getirir. Bu da taşımacılık sektörünün daha hızlı ve etkin bir şekilde çalışmasını gerekli kılmaktadır. Buna ek olarak, e-Ticaretin büyümesiyle birlikte, tedarik zinciri yönetiminde ve lojistik süreçlerinde iş akışının planlanmasını ve takibini kolaylaştıran dijitalleşme ve otomasyon uygulamalarının yaygınlaşması kaçınılmaz hale gelmektedir.

OECD, e-Ticareti İşletmeler Arası (Business to Business- B2B) ve İşletmeden Tüketicieye (Business to Consumer- B2C) olarak ikiye ayırmaktadır. Ayrıca OECD, üye ülkelerdeki tüm firmaların yarısından daha azının e-Ticaret işlemlerine katıldığını ve büyük ölçekli firmaların, küçük ve orta ölçekli firmalara oranla iki kat daha fazla e-Ticaret yaptığını; çevrimiçi alışveriş yapan bireylerin sayısının arttığını belirtmiştir (2019). UTİKAD da e-Ticaretin genişlemesiyle lojistik hizmetlere olan talebin arttığını belirtmiş ve 2022 yılında küresel lojistik pazarın 10,68 trilyon dolar büyüklüğünde olduğunu, 2032 yılına kadar bunun 18,23 trilyon dolara ulaşacağını aktarmıştır (2022:27)

Türkiye, e-Ticarete ilişkin politikasını ihracat odaklı olarak belirlemiştir. Bu çerçevede, 2018-2020 yıllarını kapsayan e-İhracat Stratejisi ve Eylem Planı vizyonu açıklanırken, taşımacılıkla ilgili olarak "lojistik alanında geliştirilecek formüller ile hızlı kargo taşımacılığının daha etkin hale getirilmesi, toplu gönderilerin daha ucuza taşınarak iade maliyetlerinin azaltılması ve gümrük işlemlerinin kolaylaştırılması" vurgusu yapılmıştır (Ekonomi Bakanlığı, 2016:47).²⁸

Covid-19 pandemisiyle birlikte e-Ticaret ani biçimde artmış, daha tam ifadesiyle büyük bir sıçrama göstermiştir. 2019 yılında 136 milyar TL olan e-Ticaret hacmi, 2022 yılında 800,7 milyar TL'ye yükselmiştir (<https://www.eticaret.gov.tr/istatistikler>). Bu büyüme, büyük oranda karayolu taşımacılığı kapsamında değerlendirebileceğimiz posta/kurye/kargo faaliyetlerinde gerçekleşmiştir. Nitekim, Covid-19 sürecinde e-ticaret ile yapılan alışverişler önemli oranda artmıştır. Türkiye'de 2019'da 1.366 milyar TL olan toplam sipariş tutarı, 2022 yılında 4.787 milyar TL'ye çıkmıştır. Bu hızlı artış, taşıma işlerinin de arttığı anlamına gelmektedir. Diğer taraftan e-ticaretin gelişmesi ve

²⁸ e-İhracat Stratejisi ve Eylem Planı 2016 yılında yayınlandığında, Bakanlığın adı Ekonomi Bakanlığı idi. 2018 yılında ise Ticaret Bakanlığı adını almıştır.

Covid-19 pandemisinin etkisiyle motosikletli kuryelerin sayısının arttığı tahmin edilmektedir. Tam sayı bilinmemekle birlikte, Türkiye genelinde motosikletli kurye sayısının 900 bine ulaştığı düşünülmektedir (ILO, 2022:10).²⁹

Birçok zincir market, Covid-19 pandemisi sürecinde çevrimiçi alışverişe yönelmiş ve evlere sipariş teslimatı yapmak için ticari araçlar kullanmaya başlamıştır. Örneğin, Migros, mobil ve web uygulamalarını geliştirerek hizmetlerini Sanalmarket, Hemen, Yemek, Taze Direkt, Ekstra gibi kategorilere ayırmış ve çeşitlendirmiştir. A101 marketler zinciri "A101kapıda", Şok marketler zinciri "Cepte Şok" gibi uygulamalarla ürün satışı ve evlere teslimat yapmaktadır. Teslimatlarda hafif ticari araçların yanı sıra motosikletler de kullanılmaktadır. e-Ticaretin büyümesi taşımacılık sektörünü de kaçınılmaz olarak büyütmektedir. Teknolojik gelişmeler de alternatif taşımacılık/teslimat yöntemlerinin geliştirilmesini ve değişime uğramasını sağlamaktadır. Türkiye'de otonom taşımacılık³⁰ henüz uzak görünse de paket teslimatı konusunda dronelerin kullanımına ilişkin ilk deneme Yemek Sepeti tarafından 2022 yılında gerçekleştirilmiştir. Ancak, daha uzun bir süre dronelar aracılığıyla evlere yapılan ürün teslimatı uygulamasının yaygınlaşamayacağı, buna karşılık posta/kurye/kargo faaliyetlerinde işgücünün genişlemeye devam edeceği öngörülmektedir. Ayrıca, bu faaliyetlerin geçici bir iş olmaktan çıkıp kalıcı bir mesleğe dönüşmeye başladığı gözlenmektedir (İPA, 2021; İPA, 2022).

1.6. Dijitalleşme ve Otomasyon Sistemlerinin Sektör ve Çalışanlar Üzerindeki Etkisi

Araç kullanımının çeşitli riskler içermesi nedeniyle karayolu taşımacılığı sektörü, altyapı ve üstyapı politikalarında yaygın kamusal düzenlemeler gerektiren bir alandır. Hâlihazırda karayolu trafik güvenliğini sağlamak amacıyla trafiği yöneten akıllı sistemler kullanılmaktadır. 10. Kalkınma Planı'nda yer alan Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı, trafik kazalarından kaynaklanan ölümleri yüzde 50 oranında azaltmayı hedeflemektedir. Bu doğrultuda, Elektronik Denetim Sistemleri, Akıllı Ulaşım Sistemleriyle entegre edilerek yaygınlaştırılacaktır (2013:111). Büyük şehirlerde alt-üst geçitler, tünel ve köprü gibi altyapı yatırımları ve akıllı ulaşım ve trafik yönetim modelleri araç mobilizasyonunu artırmıştır. Böylece ana arterlerde ortalama araç hızlarında artış sağlanmıştır (10. Kalkınma Planı, 2013:130).

Karayollarında, "seyahat sürelerinin azaltılması, trafik güvenliğinin artırılması, mevcut yol kapasitelerinin verimli kullanılması, hareketliliğin artırılması, enerjinin verimli kullanılması ve çevreye

29 Bahsi geçen raporda İstanbul'da 10 binden fazla motokurye olduğu belirtilmektedir. Ancak İstanbul'un nüfus yoğunluğu ve Türkiye genelindeki motokurye sayısı göz önüne alındığında belirtilen sayının gerçek dışı olduğu açıktır. Nitekim, 30.09.2022 tarihli bir haber içeriğinde Kuryeler Federasyonu Başkanı'nın "İstanbul'da 200-300 bin arası kurye vardı, şu anda 600-700 bin kurye var" ifadesi yer almaktadır. Bkz.: Cumhuriyet, İstanbul'da 'göçmen motokurye' sorunu: 'Sigortaları yok, düşük maaşla çalışıyorlar' <https://www.cumhuriyet.com.tr/turkiye/istanbulda-gocmen-motokurye-sorunu-sigortalari-yok-dusuk-maasla-calisiyorlar-1987137> Ayrıca, Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığının (ÇSB) 11.05.2023 tarihli duyurusunda İstanbul'da 250 bin kurye olduğu ifade edilmiştir. Bkz.: ÇSB, "Bakan Kurum: Motokurye park alanları kuruyoruz. 1 milyon 200 bin motokuryemize hayırlı olsun", <https://www.csb.gov.tr/bakan-kurum-motokurye-park-alanlari-kuruyoruz.-1-milyon-200-bin-motokuryemize-hayirli-olsun-bakanlik-faaliyetleri-38623>

30 2019 yılında Volvo Trucks ve Norveçli maden şirketi Brønnøy Kalk AS arasında yapılan anlaşmayla otonom (sürücüsüz) taşımacılık testleri yapıldı ve başarı sağlandı. Otonom araçlar geliştirilmeye devam ediliyor. Detaylı bilgi için Bkz.: (16) The development of autonomous trucks | Behind the scenes at Scania's test track - YouTube

verilen zararın azaltılması gibi amaçlar” ile geliştirilen Akıllı Ulaşım Sistemleri ön plana çıkmaktadır. Taşımacılıktan lojistiğe dönüşüm bağlamında diğer taşıma modlarında dijitalleşme seviyesinin artırılması çabası da dikkat çekmektedir (ULAP 2053, 2022).

Dijitalleşme, tüm taşıma modlarının genişlemesini sağlayacak bir dinamiğe sahiptir. Üretim ve tüketim ilişkilerinin aracısı olan taşımacılık, dijitalleşmenin ekonomide yarattığı hareketlilikle birlikte alternatif formlar kazanabilmektedir. Örneğin, e-ticaret uygulamalarının yaygınlaşmasıyla birlikte posta/kargo/kurye faaliyetlerinin genişlediği gözlenmektedir (Deliçay, 2021). Ek olarak, Türkiye’de henüz yaygınlaşması mümkün görünmese de sektörde ürün dağıtımında drone kullanımına yönelik çalışmalar da yapılmaktadır (UTİKAD, 2019:41).

Dijitalleşmeyle birlikte otomasyon da tüm taşıma modlarında ve taşıma sürecinin her aşamasında kullanılmakta ve gelişmektedir. Sektördeki yaklaşımın taşımacılıktan lojistiğe evrilmesi ve sürdürülebilirlik anlayışının küresel düzeyde yaygınlaşmasıyla, kombine taşımacılık önem kazanmış ve tüm taşıma modları arasında entegrasyon ön plana çıkmıştır. Dijitalleşme ve otomasyon, işlerin hatasız akışını, takibini ve kontrolünü sağlasa da uzun vadede istihdamı olumsuz etkileyebileceği düşünülebilir.

UTİKAD, e-ticaret ve e-ihracat odaklı raporunda akıllı sistemlerle donatılan depoların personel istihdamı olmadan 24 saat çalışabileceğini ve bunun lojistik faaliyetlerin hacminde artış sağlayacağını belirtmiştir (2019:40). UTİKAD’a göre e-ticaret lojistiğinde “Akıllı sistemle donatılan depolar ve sipariş işleme merkezleri (fulfillment center) gibi akıllı tedarik zinciri uygulamaları; drone ile teslimat, tıkla topla (mağazadan gel-al) yöntemiyle ürün teslimi gibi değişen teslim şekilleri, akıllı müşteri ilişkileri uygulaması ve e-ticarete güvenlik konusunda yaşanan şüphelerin ortadan kaldırılmasına yardımcı olacak blockchain teknolojisi” sıklıkla kullanılır hale gelecektir (2019:4). Dolayısıyla, taşımacılıkta artan dijitalleşme sektörteki işleri niteliksel olarak dönüştürmektedir.

Çalışanlar açısından, bu durum teknoloji becerilerinin ve dolayısıyla otomasyon sistemlerini kullanma becerilerinin geliştirilmesi gerekliliğini ortaya koymaktadır. Başka bir deyişle, dijitalleşme ve otomasyon yüksek vasıflı işgücü talebini artırmaktadır (Yankın, 2019). Nitekim, İŞKUR’un İşgücü Araştırma Piyasası Raporu’na göre, gelecek yıllarda önem kazanacak iş alanlarından birinin lojistik olduğu ve bu alana ilişkin lojistik operasyon uzmanlığı gibi mesleklerin geleceğin meslekleri olarak değerlendirildiği görülmektedir (2021:64-65).

İKİNCİ BÖLÜM

KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA ULUSLARARASI VE ULUSAL MEVZUAT

Bu bölümde çeşitli ulusal ve uluslararası dinamiklerin karayolu taşımacılığı sektörüne etkileri incelenecektir. Aynı zamanda bu dinamiklerin yerel düzeydeki etkileri de ele alınacaktır. Bu bağlamda, karayolu taşımacılığı sektörünü kapsayan uluslararası sözleşmeler ve bu sözleşmelere dayalı olarak oluşturulan yasal düzenlemeler aktarılacaktır. Bunun yanı sıra, sektörün önemli bir paya sahip olduğu iklim değişikliği/krizi meselesiyle ilgili güncel tartışmalar, bunun karayolu taşımacılığına etkisi ve bu alandaki yasal düzenlemeler üzerinde durulacaktır. Son olarak, sektörde çalışanları doğrudan ilgilendiren çalışma ilişkileri mevzuatı, işçi sağlığı ve iş güvenliğini de kapsayacak biçimde irdelenecektir.

2.1. Karayolu Taşımacılığına İlişkin Uluslararası Mevzuat

Karayolu alanındaki ilk sözleşme, otomobillerin yaygınlaşmaya başladığı yılları takiben çıkarılan, 11 Ekim 1909 tarihli Otomobil Seyrüseferine Dair Beynelmül Mukavele'dir. 26 Nisan 1926 tarihinde düzenlenerek Paris'te imzalanan bu Sözleşme, otomobiller ile uluslararası yolcu ve yük taşımacılığına ilişkin düzenlemeleri içermektedir.³¹ Ardından, 1931 yılında yol işaretlerine ilişkin düzenlemeleri içeren, Yol İşaretlerinin Tevhidi Hakkında Beynelmül Mukavelename imzalandı (<http://ua.mfa.gov.tr/detay.aspx?2130>). Kısa sürede artan ve çeşitlenen ihtiyaçlara cevap veremez hale gelen bu düzenlemeler, İkinci Dünya Savaşı sonrasında yerini yeni uluslararası düzenlemelere bıraktı.

Uluslararası karayolu taşımacılığında küresel düzeyde etkin bir kuruluş olan Uluslararası Karayolu Taşımacılık Birliği (International Road Transport Union, IRU)³² 23 Mart 1948 tarihinde kuruldu. IRU'nun temel amacı, Avrupa'nın savaş sonrası yeniden ayağa kaldırılmasına ve yerle bir olan ticaretin ve ticari ilişkilerin geliştirilmesine yardımcı olmaktır.³³ Dolayısıyla, karayolu taşımacılığı konusunda atılan her adım doğrudan ticaretle bağlantılıydı. İkinci Dünya Savaşı sonrasında Batı ülkelerinin ekonomik alandaki hızlı ilerleyişi, küresel taşımacılıkta da standartları belirleyen ege-men bir konuma gelmelerini sağladı.

Bu bağlamda, küresel düzeyde etkin bir başka kuruluş olan Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu'nun (UNECE) gözetiminde oluşturulan ve uluslararası kara ulaştırmasıyla ilgili düzenlemeleri de içeren kombine taşımacılığa ilişkin anlaşmalar, aşağıda kronolojik olarak verilmiştir:³⁴

31 26 Ocak 1933 tarihli ve 2314 sayılı T.C. Resmî Gazete, Kanunlar. Erişim Tarihi: 07.08.2023, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/2314.pdf>

32 Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) 1965 yılında IRU'ya katılmıştır <https://www.iru.org/membership/members-directory/tobb>. TOBB ve UND iştiraki olan TOBBUND ise 2012 yılında kurulmuş, 2019 yılında IRU üyesi olmuştur. <https://www.iru.org/membership/members-directory/tobb-und>

33 Detaylı bilgi için Bkz.: IRU, Seven decades: driving road transport. Erişim Tarihi: 06.08.2023 <https://www.iru.org/who-we-are/about-iru/history>

34 Bkz.: 2005/8540 Karar Sayılı Milletlerarası Andlaşma <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2005/03/20050309-5.htm>

- Özel Karayolu Araçlarının Geçici İthalı Konusunda Gümrük Sözleşmesi (4 Haziran 1954)
- Ticarî Karayolu Araçlarının Geçici İthalı Konusunda Gümrük Sözleşmesi (18 Mayıs 1956)
- Karayoluyla Eşyanın Uluslararası Nakliyesi için Anlaşma Konusunda Sözleşme (CMR) (19 Mayıs 1956)
- Tehlikeli Maddelerin Uluslararası Karayoluyla Nakline Dair Avrupa Anlaşması (ADR) (30 Eylül 1957)
- Karayolu Trafiği Sözleşmesi (8 Kasım 1968)
- Karayolu İşaret ve Sinyalleri Sözleşmesi (8 Kasım 1968)
- Uluslararası Karayolu Trafiğinde Yeralan Araç Mürettebatının Çalışmasına Dair Avrupa Anlaşması (AETR) (1 Temmuz 1970)
- Bozulabilir Maddelerin Uluslararası Nakli ve Bu Tip Taşımalarda Kullanılan Özel Teçhizat Konusunda Anlaşma (ATP) (1 Eylül 1970)
- Karayolu Trafiği Sözleşmesine Ek Avrupa Anlaşması (1 Mayıs 1971)
- Karayolu İşaret ve Sinyalleri Sözleşmesine Ek Avrupa Anlaşması (1 Mayıs 1971)
- Karayolu İşaret ve Sinyalleri Konvansiyonuna Ek Avrupa Anlaşmasına Ek Karayolu İşaretleri Protokolü (1 Mart 1973)
- TIR Karneleri Kapsamında Eşyanın Uluslararası Nakli Konusunda Gümrük Sözleşmesi (14 Kasım 1975)
- Uluslararası Ana Trafik Arterleri Konusunda Avrupa Anlaşması (AGR) (15 Kasım 1975)
- Eşyanın Sınır Kontrol Uyumu Konusunda Uluslararası Sözleşme (21 Ekim 1982)
- Önemli Uluslararası Kombine Taşımacılık Hatları ve İlgili Düzenlemeler Konusunda Avrupa Anlaşması (AGTC) (1 Şubat 1991)
- Önemli Uluslararası Kombine Taşımacılık Hatları ve İlgili Düzenlemeler Konusunda Avrupa Anlaşmasına Bağlı İç Su Yollarında Kombine Taşımacılık Protokolü (AGTC) (1997) (Resmî Gazete, 2005).
- Ortak Transit Rejimine İlişkin Sözleşme (20 Mayıs 1987)³⁵

35 Bkz.: T.C. Ticaret Bakanlığı, Ortak Transit Sistemi, <https://ticaret.gov.tr/dis-iliskiler/cok-tarafli-ve-bolgesel-iliskiler/cok-tarafli-iliskiler/ortak-transit-sistemi>

Bu anlaşmaların bir kısmı trafik düzenlemeleriyle ilgili olmakla birlikte, Taşıma Sözleşmesi (CMR), TIR Anlaşması, Tehlikeli Malların Karayolu ile Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Anlaşması (ADR) ve Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması (AETR) doğrudan karayolu taşımacılığı ile ilgilidir ve aşağıda bunların her birine kısaca değinilecektir.

2.1.1. Taşıma Sözleşmesi (CMR)

Kısaca “Taşıma Sözleşmesi” olarak bilinen 19 Mayıs 1956 tarihli Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi (Convention Merchandise Router - CMR) Cenevre’de imzaya açılmış olup, 5 Temmuz 1978 tarihli Ek Protokol ile düzenlenmiştir. Türkiye’nin 1993 yılında 3939 sayılı Kanunla katılmayı uygun bulduğu ve 1995 yılında yürürlüğe soktuğu bu Sözleşmeye 56 taraf ülke bulunmaktadır (Uyaroğlu, 2022:535). Uluslararası posta anlaşmaları gereğince yapılan taşımalar ile cenaze ve ev eşyası taşımaları bu sözleşmenin kapsamı dışında yer almaktadır (<https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/22161.pdf>).

Sözleşme, uluslararası karayolu taşımacılığında taraflar arasında düzenli ve standardize edilmiş bir çerçeve oluşturarak güvenliği sağlamayı amaçlamaktadır. Ayrıca, sözleşmenin taşıyıcıya yüklediği yasal sorumluluk sayesinde ticaretin sürdürülebilir olması ve sorunsuz işlemesi hedeflenmektedir. Sözleşme, malların bir ülkeden diğerine taşınması sürecinde bir sevk mektubu düzenlenerek taşıma mukavelesinin oluşturulması, malın güvenliğini ve hasar görmemesini sağlamak için taşıyıcının sorumluluk alması ve aksi durumda zararın taşıyıcı tarafından tazmini gibi hukuki düzenlemeleri içermektedir.

2.1.2. TIR Sözleşmesi

“TIR Sözleşmesi” (Transit International Routier - TIR) olarak bilinen TIR Karneleri Himayesinde Uluslararası Eşya Taşınmasına Dair Gümrük Sözleşmesi, ilk olarak 1959 yılında kabul edilmiş ve daha sonra 1975 yılında yeniden düzenlenerek güncellenmiştir. Türkiye tarafından 12 Mayıs 1985 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere onaylanan bu sözleşmenin temel amacı uluslararası taşımacılığı kolaylaştırmak, işbirliklerini geliştirmek ve idari formalitelerin sadeleştirilmesini sağlamaktır.

Bu kapsamda, taşıma sürecinin sağlıklı bir biçimde başlayıp bitmesi için gerekli olan TIR Karnesi ana belge olarak kullanılmaktadır. Bu belge, taşıyıcıya ve taşınan mallara ilişkin detayları içerirken gümrük işlemlerini hızlandırarak ülkeler arası geçişleri kolaylaştırır ve zamanın verimli bir biçimde kullanılmasını sağlar. Küresel bir geçiş aracı olan TIR sistemi, Birleşmiş Milletler yetkisi altında çalışan IRU tarafından yönetilmektedir.

Dijitalleşme ile birlikte e-TIR sisteminin kullanılmaya başlanması, TIR Karnesinin elektronik belge olarak düzenlenmesini; taşıyıcılar, gümrük otoriteleri ve diğer ilgili taraflar arasında veri paylaşımının elektronik ortamda yapılmasını; gümrük kontrollerinin hızlandırılmasını ve taşıma

sürecinin her aşamada takip edilebilmesini sağlamaktadır. Bu kapsamda, IRU tarafından geliştirilen ve TIR Karnesi Hamillerinin kullanımına sunulan TIR EPD³⁶ uygulaması 44 ülkede geçerlidir. Uygulama gümrük idarelerine ön beyan gönderilmesini sağlamakta, işlemleri kolaylaştırmakta ve hızlandırmaktadır.³⁷

2.1.3. Tehlikeli Malların Karayolu ile Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Anlaşması (ADR)

ADR, BM/AEK yönetiminde 1957 yılında düzenlenmiş ve 1968 yılında yürürlüğe girmiştir. Zaman içerisinde yapılan düzenlemelerle son şeklini 2016 yılında alan Anlaşma, 1 Ocak 2017 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere yürürlüktedir (BM, 2016).

Bu anlaşma, tehlikeli maddelerin sınıflandırılması, bu maddelerin taşınması için kullanılan ambalajların ve taşıma araçlarının standartları, araçlar ve ambalajlara konulacak işaretlemeler, taşıma için gerekli belgeler, alınması gereken güvenlik önlemleri, taşıyan işçinin eğitimi ve yetkilendirilmesi ile ilgili düzenlemeleri içermektedir. Bu anlaşma ile olası risklerin en aza indirilmesi amaçlanmaktadır.

2.1.4. Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması (AETR)

Karayolu taşımacılığı alanında, araç sürücülerinin çalışma koşullarını düzenleyen bu anlaşma 1970 yılında Cenevre'de düzenlenmiş, 1976 yılında yürürlüğe girmiştir. Günümüze dek yapılan çeşitli revizyonlarla son şeklini 2010 yılında almış olan anlaşmaya 51 ülke taraftır (Orhan, 2018:49).

Anlaşma taşıt kullanma yaşı, taşıt kullanma süreleri, molalar, dinlenme süreleri gibi çalışma koşullarını ve bunların denetimine ilişkin süreçleri belirlemektedir. Anlaşmaya göre yolcu taşımacılığı yapan sürücülerin en az 21; yük taşımacılığı yapan sürücülerin ise azami ağırlığı 7,5 tonu aşmayan taşıtlar için en az 18, diğer taşıtlar için en az 21 yaşında olmaları gerekmektedir. Günlük taşıt kullanma süresi 9;³⁸ haftalık toplam taşıt kullanma süresi 56, herhangi bir 15 günlük dönemde ise toplam taşıt kullanma süresi 90 saati geçemez. Dinlenme süreleri de buna göre düzenlenir. Sürücünün taşıt kullandığı süre içinde verdiği molalar ise dinlenme süresi olarak kabul edilmez. Taşınan eşyanın ya da yolcunun güvenliğine ilişkin istisnai durumlarda bu kurallara riayet edilmeyebilir (Orhan, 2018:55).

Anlaşmaya göre denetim günümüzde elektronik takograf cihazları kullanılarak gerçekleştirilmektedir. Araçlara monte edilen bu kontrol ünitesi, sürücünün hızı, kullanım süresi, mola, dinlenme zamanı gibi süreçleri takip eder ve kayıt altına alır.

36 Detaylı bilgi için bkz.: TIR Electronic Pre-Declaration (IRU TIR-EPD): TIR Carnet Holder User Manual, <https://www.iru.org/sites/default/files/2016-02/en-new-tir-epd-holde-manual.pdf>

37 Detaylı bilgi için bkz.: UND, TIR EPD Uygulamasına İlişkin Bilgilendirme, Erişim Tarihi: 08.08.2023, <https://www.und.org.tr/medya-detay/duyurular/tir-epd-uygulamasina-iliskin-bilgilendirme>

38 Bu süre herhangi bir hafta içinde iki kez on saate çıkarılabilir (AETR, Md. 6).

2.1.5. İkili Anlaşmalar

Türkiye, yukarıda sözü edilen çok taraflı uluslararası anlaşmalara ek olarak, karayolu taşımacılığı konusunda 61 ülke ile ikili anlaşmalar yapmıştır. Bu ülkeler: Afganistan, Almanya, Arnavutluk, Avusturya, Azerbaycan, Bahreyn, Belarus, Belçika, Birleşik Krallık, Bosna-Hersek, Bulgaristan, Çek Cumhuriyeti, Çin Halk Cumhuriyeti, Danimarka, Estonya, Fas, Finlandiya, Fransa, Gürcistan, Hırvatistan, Hollanda, Irak, İran, İrlanda, İspanya, İsveç, İsviçre, İtalya, Karadağ, Katar, Kazakistan, Kırgızistan, Kosova, Kuveyt, Kuzey Makedonya, Letonya, Litvanya, Lübnan, Lüksemburg, Macaristan, Moğolistan, Moldova, Norveç, Pakistan, Polonya, Portekiz, Romanya, Rusya Federasyonu, Sırbistan, Slovakya, Slovenya, Suriye, Suudi Arabistan, Tacikistan, Tunus, Türkmenistan, Ukrayna, Umman, Ürdün, Yemen ve Yunanistan'dır (UND, <https://www.und.org.tr/sektorel-bilgiler/uluslararası-karayolu-anlaşmaları>).

2.2. Karayolu Taşımacılığına İlişkin Ulusal Mevzuat

Herhangi bir alanda ulusal düzeyde yasal bir düzenleme yapılırken, o alanda taraf olunan uluslararası anlaşmalar göz önünde bulundurulmaktadır. Karayolu taşımacılığı alanında da yukarıda bahsi geçen anlaşmalara uygun olarak yerel mevzuat düzenlenmiştir. Taşımacılık konusu aynı zamanda doğrudan ticaretle ilişkili olduğundan, ithalat, ihracat, gümrük ve hatta kaçakçılık gibi konulara ilişkin yasal düzenlemeler de taşımacılık faaliyetlerini etkileyebilmektedir. Bununla birlikte, söz konusu düzenlemeler genellikle işvereni bağlayıcı niteliktedir. Karayolu taşıma işçilerini bağlayan en önemli düzenleme ise trafiğe ilişkin düzenlemeleri içeren 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'dur. Can ve mal güvenliğini temel amaç edinen bu Kanun, trafik düzenini sağlamak ve trafik güvenliğiyle ilgili alınması gereken önlemleri belirlemektedir. Yük ve yolcu taşımacılığını ticari bir faaliyet olarak yürütenler açısından sorumluluk hem taşıma işçisi olan şoförlere³⁹ hem de araç sahibine aittir.

Ticari bir faaliyet olan karayolu taşımacılığına ilişkin temel düzenlemeleri içeren kanunlar 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu, 4458 sayılı Gümrük Kanunu ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'dur. Bunun yanı sıra, bu kanunlarla ilişkilendirilmiş birçok tebliğ ve yönetmelik de bulunmaktadır. Aşağıdaki başlıklarda, söz konusu kanunların karayolu taşımacılığına ilişkin hükümlerine kısaca değinilecektir.

2.2.1. 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun dördüncü kitabı, "Taşıma İşleri" bölümünü içermektedir. Bu bölüm, genel hükümler, eşya taşıma, taşınma eşyası⁴⁰ taşıma, değişik tür araçlar ile taşıma, yolcu taşıma ve taşıma işleri komisyoncusu olmak üzere altı kısımdan oluşmaktadır. Kanundaki bu bölüm genel olarak ticari taşıma faaliyetlerini düzenlemekte olup taşıma sözleşmeleri, taşıyıcı ve yük sahibinin hak ve yükümlülüklerini, taşıma belgelerini ve taşıma işinin genel kurallarını kapsamaktadır. Buna ek olarak, Kanun taşıma işlerinde taşıyıcının sorumluluğunu, yükün teslim şartlarını,

39 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'na göre sürücü "Karayolunda, motorlu veya motorsuz bir aracı veya taşıtı sevk ve idare eden kişi"; şoför ise "karayolunda, ticari olarak tescil edilmiş bir motorlu taşıtı süren kişi" olarak tanımlanmıştır (Md. 3).

40 "Bir evden, bürodan veya benzeri bir yerden alınıp benzeri bir yere taşınan eşya 'taşınma eşyası'dır" (Türk Ticaret Kanunu, Md. 894).

taşıma ücretinin belirlenmesini, taşıma hükümlerine uyulmaması halinde tarafların haklarını ve sorumluluklarını düzenlemektedir. Ayrıca, uluslararası taşımalarda uygulanacak hükümleri de içermektedir. Kanun taşıma işlerini ticari işletme faaliyeti olarak tanımlamakta ve esas olarak taşıma işlerinin güvenilir, etkin ve adil bir şekilde yürütülmesini sağlamayı amaçlamaktadır (Türk Ticaret Kanunu, Md. 850-905).

Kanunun dördüncü kitabının beşinci kısmı “Yolcu Taşıma” işlerine ilişkindir. Bu bölüm, yolcu taşıma sözleşmelerini, taşıma araçlarının ve yolcuların hak ve yükümlülüklerini, taşıma ücretlerini ve diğer hususları içermektedir. Kanun, yolcu taşımacılığıyla ilgili temel prensipleri belirleyerek taşıyıcıların yolculara karşı sorumluluklarını düzenlemekte ve yolcuların haklarını korumayı amaçlamaktadır. Buna ek olarak, yolcu taşıma araçlarının güvenliği, taşımanın düzenlenmesi, bilet düzenlemesi, taşıma ücretlerinin belirlenmesi ve yolcu taşıma faaliyetlerinin denetimi gibi konuları da içermektedir. Bu kısım, yolcu taşımacılığı sektöründe etkinlik, güvenlik ve tüketicinin korunmasını sağlamayı hedeflemektedir (Türk Ticaret Kanunu, Md. 906-916).

2.2.2. 4458 Sayılı Gümrük Kanunu

Kanunun amacı Türkiye Cumhuriyeti Gümrük Bölgesi'ne giren ve çıkan eşyaya ve taşıt araçlarına uygulanacak gümrük kurallarını belirlemektir. Kanunda, karayolu taşımacılığı ile ilgili olarak, “transit eşya taşıyan taşıtların transit süreleri, izleyecekleri yollar, kontrol noktaları ve konaklama yerleri ile ilgili olarak düzenlemeler yapmak konusunda Müsteşarlık” yetkilendirilmiştir (Md. 91).

Tüm taşıma modlarını kapsamına alan bu Kanuna dayanarak oluşturulan geniş bir Gümrük Genel Tebliği mevzuatı vardır. İthalat, ihracat, gümrük işlemleri, TIR işlemleri, transit rejimi, tarifeler, muafiyetler, posta ve hızlı kargolar ve daha birçok farklı başlıkta çok sayıda tebliğ bulunmaktadır. UND ile yapılan görüşmede katılımcılar, gümrük mevzuatı ile ilgili olarak, Türkiye’de prosedürlerin uzun olduğunu ve sadeleştirilmesine ihtiyaç duyduklarını belirtmişlerdir.

2.2.3. 4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu

2003 tarihli bu Kanunun amacı, “karayolu taşımalarını ülke ekonomisinin gerektirdiği şekilde düzenlemek, taşımada düzeni ve güvenliği sağlamak, taşımacı, acente ve taşıma işleri komisyoncuları ile nakliyat ambarı ve kargo işletmeciliği ve benzeri hizmetlerin şartlarını belirlemek, taşıma işlerinde istihdam edilenlerin niteliklerini, haklarını ve sorumluluklarını saptamak, karayolu taşımalarının diğer taşıma sistemleri ile birlikte ve birbirlerini tamamlayıcı olarak hizmet vermesini ve mevcut imkânların daha yararlı bir şekilde kullanılmasını sağlamaktır” (Md. 1). Kanunun kapsamı, 2. maddesinde, “kamuya açık karayolunda motorlu taşıtlarla yapılan yolcu ve eşya taşımalarını, taşımacıları, taşıma acentelerini, taşıma işleri komisyoncularını, nakliyat ambarı ve kargo işletmecilerini, taşıma işlerinde çalışanlar ile taşımalarda yararlanılan her türlü taşıt, araç, gereç, yapıları ve benzerleri” olarak belirtilmiştir.

Kanunun birinci kısmının ikinci bölümü taşımacılıktaki genel kurallara ilişkindir. Buna göre her türlü taşıma işinin yapılabilmesi, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndan alınması zorunlu olan yetki belgesine bağlanmıştır. Ayrıca, taşımacının, gönderenin, acentenin, taşıma işleri komisyoncusunun, nakliyat ambarı ve kargo işletmecilerinin sorumlulukları ile ücret ve zaman tarifelerine ilişkin kurallar da bu bölümde yer almaktadır.

Kanunda ikinci kısım uluslararası taşımaları kapsamaktadır. Bu çerçevede “uluslararası ikili ve çok taraflı karayolu taşıma anlaşmalarına göre taşıma yapmaya yetkili veya Bakanlıkça izin verilmiş yabancı plakalı taşıtlar” ile uluslararası taşımacı yetki belgesi almış olanların taşıtları ile taşıma yapılabilmektedir. Yabancı plakalı taşıtlar Türkiye sınırları içindeki iki nokta arasında taşıma yapamazlar. Ayrıca, bu bölümde, yasak haller, taşımaların düzenlenmesi ve geçiş ücretlerine ilişkin hükümler yer almaktadır. Buradan anlaşılacağı gibi, bu Kanun hem Türkiye sınırları içerisindeki hem de uluslararası taşımacılığı düzenlemektedir. Yaptığımız görüşmede UND temsilcileri uluslararası taşımacılığa ilişkin mevzuatın ayrı olarak düzenlenmesi gerektiğini belirtmiştir (24 Temmuz 2023 tarihli görüşme).

Bu Kanunun kabulünden sonra, 5 Şubat 2004 tarih ve 25384 sayılı Kamu Kurum ve Kuruluşları Personel Servis Hizmet Yönetmeliği, 3 Eylül 2004 tarih ve 25572 sayılı Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği, 25 Ekim 2017 tarih ve 30221 sayılı Okul Servis Araçları Yönetmeliği ve 8 Ocak 2018 tarih ve 30295 sayılı Karayolu Taşıma Yönetmeliği hazırlanarak gerekli mevzuat oluşturulmuştur (EGM Trafik Başkanlığı, 2021:205). Ancak, Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi'nde, 6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'nda taşımacılık sektörüne ilişkin detaylı düzenlemelerin yapılması önerisi yer almaktadır (2021:205).

2.2.4. Toplu Taşımacılığa İlişkin Yasal Düzenlemeler

Türkiye'de şehir içi yolcu taşımacılığını kapsamına alan toplu taşıma politikası yerel yönetimlerle uygulanmaktadır. Bu kapsamda, iki önemli kanunla toplu taşımaya ilişkin düzenlemelere yer verilmiştir. Bunlardan ilki 5393 sayılı Belediye Kanunu'dur. Bu Kanuna göre, “toplu taşıma yapmak; bu amaçla otobüs, deniz ve su ulaşım araçları, tünel, raylı sistem dâhil her türlü toplu taşıma sistemlerini kurmak, kurdurmak, işletmek ve işlettirmek” belediyelerin yetki ve imtiyazları arasındadır. Buna ek olarak, “her türlü servis ve toplu taşıma araçları ile taksi sayılarını, bilet ücret ve tarifelerini, zaman ve güzergâhlarını belirlemek; durak yerleri ile karayolu, yol, cadde, sokak, meydan ve benzeri yerler üzerinde araç park yerlerini tespit etmek ve işletmek, işlettirmek veya kiraya vermek” de belediyelerin tasarrufundadır.

Ancak belediyeler bu yetkilerini kullanırken toplu taşıma hatlarını kiraya verme durumunda ayrıcalık veya tekel oluşturmayacak bir şekilde ruhsat vermekle yükümlüdürler. Yine belediyeler, toplu ulaşım ve taşıma işleri için hizmet satın alabilmektedir.

Diğer Kanun, 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu'dur. Bu Kanuna göre, “Büyükşehir ulaşım ana plânını yapmak veya yaptırmak ve uygulamak; ulaşım ve toplu taşıma hizmetlerini plânlamak ve koordinasyonu sağlamak” büyükşehir belediyelerinin görev ve sorumlulukları arasında

yer almaktadır. Belediye Kanunu'nda düzenlenmiş olan toplu taşımaya ilişkin yetki ve imtiyazlar bu Kanun'da da yer almaktadır (Md. 7). Ek olarak, büyükşehir belediyeleri, belediye başkanı ya da belediye başkanının görevlendirdiği bir kişinin başkanlığında, yönetmelikle belirlenecek kamu kurum ve kuruluşları ile Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu'nun görevlendireceği ilgili odanın temsilcisinin katılacağı bir Ulaşım Koordinasyon Merkezi kurmakla yükümlüdür. Bu merkezin toplu taşımayla ilgili aldığı kararlar hem ilçe belediyeleri hem de tüm kamu kurum ve kuruluşlarıyla, ilgililer için bağlayıcı niteliktedir (Md. 9). Ayrıca, büyükşehir belediyeleri, belediye meclisinin kararıyla belirlenen yerlerdeki toplu taşıma hatlarının işletmesi işinin o bölgede kurulu taşıma birlik veya kooperatiflerinden temin edilmesine karar verebilmektedir. Bu durumda ihaleye katılacaklarda ve kullanılacak taşıma araçlarında aranacak şartlar belediyeler tarafından belirlenmektedir.

2.3. Özelleştirme Politikalarının Taşımacılık Sektörü ve İşçileri Üzerindeki Etkisi

Türkiye'de karayolu taşımacılığı alanında sektöre ve işçilere etki edebilecek özelleştirme uygulamaları kapsamında, bazı otoyolların YİD modeli çerçevesinde devredilmesinden ve araç muayene istasyonlarının özel sermayeye devrinden söz edilebilir.

Özelleştirme, 12 Eylül Askeri Darbesi'ni izleyen dönemde neo-liberal ekonomi politikalarını benimseyen anlayışın somut bir tezahürü olarak 1980'li yılların ikinci yarısında başlamış ve bu özelleştirmelerin çoğunluğu AKP iktidarları altında gerçekleştirilmiştir. 1986-2002 yılları arasında 8,2 milyar dolarlık, 2003-2006 yılları arasında 17,8 milyar dolarlık özelleştirme yapılmıştır (ÖİB Faaliyet Raporu, 2007). Aynı raporda ilerleyen yıllarda otoyolların ve köprülerin de özelleştirileceği ifade edilmiştir.

AKP iktidarları altında ilk olarak yapılan özelleştirmelerden biri Araç Muayene İstasyonları/Hizmetine yöneliktir. 2004 yılında ihaleye açılan bu hizmetin, 313.250.000 dolarlık bedel ile Akfen-Doğuş-Tüv Süd Ortak Girişim Grubu'na (TÜVTÜRK) satılmasına karar verilmiş (ÖİB Faaliyet Raporu, 2007:48) ve özelleştirme işlemi 2007 yılında gerçekleştirilmiştir. Ancak bu durum, Kamu Hukuku Doçenti Çal tarafından "araç muayene hizmetinin özelleştirme adı altında özel sektöre tekel kısıtı içerisinde devredilmesi" olarak değerlendirilmiştir (2008:104). Gerçekten de bu hizmet alanında rekabet ortamının yaratılmasına yönelik herhangi bir çaba gösterilmemiş ve TÜVTÜRK adıyla işletilen istasyonlar özel tekel konumuna sahip olmuştur. Otomobil sınıfındaki araçların iki yılda bir, kamyonet sınıfındaki araçların yılda bir kez muayene yaptırma zorunluluğu vardır. 2023 yılı güncel araç muayene fiyatları ise traktör (römorklu, römorksuz), motosiklet ve motorlu bisiklet için 585,60 TL; otomobil, minibüs, kamyonet, özel amaçlı taşıt, arazi taşıtı, römork ve yarı römork için 1.149,60 TL; otobüs, kamyon, çekici ve tanker için ise 1.554,00 TL olarak belirlenmiştir (<https://www.tuvturk.com.tr/arac-muayene-fiyat-listesi.aspx>). Bu durum, bir kamu tekelinin özel tekele dönüştürülmesinin getirdiği birçok sakıncanın yanı sıra, karayolu taşımacılığı açısından hattırı sayılır bir maliyet artışına da yol açmaktadır.

Benzer şekilde bazı otoyolların ve köprülerin özelleştirilmesi de sektörde hem kendi hesabına çalışanlar hem de işverenler açısından taşıma maliyetlerini artırmıştır. Bu durum yüksek enflasyon nedeniyle araç yakıtlarına, her türlü tüketim ürününe ve dolayısıyla hizmetlere gelen zamlarla birleşince, bu maliyetler tüm topluma yansıyan bir ilave yük haline gelmiştir. Örneğin, Otoyol A.Ş. tarafından işletilen İstanbul-İzmir otoyolunun bir TIR için tek yönlü kullanım bedeli 1.480 TL'dir (<https://isletme.otoyolas.com.tr/gecis-ucreti-hesapla/>). TIR'lar için Osmangazi Köprüsü 595 TL, Yavuz Sultan Selim Köprüsü 300 TL (gidiş-dönüş ücreti alınmaktadır), 1915 Çanakkale Köprüsü ise 970 TL bedel ile geçilmektedir.

Yukarıda belirtildiği gibi, UND ile yapılan görüşmede özel otoyollar ve köprüler ilk açıldığında ücretler sebebiyle şikâyetlerin dile getirildiği, ancak zaman içinde bu duruma alışılarak, özel otoyol ve köprülerin kullanılmaya başlandığı belirtilmiştir. Benzer şekilde, TŞOF'la yapılan görüşmede de özel otoyol ve köprü ücretlerinin taşıma maliyetlerini artırdığı ve bunun da tüketici fiyatlarına yansıdığı ifade edilmiştir.

Kamu-Özel İşbirliği (KÖİ) projeleri içerisinde çoğunluğu oluşturan YİD modeli ulaştırma sektöründe yaygındır (<https://www.sbb.gov.tr/koi-gostergeleri/>). Bu yaygınlık ise paralı yolların kaçınılmaz biçimde kullanılmasını beraberinde getirmektedir. Bu durumun sürücülere ve taşımacılık şirketlerine maliyet artışı olarak yansımaları bir yana, bu model ile inşa edilen ve işletilen yol, köprü ve tüneller için "geçiş garantisi" kapsamında ilgili şirketlere yapılan ödemeler kamu bütçesine hattı sayılır bir ek yük getirmektedir. Örneğin, Yavuz Sultan Selim Köprüsü için günlük araç garanti sayısı 135.000'dir ve bu garanti kapsamında 2017 yılı için Hazine tarafından işletmeci şirkete KDV hariç 387.963.979,80 TL ödenmiştir (UAB, 2018). İktisatçı Prof. Dr. Uğur Emek, KGM'nin bütçesinin yüzde 65'inin garanti ödemelerine ayrıldığını belirtmektedir.⁴¹

2.4. İklim Değişikliği ile Mücadele Politikalarının Karayolu Taşımacılığına Etkileri

21. yüzyılın temel sorunlarından biri olan iklim değişikliği krizi, kapitalist sermaye birikimi süreci içinde giderek daha yıkıcı hale gelen insan faaliyetlerinin bir sonucudur. Batılı zengin ülkelerin önderliğinde sürdürülebilirlik bağlamında ele alınan bu meseleye ilişkin olarak, 1992 yılında Rio Birleşmiş Milletler Çevre ve Kalkınma Konferansı'nda imzaya açılan Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi (BMİDÇS), 21 Mart 1994'te yürürlüğe girmiştir. Türkiye, bu sözleşmeye çok ciddi bir gecikmeyle 2004 yılında, 189. taraf olarak katılmıştır. Sözleşmede sera gazlarının artmasının atmosferde ortalama sıcaklığı artıracağı, ekolojiye ve insanlığa zarar verebileceği ve önlem alınması gerektiği vurgulanmıştır. Ayrıca, sözleşmeyle birlikte ekonomik büyüme ve kalkınmanın sürdürülebilirlik doğrultusunda gerçekleştirilmesi ilkesi benimsenmiştir (Md. 3).

BM İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi'nin uygulanabilmesi için hazırlanan Kyoto Protokolü, 1997'de kabul edilip 2005'te yürürlüğe girmiştir. Türkiye'nin 2009'da imzaladığı bu protokole taraf olan ülke sayısı 192'dir. Sera gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik hedefler, ilk taahhüt dö-

41 Bkz.: Gazete Duvar, Devlet garantili projeler bütçenin belini büktü, Erişim Tarihi: 02.09.2023. <https://www.gazeteduvar.com.tr/devlet-garantili-projeler-butcenin-belini-buktu-haber-1561896>

nemi olan 2008-2012 yılları arasında emisyonların 1990 seviyelerine göre yüzde 5; ikinci taahhüt döneminde (2013-2020) ise yüzde 18 oranında azaltılması olarak belirlenmiştir (https://unfccc.int/kyoto_protocol). Türkiye, Protokolün Ek-B listesinde yer almadığı için sera gazı emisyon azaltım yükümlülüğü taşımamaktadır (<https://www.mfa.gov.tr/kyoto-protokolu.tr.mfa>).

İklim değişikliği konusunda bir diğer uluslararası anlaşma olan Paris Anlaşması, 2015 yılında BM İklim Değişikliği Konferansı (COP21) kapsamında 196 ülke tarafından kabul edilmiş ve 4 Kasım 2016 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu anlaşmanın amacı, küresel ısınmayı sınırlamak ve iklim değişikliğinin etkilerini en aza indirmektir. Paris Anlaşması, iklim değişikliği ile mücadelede ihtiyaç duyan ülkelere finansman, teknoloji ve kapasite geliştirme desteği konusunda bir çerçeve sunmaktadır (<https://unfccc.int/process-and-meetings/the-paris-agreement>). 2022 yılında Mısır'da gerçekleştirilen BMİDÇS 27. Taraflar Konferansı (COP27) kapsamında, iklim felaketleri nedeniyle zarar görmüş yoksul ülkelere finansal destek sağlamak amacıyla "kayıp ve hasar" fonunun oluşturulması kararı alınmıştır.⁴² Bu karar, iklim değişikliği ile mücadeledeki en son gelişmelerden biridir.

Birleşmiş Milletler'in sürdürülebilir kalkınma hedefleri büyük ölçüde iklim değişikliğiyle mücadeleyi içermektedir. 11. hedef olan, "Şehirleri ve insan yerleşimlerini kapsayıcı, güvenli, esnek ve sürdürülebilir kılma" hedefi, Sürdürülebilir Ulaşım başlığı altında, küresel sera gazı emisyonlarının yaklaşık dörtte birinin ulaşımdan kaynaklandığını vurgulamaktadır. Ayrıca, Paris Anlaşması'nın gerçekleştirilmesinde ulaşım sektörünün önemine de işaret edilmektedir (<https://sdgs.un.org/topics/sustainable-transport>).

Ulaştırma sektörü, iklim değişikliğine karşı alınan önlemlerin açıkça gözlenebildiği bir sektördür. Uluslararası Ulaşım Forumu, sera gazı emisyonlarının azaltımı konusunda teknolojik gelişmeler sayesinde elektrik gibi yenilenebilir enerji kaynaklarının ulaşımda kullanımının artması gerektiğini vurgulamakta, aynı zamanda paylaşımlı araçlar, bisiklet gibi alternatif ulaşım araçlarının toplu taşımayla uyumlaştırılması gerektiğine işaret etmektedir (OECD/ITF, 2023). Ayrıca, kara taşımacılığında sıfır karbona giden yolun, elektrifikasyon ve verimlilik politikalarıyla yaklaşık olarak yüzde 85 oranında uygulanabilir olduğu ifade edilmektedir (Climate Action Pathway, 2021:4).

İklim değişikliğine karşı Türkiye'nin temel hedefi taşımacılık alanında karayolu taşımacılığının payını azaltmak ve sürdürülebilir kentsel ulaşımı desteklemektir. Bu amaçla, yolcu ve yük taşımacılığını içeren tüm ulaşım modlarında kapsamlı bir planlama yaparak demiryolu ve denizyolu taşımacılığının paylarının artırılması hedeflenmektedir. Bunu gerçekleştirmek için ise alternatif yakıtları ve düşük emisyonlu araçları teşvik etmek, karayolu taşımacılığının yakıt tüketimini ve emisyonlarını azaltmak -Ulusal Akıllı Ulaşım Sistemleri Strateji Belgesi (2014-2023) ve Eylem Planı (2014-2016) ile- hızlı tren projelerini hayata geçirmek, kent içi raylı sistemleri genişletmek, tünel projeleri ile yakıt tasarrufu sağlamak, eski araçların hurdaya çıkarılmasını desteklemek, enerji verimliliğini sağlamaya yönelik yeşil liman ve yeşil havalimanı projelerini hayata geçirmek, deniz taşımacılığına yönelik özel tüketim vergisi muafiyetlerini uygulamak gibi ulusal düzeyde belir-

42 Detaylı bilgi için bkz.: UN Climate Change, COP27 Reaches Breakthrough Agreement on New "Loss and Damage" Fund for Vulnerable Countries, Erişim Tarihi: 11.08.2023. <https://unfccc.int/news/cop27-reaches-breakthrough-agreement-on-new-loss-and-damage-fund-for-vulnerable-countries>

lenmiş hedefler bulunmaktadır (IsDB ve SLOCAT, 2020:36). Aynı raporda, Türkiye'nin 2017-2021 dönemi ulaşım planının sektör merkezli bir yaklaşım içerdiği ve iklim değişikliği ile sürdürülebilir kalkınma arasında herhangi bir bağlantının bulunmadığı belirtilmiştir (IsDB ve SLOCAT, 2020:7).

Covid-19 pandemisiyle birlikte, 2020 yılında karayolu taşımacılığının küresel düzeyde 2019 yılına kıyasla yarı yarıya düşmesi, sera gazı emisyonlarında düşüşe sebep olmuştur (BM, 2021:7). Bu nedenle, iklim değişikliğiyle mücadele bağlamında birinci öncelik olarak karayolu ulaştırma payının azaltılması gündeme gelmektedir. Ayrıca, elektrifikasyonun artırılması, elektrikli şarj istasyonlarının yaygınlaştırılması ve 2030 yılına kadar fosil yakıtla çalışan araçların satışının sonlandırılması gibi önlemler de öne çıkmaktadır (BM, 2021:20).

Türkiye'de, 2011-2023 yıllarını kapsayan İklim Değişikliği Eylem Planı çerçevesinde, 2015-2023 yılları arasında kentlerde elektrikli otomobiller için dolun istasyonlarının kurulması planlanmış ve bu hedef doğrultusunda adımlar atılmıştır. Enerji Piyasası Denetleme Kurulu'nun (EPDK) mobil uygulaması Şarj@TR'ye göre, 13 Ağustos 2023 tarihi itibarıyla Türkiye genelinde toplam 3.692 şarj ağı istasyonu soketi bulunmaktadır. Ancak, Türkiye'nin ekonomik zorluklar ve yoksullaşma ile mücadele ettiği bir dönemde, BM'nin önerdiği önlemlerin kısa vadede hayata geçirilmesi zor görünmektedir. Nitekim, elektrikli araçların sayısında artış yaşanmasına rağmen, 2023 Mart ayı sonu itibarıyla trafiğe kayıtlı araçların yalnızca yüzde 1,1'i hibrit ve yüzde 0,1'i elektrikli (TÜİK, 2023). Sera gazı emisyonları ise artmaya devam etmektedir. 2021 yılı toplam sera gazı emisyonu bir önceki yıla kıyasla yüzde 7,7 artmıştır (TÜİK, 2023).

AB'nin iklim değişikliği ile mücadele stratejisi olan 2019 tarihli Avrupa Yeşil Mutabakatı (European Green Deal), BM ile benzer hedefler içermektedir. Türkiye, AB mevzuatına uyum çerçevesinde Yeşil Mutabakat Eylem Planı hazırlamış ve 2021 yılında yayınlamıştır. Bu planda, sürdürülebilir akıllı ulaşım hedefleri arasında, karayolu taşımacılığına ilişkin tüm ulaşım modlarının dengeli gelişimini destekleyecek şekilde "Kombine Taşımacılık" Yönetmeliğinin yürürlüğe konması hedeflenmiştir (Ticaret Bakanlığı, 2021:34). Kombine Taşımacılık Yönetmeliği 27 Mayıs 2022 tarihinde Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Yönetmelik, yeşil lojistik faaliyetler⁴³ kapsamında karayolu taşıma modunun yalnızca ilk ve/veya son aşamada kullanılması gerektiğini belirtmektedir (Md. 6). Ayrıca, yeşil lojistik faaliyetler için işverenlere teşvikler sağlanması da söz konusudur. Yönetmeliğin 14. maddesinde "İlk kez başvuru alan taşıma yetki belgesi, DB2, TMFB ve TMFB-Dmr ücretlerinde yüzde 50; TMFB, TMFB-Dmr, TİOYB, L1, L2 ve DB2 belgelerinin yenileme ücretlerinde yüzde 50; İşletmenin taşımacı yetki belgesi eki taşıt belgesine ilave edilecek 100 taşıt için taşıt kartı ücretinde yüzde 95 indirim uygulanacağı" belirtilmektedir.⁴⁴

43 Sürdürülebilir lojistik faaliyetleri ifade etmektedir.

44 DB2 Yetki Belgesi: ulusal demiryolu ağı üzerinde yük taşımacılığı yapacak işletmelere verilen belge

TMFB: Tehlikeli Madde Faaliyet Belgesi,

TMFB-Dmr: Tehlikeli Maddelerin Demiryolu ile Taşınması Hakkında Yönetmelik kapsamında verilen Tehlikeli Madde Faaliyet Belgesi

TİOYB: Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yetki Belgesi

L1 Yetki Belgesi: Yurt içi lojistik işletmeciliği yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilen belge

L2 Yetki Belgesi: Firmaların, kendi adlarına ve hesaplarına, üçüncü şahıslara ait taşıtlarla yük ve eşya taşımacılığı yapabilmesi için alması gereken belge

Yeşil Mutabakat Eylem Planı'nda öne çıkan bir diğer hedef ise Ulusal Akıllı Ulaşım Sistemleri Strateji Belgesi ve 2020-2023 Eylem Planı'nda yer alan "4.5. Toplu Taşıma Filolarında ve Hizmet Araçlarında Elektrikli Araçların Kullanılması ve Toplu Taşımanın Teşvik Edilmesi" eyleminin takip edilmesiydi (Ticaret Bakanlığı, 2021:34). T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığının Proje Envanteri'ne göre, belediyelere ait olarak Gaziantep'te 1 ve Manisa'da 22 adet elektrikli toplu ulaşım aracı bulunmaktadır (2022). Bunlara ek olarak, İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) bünyesinde İETT tarafından kullanılan 120 elektrikli araç bulunmaktadır ve 2023 yılı içinde 4 kişilik 50 adet ve 14 kişilik 60 adet elektrikli araç alınacağı açıklanmıştır.⁴⁵ İzmir Belediyesi ise 2017'den beri 20 elektrikli otobüs ile hizmet vermektedir ve bu sayının 120'ye çıkarılması hedeflenmektedir (<https://www.izmir.bel.tr/tr/Haberler/48869/156>). Ankara Büyükşehir Belediyesi de eski bir dizel otobüsü elektrikli hale getirerek kullanıma sunmuş ve 23 otobüsün daha dönüştürüleceğini duyurmuştur (Ankara Büyükşehir Belediyesi, 2021). Ayrıca, 2022 yılında 3 elektrikli otobüs daha hizmete alınmıştır (<https://www.ankara.bel.tr/haberler/abb-nin-elektrikli-otobuslerine-baskentlilerden-tam-not-15477>). Şehir içi toplu ulaşımında elektrifikasyonun arttığı gözlemlenirken, şehirler arası ulaşımında elektrikli otobüsler kullanılmamaktadır.

UND ile yapılan görüşmede katılımcı, karayolu taşımacılığının sera gazı emisyonlarının oldukça düşük olduğunu, TIR'ların standartlara uygun olduğunu ve yüzde 80'inin Euro 6, yüzde 20'sinin ise Euro 5 dizel motorlu olduğunu dile getirmiştir. Aynı zamanda, taşımacılığın iklim değişikliği üzerindeki etkisinin düşük olduğuna dikkat çekmiştir. UTİKAD ise sürdürülebilir lojistik sertifikasına sahip olduklarını ve bu konuda uzun zamandır hassasiyet gösterdiklerini ifade etmiştir.

2.5. Karayolu Taşımacılığında Çalışma İlişkileri Mevzuatı

Türkiye'de, karayolu taşıma işçileri için özel olarak düzenlenmiş bir iş kanunu bulunmamakta ve bu sektördeki işçiler 4857 sayılı İş Kanunu kapsamında çalışmaktadır. Bununla birlikte, karayolu taşımacılığının asli mesleği olan şoförlük için çeşitli şartlar 2018 yılında çıkarılan Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nde özel olarak belirlenmiştir. Yönetmeliğe göre büyük otobüs kullananların 24 yaşını tamamlamış olmaları ve 66 yaşından gün almamış olmaları gerekmektedir. Ayrıca, "Uyuşturucu, silah, insan ve gümrük kaçakçılığı ile terör suçlarından dolayı hürriyeti bağlayıcı ceza almamış olmaları ve bedeni ve psiko-teknik açıdan sağlıklı olduklarını gösteren bir sağlık raporunu, yetkili sağlık kuruluşlarından her beş yılda bir almaları" şarttır (Md. 34). Belediyeler, kendi bünyelerinde çalışacak şoförler için ilave standartlar ve şartlar belirleyebilmektedir (Orhan, 2019:1095).

Şoförlerin çalışma ve dinlenme sürelerine ilişkin olarak ise Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin 35. maddesinde AETR'ye ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ve Karayolları Trafik Yönetmeliği hükümlerine uyulmasının zorunlu olduğu belirtilmiştir. Sektördeki çalışma ilişkilerini düzenleyen

45 Bkz.: Yeniçağ, 23.11.2022, İBB Meclisi kasım ayı toplantısının dördüncü oturumu, Meclis 2. Başkanvekili Ömer Faruk Kalaycı başkanlığında Sarıcahanede belediye binasında yapıldı, Erişim Tarihi: 13.08.2023. <https://www.yenicaggazetesi.com.tr/istanbul-buyuksehir-belediyesi-meclisinde-iETT-genel-mudurlugunun-2023-yili-butcesi-onaylandi-600653h.htm>

bir diğer önemli kanun olan 6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu,⁴⁶ sağlık ve güvenliğe ilişkin genel çerçeveyi belirlerken hem işverenlere hem de işçilere çeşitli sorumluluklar yüklemektedir. Çalışma sürecine ilişkin riskleri değerlendirmek, mesleki risklerin önlenmesi için sağlık ve güvenliği gözeten tedbirler almak, bunlara uyulmasını sağlamak işverenin yükümlülüklerindedir (Md. 4). İşçiler de sağlık ve güvenliğin sağlanması için alınmış önlemlere uymakla ve bir eksiklik gördüklerinde durumu işveren ya da çalışan temsilcisine bildirmekle yükümlüdür (Md. 19).

2012 tarihli İş Sağlığı ve Güvenliğine İlişkin İşyeri Tehlike Sınıfları Tebliği'ne göre karayolu yolcu taşımacılığı faaliyetleri az tehlikeli; yük taşımacılığı faaliyetleri ise taşınan maddeye göre değişmekle birlikte, tehlikeli ya da çok tehlikeli olarak sınıflandırılmıştır. Ancak Covid-19 salgını ile birlikte hızla yaygınlaşan motokurye faaliyetlerine ilişkin herhangi bir tehlike sınıflaması yapılmamıştır. Kurye Hakları Derneği'nin raporuna göre, 2022 yılında en az 58 kurye iş kazası sebebiyle hayatını kaybetmiştir (2023:13). Trafik İstatistikleri Bülteni'ne göre, 2023 yılı Temmuz ayında 30.544 kamyonet ve 4.078 kamyon ölümlü ya da yaralanmalı trafik kazalarına karışırken, motosikletlerde bu sayı 38.787 olmuştur. Dolayısıyla, motokurye faaliyetlerinin tehlike sınıfının bir an önce tespit edilmesi, kayıt dışı istihdamın engellenmesi ve işçi sağlığı ve iş güvenliğine ilişkin önlemlerin alınarak, gerekli denetimlerin yapılması elzemdir.

4447 sayılı İşsizlik Sigortası Kanunu bir diğer önemli yasal düzenlemedir. Buna göre, kayıtlı/sigortalı çalışan karayolu taşıma işçileri işsiz kaldıklarında Kanunda belirtilen süre ve miktarlarda işsizlik ödeneği alabilmektedir. Ancak bu ödeneği almak için çeşitli şartlar konulmuştur (Md. 51). Buna göre, yalnızca isteğe bağlı olarak işten istifa etmiş kişiler bu ödenekten yararlanamazlar. Ancak haklı nedenle işi bırakan ve bunu kanıtlayan kişiler ile bir sebeple işten çıkarılmış olanlar işsizlik ödeneği alabilirler.⁴⁷ Bu durumda bir de prim ödeme koşulunu yerine getirmiş olmaları gerekmektedir. İş akdinin sona ermesinden önceki 120 gün sigortalı olarak çalışanlardan son üç yıl içerisinde 600 gün sigortalı çalışanlar 180 gün (6 ay); 900 gün sigortalı çalışanlar 240 gün (8 ay); 1080 gün sigortalı çalışanlar ise 300 gün (10 ay) süre ile işsizlik ödeneği almaktadır (Md. 50).

Alt işverenlik/taşeron uygulaması Türkiye'de birçok sektörde olduğu gibi taşımacılık sektöründe de görülmektedir. Ancak, işçi ve işveren arasındaki çalışma ilişkisini düzenleyen yasa ve yönetmelikler çerçevesindeki işveren yükümlülükleri hem alt işvereni hem de asıl işvereni bağlamaktadır (4857 sayılı Kanun, Md. 2).

46 Türkiye'de önceden "işçi sağlığı ve iş güvenliği" terimi kullanılırken, 2012 yılında yayımlanan 6331 sayılı Kanun ile bunun yerine "iş sağlığı ve güvenliği" terimi geçirilmiştir. Biz, neo-liberal ideolojinin etkisi altında yapılan bu yeni adlandırmayı eleştiriyoruz. Odak noktasında yer alması gerekenin işçinin/çalışanın sağlığı ve güvenliği olduğunu, dolayısıyla eski terimin çok daha uygun ve yerinde bir adlandırma olduğunu düşünüyoruz.

47 4857 sayılı Kanununun 25. maddesinin 2. fıkrasında "Ahlak ve iyi niyet kurallarına uymayan haller ve benzerleri" başlığı altında sıralanan bentler doğrultusunda işten çıkarılanlar da işsizlik ödeneğine hak kazanamazlar. Bu bentler sırasıyla, SGK'nın işten ayrılış nedenlerini belirten 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49 ve 50 numaralı kodlara tekabül etmektedir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA İŞGÜCÜNÜN DURUMU VE SEKTÖRÜN ÖNCELİKLİ SORUNLARI

Araştırmanın bu bölümü iki kısımdan oluşmaktadır. İlk kısımda, karayolu taşıma sektöründeki işçilerin profili ortaya konulmaya çalışılacak; ardından çalışma koşullarına ilişkin mevcut durum irdelenecektir. İkinci kısımda ise hem literatürde ön plana çıkan hem de saha araştırması sürecinde katılımcılar tarafından dile getirilen öncelikli sorun alanları, çeşitli temalar altında paylaşılacaktır.

Sorun alanlarının tespiti, aynı zamanda çözüm için nereden başlanması gerektiğine ilişkin bir gösterge niteliğindedir. Dolayısıyla, tüm bu bilgilerin ışığında sektörün temel sorunları ve sektörde çalışan işçilerin insan hakları temelinde ve insana yaraşır iş odağında ihtiyaçları belirlenmeye ve çözüm önerileri sunulmaya çalışılacaktır.

3.1. Sektördeki İşçilerin Genel Profili

Araştırmanın bu kısmında, sektörde çalışan işçilerin durumu cinsiyet, yaş, istihdam türü ve sendikalaşma alt başlıkları altında ele alınacaktır. Bu kapsamdaki değerlendirmeler hem sektöre ilişkin literatürden yararlanarak hem de saha araştırması sürecinde elde edilen veriler aracılığıyla yapılacaktır.

3.1.1. Karayolu Taşımacılığında Kadın İşçiler

Karayolu taşıma sektörünün erkek egemen bir sektör olduğu bilinmektedir. Sektöre ilişkin en kapsamlı veri TÜİK tarafından sağlanmakla olup, bu veri seti içinde taşımacılık sektörünün tamamı "Ulaştırma ve Depolama" başlığı altında yer almaktadır. Daha önce belirttiğimiz gibi, TÜİK'in yayınladığı verilere göre, 2022 yılında bu alanda 1 milyon 493 bin kişi istihdam edilmektedir ve bunun yalnızca 160 bini, yani yüzde 10,7'si kadınlardan oluşmaktadır (İşgücü İstatistikleri, 2023). Ancak, bu sayının ne kadarının karayolu taşımacılığına ait olduğu ve cinsiyet dağılımı konusunda bir bilgi bulunmamaktadır.

Diğer yandan, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı işkollarındaki işçi sayıları ve sendikaların üye sayılarını gösteren istatistikleri her yıl ocak ve temmuz aylarında yayınlamaktadır.

Karayolu taşımacılığı 15. işkolu olan "Taşımacılık" işkolunda yer almakla birlikte, havayolu ve demiryolu modlarında çalışanlar da bu işkoluna dâhil edilmektedir. 2023 yılının Temmuz ayında yayınlanan verilere göre, Taşımacılık işkolunda 947.308 çalışan vardır ve yine bu sayının ne kadarının karayolu taşımacılığı alanında çalıştığı ve cinsiyet dağılımı belirtilmemektedir. Ancak araştırma kapsamında sektör temsilcileri ile yapılan görüşmelerde sektörde çalışan kadın sayısının oldukça az olduğu ve kadın işçilerin yoğunluklu olarak ofislerde ve masabaşı işlerde çalıştığı tüm katılımcılar tarafından dile getirilmiştir.

Sektörde istihdam edilenler kadar, kayıtlı işsizlere ilişkin veri de sektördeki kadın işçilere yönelik tahminde bulunmamıza yardımcı olacaktır. Sosyal Güvenlik Kurumu'nun yayınladığı kayıtlı işsizler ile açık işler ve işlere yerleştirilen işçilere ilişkin verilerden derlenen tablolar aşağıda yer almaktadır:

Tablo 12: Karayolu Taşımacılık Sektöründeki Bazı Mesleklere Göre Kayıtlı İşsizler

Meslekler	Erkek	Kadın	Toplam
Şoför (yolcu taşıma)	59.537	4.028	63.565
Şoför (yük taşıma)	20.637	101	20.738
Ambar/depo görevlisi	7.327	641	7.968
Servis komisi (otobüs)	5.196	1.485	6.681
Makam şoförü	4.359	74	4.433
Kamyon şoförü	4.143	6	4.149
Motosikletli kurye	3.751	52	3.803
Kamyonet şoförü	3.755	11	3.766
Lojistik elemanı	2.388	923	3.311
Taksi şoförü	3.181	71	3.252
Forklift operatörü	3.167	28	3.195
Depo sevkiyat sorumlusu	2.726	196	2.922
Toplam	120.167	7.616	127.783

Kaynak: SGK, 2022 Yıllık Tablolarından derlenmiştir. <https://www.iskur.gov.tr/kurumsal-bilgi/istatistikler/>

Karayolu taşımacılığında ön plana çıkan mesleklere göre derlenen tablolardan ilkinde (12 numaralı tablo), mesleklerin icracılarının yüzde 6,3'ünün kadın olduğu anlaşılmaktadır. Tablo 13'de ise açık işlerde cinsiyet belirtilmemiş olmakla birlikte, işe yerleştirilenlere bakıldığında kamuda yüzde 6,3, özel sektörde ise yüzde 18,3 düzeyinde kadın istihdamı söz konusudur. Bu veriye göre, 2022 yılında karayolu taşımacılığı alanında İŞKUR aracılığı ile istihdam edilenlerin yüzde 18,1'i kadınlardan oluşmaktadır. Kamuda istihdam edilen 50 kadından 47'si, yani yüzde 94'ü yolcu taşımacılığında şoför olarak istihdam edilmiştir. Özel sektörde istihdam edilen kadınların ise yalnızca yüzde 2,9'u yolcu ve yük taşımacılığında şoför olarak işe yerleştirilmiştir. Özel sektörde işe yerleştirilen kadınların yüzde 54,4'ü ise lojistik uzmanı olarak istihdam edilmiştir.

3.1.2. İşçilerin Ağırlıklı Yaş Grupları

Karayolu taşımacılığı sektöründe cinsiyet dağılımı gibi yaş durumu ya da genç işçilerin oranına ilişkin istatistiksel bir bilgi bulunmamaktadır.⁴⁸ Ancak TÜİK'in 2022 yılı İşgücü İstatistiklerinde

48 Cinsiyet, yaş ve genç işçi oranı gibi faktörler, işçilerin koşullarını ve sektördeki gelişmeleri anlamak için kritik öneme sahiptir. Bu verilere sahip olunmadığı durumda, sektördeki potansiyel eşitsizliklerin belirlenmesi ve çözüm önerileri geliştirilmesi zorlaşmaktadır. Aynı zamanda, genç işçilerin sektördeki istihdam durumu hakkında fikir sahibi olunamazsa, gelecekteki işgücü planlaması ve yetenek yönetimi stratejilerini oluşturmak da zorlaşır. Bu nedenle, sektörün durumunu anlamak ve iyileştirmek için bu tür istatistiksel verilere sahip olmak büyük önem taşımaktadır. Eksik verilerin tamamlanması, daha kapsamlı bir perspektif sunarak sektörün daha sürdürülebilir ve adil bir şekilde gelişmesine yardımcı olacaktır.

Tablo 13: Karayolu Taşımacılık Sektöründe Bazı Mesleklere İlişkin Açık İşler ve İşe Yerleştirmeler

Meslekler	Açık İşler			İşe Yerleştirme								
	Kamu	Özel	Toplam	Kamu			Özel			Toplam		
				Erkek	Kadın	Toplam	Erkek	Kadın	Toplam	Erkek	Kadın	Toplam
Şoför (yük taşıma)	0	20.480	20.554	361	0	361	7.680	107	7.787	8.041	107	8.148
Lojistik uzmanı	0	5.702	5.702	0	0	0	2.319	4.062	6.381	2.319	4.062	6.381
Ambar/depo görevlisi	7	15.917	15.924	13	0	13	3.419	603	4.022	3.432	603	4.035
Forklift operatörü	1	11.081	11.082	2	0	2	3.257	88	3.345	3.259	88	3.347
Şoför (yolcu taşıma)	616	6.237	6.853	255	47	302	2.970	66	3.036	3.225	113	3.338
Motosikletli kurye	0	5.773	5.773	0	0	0	2.339	132	2.471	2.339	132	2.471
Servis komisi (otobüs)	25	6.344	6.369	5	3	8	1.474	854	2.328	1.479	857	2.336
Seyahat servis elemanı (host/hostes/otobüs)	0	3.276	3.276	0	0	0	1.929	95	2.024	1.929	95	2.024
TIR-çekici şoförü	4	5.861	5.865	57	0	57	1.862	9	1.871	1.919	9	1.928
Havalimanı yolcu hizmetleri görevlisi	0	978	978	0	0	0	1.112	814	1.926	1.112	814	1.926
Lojistik elemanı	0	4.463	4.463	0	0	0	1.520	341	1.861	1.520	341	1.861
Dağıtıcı (posta dağıtım hizmetleri)	2	1.297	1.299	0	0	0	1.506	232	1.738	1.506	232	1.738
Servis şoförü (okul)	0	3.298	3.298	0	0	0	1.485	9	1.494	1.485	1.494	1.494
Toplam	655	90.707	91.436	693	50	743	32.872	7.412	40.284	33.565	7.462	41.027

Kaynak: SGK, 2022 Yıllık Tablolarından derlenmiştir. <https://www.iskur.gov.tr/kurumsal-bilgi/istatistikler/>

Ulaştırma ve Depolama faaliyet kolundaki yaş dağılımı -kısıtlı da olsa- sektöre ilişkin bir veri sağlamaktadır. Buna göre Ulaştırma ve Depolama alanında çalışanların yüzde 28,4'ü 40-49; yüzde 26,4'ü 30-39; yüzde 18,7'si 50-59 yaş aralığındadır. Geri kalanı ise 29 yaşından küçüktür.⁴⁹

49 Bu bilgiler TÜİK'in 2022 İşgücü İstatistiklerinden derlenmiştir.

Öçal ve Korkmaz otobüs şoförleri odağında yaptıkları araştırmada yaş ortalamasının 41 olduğunu ve sektörde ağırlıklı olarak 35-44 yaşları arası bireylerin bulunduğunu belirtmiştir (2019:1831). Tur şoförleri odağında ve 40 katılımcı ile yapılan bir başka araştırmada ise katılımcıların 40-50 yaş aralığında olduğu aktarılmıştır (Aslan ve Aslan, 2018:1513).

İPA tarafından ve İstanbul'da 600 motokurye ile görüşülerek yapılan bir araştırmada ise katılımcıların yüzde 43,3'ünün 25-34 yaş aralığında olduğu belirlenmiştir (2021:27). Araştırmamız kapsamında görüştüğümüz TAMKFED temsilcisi motokuryelerin genellikle 30 yaşın üzerinde olduklarını; MotKurDer temsilcisi de benzer şekilde 30-40 yaş aralığında yoğunlaştığını ifade etmiştir.

Yük taşımacılığında, özellikle TIR şoförlerinde yaş ortalamasının daha da yükseldiği gözlenmektedir. IRU Genel Sekreteri Umberto De Pretto dünyanın bazı yerlerinde TIR şoförlerinin ortalama 55 yaşında olduğunu ifade etmiştir.⁵⁰ Benzer şekilde, araştırma kapsamında görüşülen Uluslararası Şoförler Derneği temsilcisi de TIR şoförleri arasında yaş ortalamasının 50'den yüksek olduğunu, çalışma şartlarının ağırlığı da eklenince karşılaştıkları sağlık sorunlarının arttığını dile getirmiştir.

3.1.3. Sigortalı/Güvenceli ve Sigortasız/Kayıt Dışı Çalışma

Sosyal Güvenlik Kurumu'nun işverenler için hazırladığı rehberde kara taşımacılığı ve boru hattı taşımacılığı sektörlerinde, 2009 yılında yüzde 47 olan kayıt dışı istihdamın 2013 yılında yüzde 31'e gerilediği belirtilmektedir (2015:8). Taşımacılıktan lojistiğe dönüşümle birlikte, TÜİK de istatistiki verileri, taşımacılık sektörünün tüm modları ile bir arada ele alındığı "Ulaştırma ve Depolama" faaliyet alanı içerisinde değerlendirmektedir. Dolayısıyla, karayolu taşımacılığındaki kayıt dışı istihdam oranını tam olarak saptamak güçtür. Ancak TÜİK verileriyle sahada yaptığımız görüşmeler aracılığıyla elde ettiğimiz bilgi ve verileri bir araya getirerek bazı sonuçlara ulaşmak mümkün olabilmektedir.

TÜİK'in 2022 yılı İşgücü İstatistiklerinden derlediğimiz veriye göre, "Ulaştırma ve Depolama" faaliyetleri alanında 221 bin kayıt dışı çalışan olduğu görülmektedir. Oransal olarak ele aldığımızda, bahsi geçen faaliyet alanında çalışanların yüzde 17,3'ünün sigortasız olduğu anlaşılmaktadır.

Saha araştırmasından elde edilen verilere göre ise karayolu taşımacılığı içerisinde meslek gruplarına ve yapılan işe göre istihdam biçiminin farklılaştığı gözlenmektedir. UND ile yapılan görüşmede yük taşımacılığında kayıt dışılığın olmadığı, TIR şoförlerinin kayıt dışı çalıştırılmadığı ifade edilmiştir. Uluslararası Şoförler Derneği de UND'yi doğrulamakla birlikte, sigortanın devamlılığı konusunda sorun olduğunu, bazı firmaların "girdi-çıkı"⁵¹ yaptığını, bazılarının da şoförlerin istifa etmesini engellemek amacıyla yüksek meblağlı borç senedi imzalattığını belirtmiştir.

Yolcu taşımacılığında, özellikle otobüs şoförlerinde kayıt dışılığın yaygın olmadığı kanısına varılmıştır. Öçal ve Korkmaz, "Şoförlerin sigortasız olmaları durumunda kullandıkları otobüslere oto-

50 Bkz.: UTİKAD, "TIR Şoförü Yaşı 18'e İndirilsin" Erişim Tarihi: 19.08.2023. <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/35559/-tir-soforu-yasi-18-e-indirilsin->

51 İşverenin, yanında sürekli olarak çalıştığı halde işçiyi işten ayrılmış gibi göstermek yoluyla "çıkı-girdi-çıkı-girdi" işlemi yapması anlamına gelmektedir.

gar çıkışı verilmemesi, yol denetimlerinde şoförlerin sigortalılık durumlarına dikkat edilmesi” gibi denetim uygulamalarının kayıt dışı çalışmayı ciddi oranda azalttığını belirtmiştir (2019:1843).

Kayıt dışı çalışmayla ilgili olarak TÜMTİS Genel Başkanı Kenan Öztürk, sektör içerisinde özellikle ambarlarda sigortasız işçi çalıştırıldığını ve bunların içerisinde mültecilerin⁵² de olduğunu dile getirmiştir. Benzer şekilde Nakliyat-İş Genel Başkanı Ali Rıza Küçükosmanoğlu da ambarlarda çalışan yabancı işçiler olduğunu ve sayılarının giderek arttığını ifade etmiştir.

Karayolu taşımacılığı alanında kayıt dışı/ sigortasız çalışmanın yoğunlaştığı meslek grubunun motokuryelik olduğu açıktır. İPA'ya göre motokuryelerin yaklaşık yüzde 40'ı kayıt dışı çalışmaktadır ve bu oran Türkiye ortalamasının üzerindedir (2021:31). Diğer taraftan, motokuryelikte, Kıdak'ın “esnaf kurye” olarak tanımladığı, kendi hesabına çalışanların hızla yaygınlaşması söz konusudur. Ayrıca, motokuryelerin sosyal güvenlik primlerinin ödenmemesi durumuyla da karşılaşmaktadır (2021:71). Motokuryeler arasında kağıtsız göçmenlerin de olduğu bilinmektedir (IPA, 2021:31; ILO, 2022:12). 4817 sayılı Yabancıların Çalışma İzinleri Hakkında Kanun'un 21. maddesine göre izinsiz çalışma ve kayıt dışılık hem işveren hem de çalışana yönelik cezai işlem gerektirmektedir. Ancak Türkiye'deki kağıtsız göçmenlerin sayısı göz önüne alındığında bu alanda ciddi bir denetim eksikliği olduğu ve sorunun büyük ölçüde göz ardı edildiği açıktır.

3.1.4. Sektördeki Sendikalar ve Sendikalaşma Oranları

Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı'nın 2023 Temmuz ayı istatistiklerine göre 15 Nolu Taşımacılık İşkolunda 947.308 kayıtlı işçi ve 15 işçi sendikası⁵³ bulunmaktadır. Bu sendikalardan yalnızca beş tanesi yüzde 1 oranındaki işkolu barajını aşabildiği için toplu sözleşme yetkisine sahiptir. Bu sendikalar ve üye oranlarına ilişkin bilgi aşağıdaki tabloda verilmiştir.

Tablo 14: Taşımacılık sektöründe TİS Yapmaya Yetkili İşçi Sendikaları

Sendika Adı	Üye Sayısı	Örgütlenme Oranı
Demiryol-İş	31.177	3,30
Hava-İş	26.297	2,78
TÜMTİS	14.332	1,52
Nakliyat-İş	11.348	1,20
Öz Taşıma İş Sendikası	13.980	1,48

Kaynak: ÇSGB, 2023 Temmuz Ayı İstatistikleri, https://www.csgb.gov.tr/media/91903/temmuz_2023-isci.pdf

Bu sendikalardan Demiryol-İş, Hava-İş ve TÜMTİS, Türk-İş'e; Nakliyat-İş, DİSK'e; Öz Taşıma İş Sendikası ise Hak-İş'e bağlıdır. Ayrıca, Öz Taşıma İş Sendikası dışında, diğer dört sendika Ulusla-

⁵² Burada kastedilen kağıtsız göçmenlerdir. Kâğıtsız işçi terimi, “ikamet izni ile çalışanlar, çalışma izni olmayan ‘geçici koruma’ altındaki mülteciler ya da turist vizesi ile çalışanlar” gibi pek çok grubu kapsamaktadır (Coşkun, 2017:1301).

⁵³ Bu sendikalar: Demiryol-İş, Hava-İş, TÜMTİS, Nakliyat-İş, Karsan-İş, Öz Taşıma İş Sendikası, Tüm Taşıma-İş, Hava-Sen, Lojistik-İş, Ptt Kargo-Sen, Tur-Sey İş, Kataşsen, Tes, Akdeniztümtaşsen, Egetümtaşsen'dir. Bkz.: ÇSGB, https://www.csgb.gov.tr/media/91903/temmuz_2023-isci.pdf

rarası Taşımacılık İşçileri Federasyonu'nun (ITF) ve bu örgütün Avrupa kolu olan Avrupa Taşımacılık İşçileri Federasyonu'nun (ETF) üyesidir. Bu araştırma kapsamında yapılan görüşmede Öz Taşıma İş Sendikası ITF üyesi olmak istediğini ve bunun için girişimlerde bulunduğunu belirtmiştir.

Türkiye'de havayolu, demiryolu ve karayolu taşımacılığı alanında çalışanların hepsi Taşımacılık İşkolu kapsamında yer almaktadır ve bahsi geçen sendikalar bu taşıma modlarının hepsinde yasal olarak örgütlenme hakkına sahiptir. Ancak yukarıda sözü edilen sendikalardan Türk-İş'e bağlı olan TÜMTİS, demiryolu sektöründe Demiryol-İş, havacılık sektöründe ise Hava-İş örgütlediği için prensip olarak bu sektörlerde örgütlenmemekte, doğrudan karayolu taşımacılığında faaliyet yürütmektedir.

Bu işkolunda çalışan kayıtlı işçilerin sadece yüzde 10,5'i bir sendikaya üyedir. TİS bağtılamaya yetkili sendikalara üye olan işçilerin oranı ise yüzde 10,2'dir. Ancak bu işçilerin ne kadarının bir TİS kapsamında çalıştığı bilinmemektedir.

3.2. İşkolundaki Çalışma Koşulları

Türkiye'de karayolu taşımacılığında çalışma koşulları, sektörde istihdam uluslararası sözleşmeler ve ulusal yasalar ile düzenlenmiş alanlardan, GİG (esnek) ekonominin⁵⁴ yaygın olduğu taşımacılık faaliyetlerine doğru kaydığı için, çalışanların önemli bir kesimi açısından giderek kötüleşen bir eğilime işaret etmektedir.

Türkiye'de çalışma koşullarının temel belirleyeni istihdamın türüdür. Kayıtlı/sigortalı/güvenceli çalışma biçiminin yaygın olduğu taşımacılık mesleklerinden olan şoförlükte, özellikle uluslararası yük taşımacılığı yapanlar için çalışma koşullarının görece daha iyi olduğu söylenebilir. Bu alanda yürütülen faaliyetler ADR ve AETR gibi uluslararası sözleşmelere, Türk Ticaret Kanunu ve Karayolu Taşıma Kanunu gibi ulusal düzenlemelere tabidir ve Karayolu Taşıma Yönetmeliği kapsamında mesleki saygınlık, mesleki yeterlilik, mali yeterlilik gibi koşullar aranmaktadır. Bu mevzuatın varlığı çalışma koşullarını olumlu yönde etkilemektedir.

Öte yandan, salt mevcut mevzuatla sınırlı kalan bir değerlendirme yapıldığında şoförlerin çalışma koşulları kâğıt üzerinde makul görünse de UŞD temsilcisi Fikri Beran kendisiyle yaptığımız görüşmede, uygulamada önemli sorunların olduğunu dile getirmiştir. Beran'ın görüşme sırasında paylaştığı, resmî makamlara gönderilmiş olan ve çalışma koşullarının iyileştirilmesi taleplerini içeren dilekçelerde sigorta primlerinin asgari ücret üzerinden ödendiği,⁵⁵ sınır kapılarında uzun bekleme sürelerinin şoförleri olumsuz etkilediği, mültecilerin gizlice TIR'lara bindiği, Türkiye içi güzergâhlarda yeterli TIR park/konaklama alanı olmadığı için çalışma sürelerine ilişkin sorunlar yaşandığı vurgulanmaktadır. Beran bunlara ek olarak, takografların bazı zamanlarda yasalara uygun olarak kullanılmadığını, bunların çeşitli yollardan (miknatis kullanılarak ya da 'out'a alınarak) devre dışı

54 GİG ekonomi, genellikle "bağımsız" çalışanların, serbest meslek sahiplerinin ve geçici işlerde çalışanların işlerini tanımlamak için kullanılıyor. Bu tür işler, çoğu durumda bir platform aracılığıyla bulunuyor ve istihdam koşulları işverenlerin ihtiyaçlarına göre önemli değişiklikler gösterebiliyor.

55 Yargıtay 7. Hukuk Dairesi Karar No: 2014/7174: Tır Şoförlerinin Sefer Primlerinin Ücret Niteliğinde Olduğu, Çalışma ve Toplum, Sayı: 44, <https://www.calismatoplum.org/yargitay-karari/tir-soforlerinin-sefer-primlerinin-ucret-niteliğinde-olduğu>

birakıldığını ve araçların bu koşullarda kullanılması nedeniyle mevzuatta yer alan azami çalışma sürelerinin ihlal edildiğini söyledi.

Sektörde kayıtlı olup ücretli çalışan olmayan, yani kendi hesabına çalışanlar için en temel sorun, bu kişilerin elde ettikleri gelirin düzensiz olması ve gelirlerini artırma çabası içinde çok uzun sürelerle çalışmalarıdır. Yolcu taşımacılığıyla ilgili olarak, İzmir'de 116 halk otobüsü şoförü ile yapılan sağlık temalı bir araştırmada, işçilerin günlük çalışma süresi 13,28±3,31 saat olarak belirlenmiştir (Durmaz ve Özvurmaz, 2021:291). Benzer şekilde Öçal ve Korkmaz'da şehirler arası yolcu taşımacılığında çalışan otobüs şoförlerinin günlük çalışma sürelerinin 10-12 saate çıktığını belirtmişlerdir (2021:1850).⁵⁶ Kendi hesabına çalışan kargo/kurye çalışanları arasında da düzensiz gelir ve çalışma sürelerinin uzunluğu dikkat çeken sorunlardır. ILO'nun bir çalışmasında motokuryelerin günlük ortalama çalışma süresinin 11,2 saat olduğu (2022:57), İPA tarafından yapılan bir çalışmada ise bu sürenin 10 saatin üzerinde olduğu (2021:32) belirtilmiştir. Birleşik Krallık'ta 48 kurye ile yapılan benzer bir çalışmada, kuryelerin haftada 50 saatten fazla çalıştıkları ortaya çıkmıştır (Cristie ve Ward, 2019:116).

Araştırma kapsamında yapılan görüşmelerden, çalışma koşulları bakımından en dezavantajlı meslek grubunun motokuryeler olduğu anlaşılmıştır. MotKurDer temsilcisi Barış Keskin kendisiyle yaptığımız görüşmede, motokuryelerin kendi içlerinde evrak kuryesi (gümrük kuryesi, eczacı kuryesi ve şehirler arası kurye) ve paketçiler (evlere yemek teslimatı yapanlar) olarak ayrıldığını anlattı. Keskin, paketçi olarak adlandırılan alt-grubun çalışma şartlarının daha kötü olduğunu söyledi. Ayrıca, motokuryeler için bekleme alanlarının bulunmaması ve yağışlı, karlı ve soğuk hava koşullarında da çalışılıyor olması işi zorlaştıran bir diğer unsurdur. Bu durum hem MotKurDer hem de TAMKFED temsilcileri tarafından dile getirilmiştir. Son olarak, kötü çalışma koşulları ve uzun çalışma saatleri trafik kazası riskini de artırmaktadır.

İşkolunda bir toplu sözleşme kapsamında yer alan sendikali işçilerin ise hem yasal çalışma saatlerine uygun bir biçimde hem de daha yüksek ücretlerle çalıştıkları bilinmektedir. TİS kapsamında ve sendikali olarak çalışmak yasal düzenlemelere uyulması noktasında bir denetim işlevi de görmektedir.

3.3. Saha Araştırması Kapsamında Yapılan Görüşmelerin Tematik Analizi

Çalışmanın bu kısmında saha araştırması sırasında katılımcıların dikkat çektiği öncelikli sorun alanları üzerinde durulacaktır. Araştırmada, karayolu taşımacılığı sektörünün önde gelen işveren örgütleri, karayolu taşımacılığında örgütlü olup yüzde 1 barajını aşarak toplu iş sözleşmesi müzakere etmeye yetkili olan sendikalar ve sektördeki farklı meslek gruplarını temsil eden sivil toplum kuruluşları ile görüşmeler yapılmıştır. Bu kuruluşların niteliklerinin birbirinden farklı olması sebebiyle, sektör içerisinde farklı sorun alanlarına dikkat çekilmiş olmakla birlikte, üzerinde ortaklaşılan sorun alanları da mevcuttur. Dolayısıyla, sorun alanlarına ilişkin temalar belirlenirken

⁵⁶ Araştırmamız kapsamında yolcu taşımacılığı alanında bir kooperatif ya da şehir içi ve şehirler arası yolcu taşımacılığı yapan şoförleri temsilen bir STK ile görüşülememiştir. Literatürde ise bu alanda çok az bilimsel çalışma mevcuttur.

görüşülen kuruluşların niteliğinden bağımsız olarak, ortaklaşılan sorunlara odaklanılmış ve alt başlıklar bu şekilde oluşturulmuştur. Aşağıdaki başlıklarda dikkat çekilen sorun alanları ve kurumların konuya ilişkin görüşleri paylaşılacaktır.

3.3.1. “Taşımacılıkta yasal prosedürler çok uzun, vize sorunları da var...”

Araştırma kapsamında katılımcılara karayolu taşımacılığına ilişkin uluslararası ve ulusal mevzuat hakkındaki görüşleri sorulmuştur. UND, UTİKAD ve TŞOF karayolu taşımacılığında yasal prosedürlerin uzun, edinilmesi gereken yetki belgelerinin sayısının çok fazla olduğunu ve bu alanda bir sadeleşmeye gidilmesi gerektiğini dile getirmiştir.

UTİKAD’ı temsilen görüşmeye katılan Bilgehan Engin bu konuya ilişkin önerilerini de içeren görüşlerini şu şekilde ifade etmiştir:

“... Burada çok ciddi bir yapısal sorun var lojistik sektöründe. Biz UTİKAD olarak ciddi bir sadeleştirme talep ediyoruz. Böyle bir ihtiyaç olduğunu tespit ediyoruz. Ana taşıyıcı, taşıma işleri organizatörü ve acente olarak üç temel belge kurulur. Tüm bu belgeler temel üç belge altında toplanır. Ve gereken yönetmelikler de bu belgeler ışığında güncellenir diye umuyoruz. Somut önerimiz bu. Bu yönde de çalışmalarımız, girişimlerimiz var.” (UTİKAD)

Yasal süreçlere ilişkin olarak dile getirilen bir diğer mesele uluslararası taşımacılıktaki vize sorunlarıdır. UND’dan Alper Özel, AB’nin Schengen vizesi işlemlerinde sorun çıkardığını, randevuların aylar sonrasına verildiğini, bu durumun uluslararası ticareti olumsuz etkilediğini ve en kısa zamanda iyileştirilmesi gerektiğini ifade etmiştir. Benzer şekilde, Uluslararası Şoförler Derneği’nden Fikri Beran da vize sorunları sebebiyle TIR şoförlerinin meslekten soğuduğunu ve alternatif çözümlere yönelmeye başladıklarını belirtmiştir.

3.3.2. “Türkiye’de binlerce TIR şoförüne ihtiyaç var”

Yapılan görüşmelerin önemli bir kısmında Türkiye’de ciddi anlamda TIR şoförü ihtiyacı olduğu ifade edilmiştir. UND, alaylı dönemin sona erdiğini ve lojistik eğitimi veren liselerin ve meslek yüksekokullarının bulunduğunu, ancak bu okulların müfredatının yetersiz olduğunu belirtmiş ve TIR şoförü yetiştirmek için eğitim veren bir okul kurulmasını istediklerini belirtmiştir. UTİKAD ise küresel ekonominin gerektirdiği nitelikli çalışan ihtiyacının her sektörde olduğunu ve Türkiye’nin de TIR şoförü ihtiyacı bulunduğunu dile getirmiş, bu ihtiyaç doğrultusunda çeşitli hazırlıklar yapıldığını açıklamıştır. Ayrıca, ara eleman ihtiyacının da büyük olduğunu ve gençlerin örneğin forklift operatörlüğü gibi işlere ilgi göstermediğini aktarmıştır.

TŞOF ile yapılan görüşmede ise katılımcı, “Şu anda özellikle eğitilmiş ve uluslararası çalışabilecek en az on bin tane şoföre ihtiyaç var. TIR şoförüne ihtiyaç var Türkiye’de” ifadesini kullanmış ve üniversite mezunu gençlerin bu alana yönelmediğini, TIR şoförlüğünü daha cazip hale getirmek için ücretlerin artırılması gerektiğini vurgulamıştır.

Konuyla ilgili olarak, Uluslararası Şoförler Derneği Başkanı Fikri Beran ise şunları dile getirmiştir:

"Açık senet alıp bunları icraya verenler var bizim sektörümüzde. Bir senet imzalıyorsunuz. Kimi açık imzalatıyor, kimisi on bin euroluk imzalatıyor, kimisi yirmi bin euroluk imzalatıyor. Bu bir teminat. Adamın işini bozdun ya da bir şey yaptın. Tamam, ona bir şey dediğimiz yok. Ama eğer işten istifa ederseniz, işi bırakırsanız hemen senetler icraya gidiyor. Çünkü şu anda Türkiye'de bir şoför kıtlığı var."

IRU'nun Şoför Eksikliği Küresel Raporu'nda, 2022 yılında Türkiye'de kamyon şoförlüğü pozisyonlarının yüzde 18'inin boş kaldığı saptanmaktadır (2022:4). 2021 yılında bu oranın yüzde 15,4 olduğu ve bunun da 82 bin şoföre karşılık geldiği belirtilmiştir (IRU, 2023:23). Aynı raporda, Türkiye'de şoför eksikliğinin TEMEL nedeninin "mesleğin zayıf imajı" olduğu ve bu eksikliği gidermek için hükümetin alması gereken diğer bazı önlemlerin yanı sıra, asgari yaşı indirmesi gerektiği ifade edilmiştir (2022:35-37). Ancak, burada IRU'nun çalışmasının taşımacılık şirketleri ile yapılan anketlere dayandığını da belirtmemiz gerekiyor. Sektörün tüm temsilci ve paydaşlarının katılmadığı bu tür bir araştırmanın sonuçlarının yanlı olma veya gerçeği tam olarak yansıtmama riski taşıdığı açıktır.

"Mesleğin zayıf imajı" TŞOF ve Öz Taşıma İş Sendikası ile yapılan görüşmelerde de dile getirilmiş, TŞOF tarafından toplumda şoförlük mesleğine ilişkin olumsuz bir algının olduğu ve bunun değişmesi için çaba gösterilmesi gerektiği belirtilmiştir. Öz Taşıma İş ise "bir şey olamayıp şoför olmak" durumunun değişmeye başladığını ve şoförler arasında yüksek okul mezunlarının sayısının arttığını ifade etmiştir.

3.3.3. "Türkiye yollarında yeterli dinlenme/park alanı yok"

Yaptığımız görüşmelerde, Türkiye'de yurt içi taşıma koridorlarında TIR'lar için yeterli dinlenme ve park alanlarının bulunmadığı, bu eksiklik nedeniyle çalışma sürelerinin uzadığı ve ilgili taşımacılık kanun ve yönetmeliklerinin ihlal edildiği anlaşılmıştır. Bu konuyla ilgili olarak TŞOF ve UŞD temsilcileri şunları dile getirmiştir:

"... Örneğin, şoför gidecek dokuz buçuk saat direksiyonda kalacak. Dört buçuk saatten sonra mola var; yarım saat mola vermek durumunda. Fakat araç park ve dinlenme yerleri yetersiz Türkiye'de." (TŞOF)

"... Türkiye'de yeterli TIR park alanı yok. Adamı Ankara'ya gönderiyorsunuz. Bir tesise giriyor. Tesis onları kovuyor. 'Burada TIR duramaz. Burası otobüsler için, arabalar için' diyor. Adamın takosu (takograf) bitiyor, istirahat saati geliyor. Ne yapacak? Nerede duracak? Bekleyecek yeri yok. Mecburen takoyu bozuyor, devam ediyor. Takodan ceza yiyince de firma 'Ne yapalım? Bir yerde bir yer bulup yatsaydın' diyor." (UŞD)

Yaptığımız görüşmeler sonucunda, işin sürdürülebilmesi için çeşitli gerekliliklerin sağlanmamasının çalışma koşullarının bozulmasına zemin yarattığını saptadık. Şöyle ki, iki milyon şoför esnafının temsilen konuşan TŞOF Genel Sekreteri karayolu taşımacılığında yasalarla sınırlanmış olan 9 saatlik günlük çalışma süresinin yetersiz olduğunu, bu sürenin artırılması gerektiğini, kişisel olarak bu sürenin 13 saat olması gerektiğine inandığını ve şoförlerin taleplerinin de bu yönde olduğunu ifade etmiştir. Oysa bu yaklaşımın sürdürülebilir olmadığı, trafik güvenliği açısından riskleri artıracığı ve şoförlüğü *insana yakışır iş*⁵⁷ kapsamı dışında bırakacağı açıktır.

57 Detaylı bilgi için bkz.: ILO, İnsana Yakışır İş, <https://www.ilo.org/ankara/areas-of-work/dw/lang--tr/index.htm>

Motokuryelerin de dinlenme ve park alanı konusunda benzer talepleri vardır. Hem MotKurDer hem de TAMKFED bu konuya dikkat çekmiş ve şunları dile getirmiştir:

"...Biz istiyoruz ki kuryelere toplanacakları bir alan olsun. Zincirlikuyu mesela; resmî değil. Bazen öyle bir dönem oluyor. Bizi oradan çıkartıyorlar. Yağmurun altında beklemek zorunda kalıyoruz. Çünkü kafeler almıyor, kahveler almıyor. Oturturmuyorlar. Biz buralara toplanma alanları talep ediyoruz." (MotKurDer)

"...Esnaf kuryeler bağımsız, nerede olduğu belli değil. Nerede yediği, nerede içtiği. Belli bir yer yok. Mesela biz onlar için de birçok şey yapmaya çalıştık. Belirli yerler olsun, yemek yiyeceği, dinleneceği belirli noktalar olsun. Belediyelerden bunları talep edelim dedik esnaf kuryeler için. Sokakta ne olduğu, nerede olduğu, ne durumda olduğu belli değil. Taksi durakları gibi belirli yerler talep edelim dedik bunlar için. Bayağı bir çaba sarf ettik. Birebirde kuryelerle muhatap olduk, sosyal medyadan buna destek bulmaya çalıştık. Onu da yapamadık." (TAMKFED)

3.3.4. "Bu sektörde kayıt dışı çalışan göçmenler de çok"

Türkiye'de üstünde durulan temel meselelerden biri olan düzensiz göç taşımacılık sektöründe de görünür hale gelmiştir. Yolcu ve yük taşımacılığında ziyade kayıt dışı çalışmanın/çalıştırmanın daha kolay olduğu ambarlar/depolarında ve kargo/kurye faaliyetlerinde yabancıların yoğun olarak çalıştığı bilinmektedir. Görüşmeler sırasında katılımcılara, sektördeki kayıt dışılık ve yabancı işçi olup olmadığı sorulmuş, konuya ilişkin olarak TŞOF, TÜMTİS, TAMKFED ve MotKurDer şunları söylemiştir:

"... Demografik yapıyı bozuyor. Vergi ödemiyor. Bizim esnafın ekmeğini alıyor, yani işini alıyor. Motokurye konusu da aynı. Yani bana göre. Kontrol altına alınıp, belgelendirilip, vatandaş olmayanın bu işi yapmaması taraftarıyız biz. Yani Türkiye'de zaten şu anda yapılan anketlerde az önce de basını tararken gördüm, en büyük tehlike göç." (TŞOF)

"...Yani bu taşımacılık sektörü yine en önemli sorunlardan biri bu. Çok sayıda yabancı mülteci işçi çalışıyor ve kuralsız şekilde çalışıyor. Sigorta hakları yok; inceleme yapılmıyor. Bakan'a soruyorum: 'Niye müfettiş göndermiyorsunuz?' 'Ya işte pandemi oldu da şöyle oldu da böyle oldu da bir bakacağız.' Ama tabii bu insanların da ekmek yemesi lazım. Aslında bu siyasal iktidarın bilinçli bir tercihidir; ucuz işgücü olarak kullanmak. Yani Antep'te yine Sanayi Odası Başkanı'nın açıklaması var. 'Antep bu ihracatları, sanayideki gelişmeleri mültecilere borçlu' diyor. Suriyelilerin bir yere gitmemeleri gerektiğini söylüyor yani. Dolayısıyla, tam böyle bir çıkmaz, kölelik koşulları. Yani işveren de örgütsüz işyerindeki işçiye şunu yapıyor: Zam dönemi geliyor. İşçiye zam verecek, diyor ki, 'Kardeşim ben senin maliyetine iki tane Suriyeli çalıştırırım.' (...) İstanbul'da çeşitli iş yerlerinde, bu ambar iş yerlerinde örgütlenmeyle ilgili arkadaşlar uğraşiyor, kapısına gidiyor, yüzü aşkın işçi var. Diyor ki, 'Başkanım, bunlar Suriyeli, Pakistanlı, Afganistanlı; ne yapabiliriz?' Yani üyelik yapamıyor. İlgililere bildiriyoruz ama kesinlikle hiçbir inceleme yapılmıyor." (TÜMTİS)

"Onların çalışma koşulları bizden çok daha kötü. Onları tercih etmelerinin sebebi ne verirseler itiraz etmiyorlar. Bundan çok zarar gören işletmeler de oldu. Piyasa şartları bugün 10 saat için 700 liraysa, sen onu 300 liraya çalıştırıyorsan, o topladığı nakdi alır gider, daha da ara ki muhatap bulasın. Bu adamın bir ikamet de yok. Bir evde 28 kişi kalıyor. Hangi birinin ikameti var? Ehliyeti de yok; alamazlar. Ehliyet alamaz. Niye 300 liraya çalışıyor? Ucuz etin yahnisi..." (TAMKFED)

"Hatta şu an reklama çıkıyoruz biz; Google üzerinden reklam vererek müşteri potansiyeli sağlıyoruz. Hani çok denk geliyorum yabancılar, göçmenler bana ulaşıyor. 'Abi iş var mı? Abi biz şey ehliyet yok, motor kendimin. Şu fiyatta çalışırım diyor.' (...) Yani o konuda biraz gaddarım. Burası Türkiye Cumhuriyeti. Yani göçmen tamam başımızın üstünde yeri var. Ama bizim insanımız işsiz kalıp göçmenler, şimdi şöyle restoranların çok işine geliyor. Özbekleri on bin lira, on iki bin lira gibi maaşlara çalıştırıyor ve her işi de yaptırıyorlar. Bir iki kontrollerde de çevirmelerde denk geldim. Özbeklere göz yumuyorlar. Çünkü şu var; hani Türk Polisi de uğraşmak istemiyor, açık söylemek gerekirse." (MotKurDer)

Yapılan bu yorumlardan hareketle, katılımcıların, sektördeki yabancı işçilerin ucuz işgücü olarak görüldüğü ve bu sebeple yaygın olarak çalıştırıldıkları kanısında olduğu anlaşılmaktadır. Ancak bu durumun aynı zamanda sektördeki kayıt dışılığın yüksek olmasıyla bağlantılı olduğu da açıktır. Dahası, sorumlu kamu kurum ve kuruluşlarının yasaların öngördüğü düzenlemelerin uygulanmasına ilişkin görev ihlali yaptıkları anlaşılmalı birlikte, bu durumun sektör temsilcileri cephesinde de kanıksandığı izlenimi edinilmiştir.

3.3.5. "İşkolu tespit sorunları ve yetki itirazları sendikal örgütlenmeyi engelliyor"

Karayolu taşımacılığı sektöründe örgütlenen ve bu araştırma kapsamında görüşülen TÜMTİS, Nakliyat-İş ve Öz Taşıma İş sendikalarının üçünün de örgütlenmeyi etkileyen temel sorunlardan biri olarak dile getirdiği konu, sendikaların TİS yetki tespitine işverenlerin sistemli bir biçimde itiraz etmeleri ve bu itiraz hakkını sendikalaşmayı engelleme amacıyla kullanmalarındadır. Öz Taşıma İş Sendikası, Anayasa'nın 51. maddesinin göz önünde bulundurulması gerektiğini vurgulayarak işverenlerin yetki itirazları ile sendikaların örgütlenmesini engellediklerini dile getirmiştir. Nakliyat-İş Sendikası da zaman zaman yetki itirazı ile karşılaştıklarını ifade etmiştir.

Bu sorunu sendikal bir deneyimi aktararak paylaşan TÜMTİS Genel Başkanı ise şunları söylemiştir:

"[Bu sorunu] Sadece biz yaşamıyoruz ve bu konuda daha etkili müdahaleler yapılması lazım. Gerekirse eylem yapılması lazım yani. Sendikayız biz, emek örgütüüz yani. Kardeşim, çoğunluk itirazı Türkiye'de sendikalaşma önündeki en önemli engellerden biridir. Yani biz Kayseri Araç Muayene İstasyonu'nda yüzde elli artı bir üye ile değil, yüzde seksen üye ile yetki tespiti istedik. İşveren itiraz etti çoğunluk tespitine. Üç yıldır mahkemeyi bekliyoruz, daha yeni bitti mahkeme, yeni kazandık. Üç yıldır işçiler bekliyor."

Ancak bu yetki itirazlarının ardından açılan davaların tamamına yakını sendikaların lehine sonuçlanıyor olsa da örgütlenme girişimlerinin hatırı sayılır bir bölümü yıllara yayılan dava süreçleri nedeniyle sekteye uğramakta ve başarısızlıkla sonuçlanmaktadır. TÜMTİS Genel Başkanı, bu duruma ilişkin olarak şunları dile getirmektedir:

"Temel mesele şu; yani aslında örgütlenme özgürlüğü önündeki engeller, 12 Eylül'le birlikte örgütlenmeyi engellemek için getirilen birtakım tedbirler aynen yürürlükte ve aynen devam ediyor. Yani işkolu itirazları, işverenin istediği gibi NACE kodunu değiştirerek buradaki sendikalaşmayı engellemesi, çoğunluk itirazları ve üç, dört yıl süren mahkeme süreçleri... Kocaeli Araç Muayene İstasyonu'nda örgütlendik. İtiraz etti işveren. Mahkemelerin tümünü kazandık dört yıl sonra ama içeride bir tek sendikalı işçi kalmadı." (TÜMTİS).

Bu aktarımlardan da anlaşılacağı gibi, TİS yetkisi için çoğunluk tespitine yönelik işveren itirazları, işverenin işkolu değişikliği yapabilmesi ve hukuki süreçlerin uzun zaman alması hem sendikaları hem de güvenceli iş ve insanca çalışma koşullarına kavuşma umuduyla örgütlenen işçileri yıpratmaktadır.

3.3.6. “Kendi işinin patronu olmak: Esnaf kuryelerin en büyük yanılgısı”

Pandemiyle birlikte daha da görünür hale gelen ve sayıları artan motokuryelerin bir bölümü, kendi hesabına çalışanlardan, yani “esnaf” kuryelerden oluşmaktadır. Görece genç bir nüfus grubu tarafından icra edilen motokuryelik, olumsuz çalışma koşullarının ve güvencesiz çalışmanın yaygın olduğu bir iş dalıdır. TÜMTİS, Nakliyat-İş, TAMKFED ve MotKurDer’in motokuryeliğe ilişkin değerlendirmeleri şöyledir:

“Esnaf, kendi esnafına çalışıyor. Aslında bu insanlar günde on dört saat çalışıyor. Yemek molası yok, çay molası yok. Hiçbir şey yok. Kara düzen çalışıyorlar. Taşdıkları paket başı ücret alıyorlar. Şimdi bunlar da çok sorun. Biz yine örgütlü olduğumuz yerlerde bu sayıları kontrol ediyoruz. Mümkün oldukça azaltıyoruz bu sayıları. Tam kölelik uygulaması, yani Cumartesi yok, Pazar yok, hiçbir şey yok. Günde on dört saat çalışacak. Aracı kendisinin ya, işte mevcut işçiden üç beş bin lira fazla alacak. Fakat aslında kıdem tazminatı hakkı yok, sigorta hakkı yok, sendika hakkı yok. Hiçbir şey yok yani. Tam kuralsız çalışma.” (TÜMTİS)

“Yani sistem kendi içerisinde ne kadar fazla iş yaparsan ne kadar fazla sipariş teslim edersen o kadar fazla para kazanırsın diyor. Şimdi herkes buna kendisini kaptırıyor. Şimdi yeni yeni biraz taşlar yerine oturmaya başladı... Esnaflık kargolarda da yayılmaya başladı. Bu çalışma ilişkisinin yasaklanması lazım.” (Nakliyat-İş)

“...Niye tercih ediyorlar? Sıcak para. Ve üstelik öyle tehlikeli bir sıcak para ki; cahiller. Bunların eline geçiyor, atıyorum 33.000 TL. Ama 33.000 liranın içinde senin vergin yok. Senin sigortan yok. Ya sen patronsuz diyorsun bu çocuğa. Ama güzel kardeşim, senden kimse sorumlu değil. Sen kendi şartlarını koymakla mükellefsin şu anda. Sana diyor ki, 'Sen esnaf kurarsın ama şartlarını ben belirlerim. Bu şartlarda çalışabilirsin.' Yani yazık, çok yazık! Gerçekten çok fazla aldaniyorlar. 100 tane esnaf kuryeden bir tanesi düzenli olarak Bağ-Kurunu ödüyorsa ödüyordür, 99'u ödemiyor. Gençliğimizde bunları söylediler. '100 liraya çalışma, 70 liraya çalış, sigortalı çalış' diye nasihatlerle büyüttüler. Ben 50 yaşındayım. Bana çocukluğumda bunlar tembih ediliyordu. Biz bunları söylüyoruz ama gençler duymuyor. Çok büyük yanılgı içindeler.” (TAMKFED)

Görüş bildiren sendikaların ve TAMKFED’in esnaf kuryeliğe ilişkin tutumu sosyal güvenliğe ilişkin riskler konusundaki farkındalıkla ilgilidir. Ancak MotKurDer’i temsilen görüşmeye katılmış olan Keskin’in esnaf kuryeliğe ilişkin değerlendirmesi önemli farklılıklar içermektedir:

"Maddi kazancı çok diye cazip geliyor herkese. Ayda ortalama baz alırsak otuz bin liraya yakın bir kazanç var. Net kazancımız ama otuz bin liradan motor masrafını çıkıyoruz. Yemek çıkıyoruz. Sigara çıkıyoruz. Çay çıkıyoruz. Hani brüt maaş gibi bir şey oluyor. Motorun masraflarını kendi cebimizden karşılıyoruz. Aslında bunların bir ortalamasını aldığımızda asgari ücretin bir tık üstüne geliyor. Yani evet. Bizim işin en güzel yanı mesela ben buraya geldim sizinle çay içebiliyorum. Esnek çalışma. Şey var; serbest alışan baskı altında çalışamaz. Hani bu sektörü bırakıp bir fabrikaya girip çalışamazsınız. Hani bana altın tepside masa başı bir iş sunun. Yapamam. Ha bak kendi işimin patronuyum diyorum. Ama masa başı değilim. Laptopum, tabletim, motorun arka çantasında. Burası benim ofisim" (MotKurDer)

Katılımcı, görüşme süresince bir taraftan esnek çalışmanın cazip geldiğini, gün içinde istediği şeyi yapabildiğini söylerken, diğer taraftan düzensiz saatlerde çalıştığını ve bu işin aslında zor olduğunu ancak yine de sevdiğini ifade etmiştir. Dernek üyelerinin neredeyse tamamının esnaf kurye olduğunu belirten katılımcı, üyelerin birbirine iş "pasladığını", bu şekilde bir dayanışma ilişkisi içinde olduklarını da sözlerine eklemiştir.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Araştırma kapsamında yapılan literatür taraması ve saha çalışmasından elde edilen bilgiler, karayolu taşımacılığının gündelik yaşam içinde rutin ihtiyaçların karşılanmasında yaygın olarak kullanılmaya devam ettiğini göstermektedir. Bununla birlikte, işveren örgütlerinin, sektörde çoğunlukla kendi hesabına çalışanların üye olduğu meslek örgütlerinin/STK'ların ve sendikaların sektöre yaklaşımlarının farklılaştığı gözlenmiştir. Bu kurumların sektörün sorunlarına ilişkin gözlemleri belli konularda ortaklaşa da sorunların çözümüne ilişkin beklenti ve stratejilerinin farklılık gösterdiği anlaşılmaktadır. Dolayısıyla, sonuç değerlendirmesinin işveren örgütleri, STK'lar ve sendikalar cephesinden ayrı ayrı yapılması daha anlamlı olacaktır.

İşveren örgütleri: Karayolu taşımacılık faaliyetlerini yaygın olarak sürdüren ve sektördeki çok sayıda işvereni temsil eden UTİKAD ve UND ile yapılan görüşmelerde, bu örgütlerin sektöre yönelik lojistik odaklı bir yaklaşımlarının olduğu ve taşımacılığı lojistiğin bir parçası olarak ele aldıkları anlaşılmıştır. Ayrıca, iş süreçlerinde verimliliğin artırılmasına büyük önem verdikleri ve dijital teknoloji ve otomasyon sistemlerini yaygın olarak kullandıkları görülmüştür. Bu örgütler aynı zamanda Türkiye'nin lojistik politikası hakkında çeşitli eleştiriler getirmekte olup, lojistik merkezlerin yanlış konumlandırılması, kurumlar arası eşgüdüm eksikliği, bilimsel çalışmaların azlığı, taşımacılık sektöründe ve gümrük süreçlerinde yasal prosedürlerin uzunluğu gibi konulara odaklanmaktadır.

Yapılan görüşmelerde işveren örgütlerini temsil eden katılımcılar uluslararası sözleşmelerin etkisiyle uluslararası taşımacılıkta çalışma koşullarının yurt içinde çalışanlara oranla daha iyi olduğunu, buna rağmen nitelikli işgücüne ihtiyaç duyulduğunu aktarmıştır. Ancak bu ihtiyacın karşılanması noktasında taşıma işlerinin cazip hale getirilmesi için çalışma koşullarının iyileştirilmesi ve ücretlerin yükseltilmesi yeterli olabileceken, işverenler bu sorunları çözmek için, örneğin şoförlükte, asgari yaş sınırının düşürülüp azami yaş sınırının yükseltilmesini bir strateji olarak benimsemektedirler.

Sektörü çalışanlar açısından değerlendirmeleri istendiğinde, kayıt dışılığın söz konusu olmadığını ve çalışma ilişkilerinin yasalara uygun olarak yürütüldüğünü belirtmişlerdir. UND ve UTİ-KAD uluslararası faaliyet yürüten şirketleri kapsamı sebebiyle, bu örgütlere üye olan şirketlerin kurumsallık anlayışlarının yüksek olduğu, dolayısıyla uluslararası sözleşmelere ve ulusal yasalara uygun davrandıkları düşünülebilir. Ancak bu kuruluşlara üye kimi şirketlerde (DHL, EKOL, NETLOG, ETİS, MARS vb.) sendikal örgütlenme süreçlerinin çok sancılı geçtiği, örgütlenme hakkının sıklıkla işten çıkarmalar vb. uygulamalarla ihlal edildiği de bilinmektedir.

Çalışanların iş tatmini ve örgütsel bağlılığı, sektörde verimlilik ve nitelikli hizmet üretimi açısından kritik önem taşımaktadır (Bayram, 2005). İş tatmini ve örgütsel bağlılık, insana yakışır iş/çalışma koşulları ve adil bir ücret ile sağlanabilir (Telman ve Ünsal, 2004; Başaran, 2008). Ayrıca, sendikal örgütlenmenin verimliliği olumlu yönde etkilediğini gösteren akademik çalışmalar da bulunmaktadır (Işık Erol, 2017). Dolayısıyla, işverenlerin sendikalara yönelik tutumlarının değişmesi ve sendikalarla diyalogun geliştirilmesi bir gerekliliktir.

Kendi hesabına çalışanlar/meslek odaları ve meslek dernekleri: Araştırma sürecinde, şoför meslek odalarını temsil eden TŞOF, motokurye derneklerini temsil eden MotKurDer ve TAMKFED ve TIR şoförlerini temsilen UŞD olmak üzere dört kurum ve kuruluş ile görüşmeler yapıldı. Yapılan görüşmeler ve literatür taraması, kendi hesabına çalışma veya “esnaflık” olarak adlandırılan çalışma biçiminin işçiler üzerinde ağır bir iş yükü oluşmasına yol açtığını ortaya koymuştur. Bireyler bu çalışma biçiminde temel olarak gelir elde etmeye odaklanmaktadır. Ancak, gelir düzeyinin düşük olması kayıt dışı çalışmaya ve çalışma saatlerinin uzamasına yol açmaktadır (Kabaran, 2018; Varol, 2022).

Esnaf odalarının çalışma ilişkilerini düzenleyen ve meslek erbaplarıyla dayanışma ilişkisi geliştiren işlevleri, kendi adına çalışanlar için düşük düzeyde olsa bile belirli bir koruma sağlamaktadır. TŞOF ile yapılan görüşmede, sektör çalışanlarının sosyo-ekonomik ve eğitim düzeylerinin düşük olduğu vurgulanmıştır. Bu durumun şoförlük mesleğine yönelik olumsuz algı ve zayıf meslek imajına kaynaklık ettiği kanısındayız. Ayrıca, çetin çalışma koşulları ve düşük ücretler de bu olumsuz algının devam etmesine neden olmaktadır.

Bu noktada hem kamunun hem de sektördeki paydaşların düzenleyecekleri iş garantili eğitimlerin, mesleğin imajını güçlendirmeye yönelik kampanyaların ve en önemlisi çalışma koşullarının iyileştirilmesinin ve ücretlerin artırılmasının kısa sürede sonuç vereceğine inanılmaktadır.

Motokuryeler gibi bir çeşit ücretlilik ilişkisi içinde “esnaflık yapanlar” açısından ciddi sorunlar bulunmaktadır. “Kendi işinin patronu” olma motivasyonu ile girilen bu ücretlilik ilişkisinde, esnaf kuryeler çalışma koşullarını ve ücretleri belirleyen konumda olmadıkları gibi, pazarlık gücüne de sahip değildir. Ücretli çalışan olmanın uzun vadeli avantajları ve sigortalı çalışmanın sosyal risklere karşı sağladığı koruma “esnaf” motokuryeler tarafından anlaşılmamış gibi görünmektedir.

Türkiye genelinde çok sayıda motokurye derneği ve federasyonu bulunmaktadır. Ancak, yapılan görüşmelerde bu örgütler arasında birleşmeye yönelik çabaların olmadığı ve olanların da yetersiz kaldığı izlenimi edinilmiştir. Sendikalara ilişkin görüşleri sorulduğunda, MotKurDer temsilcisi sektördeki sendikalar hakkında bilgi sahibi olmadığını, ancak "sendikaların genelde patronların tarafında" yer aldığını belirtmiştir. TAMKFED temsilcisi ise geçmişte başka bir sektörde çalışırken bir sendikanın üyesi olduğunu ve işten çıkarıldığını, sendikanın haklarını korumak için çaba göstermediğini, bu nedenle artık sendikalara karşı olduğunu söylemiştir.

Sektördeki sendikaların motokuryelerin çalışma koşullarını tespit etme ve iyileştirme konusunda çalışmalar yaptığı bilinmektedir. Ancak, bu çalışmaların ve çabaların motokuryelere yeterince ulaşmadığı gözlemlenmiştir. Dolayısıyla, sendikaların gelecekte potansiyel üyeleri olabilecek bu gruplarla daha yoğun iletişim kurması gerektiği ve hatta üye işçiler için sağlanan eğitim çalışmalarının bu gruplara yönelik olarak da düzenlenmesi, örgütlenme alanını genişletecek ve fırsatları artıracaktır.

Sendikalar: Araştırma kapsamında, ağırlıklı olarak karayolu taşımacılığında örgütlenen ve toplu sözleşme yetkisine sahip üç sendika olan TÜMTİS, Nakliyat-İş ve Öz Taşıma İş ile görüşülmüştür. Bu sendikalardan TÜMTİS, havayolu ve demiryolu modunda örgütlenmemektedir. Diğer iki sendika ise genellikle karayolu taşımacılığında örgütlenmekle birlikte, demiryolu, havayolu ve raylı sistem taşımacılığı gibi diğer taşıma modlarında da faaliyet göstermektedir.

Görüşülen sendikalardan TÜMTİS ve Nakliyat-İş'in örgütlenme modelini benimsediği, Öz Taşıma İş'in ise hizmet modeline odaklandığı gözlemlenmiştir. Diğer taraftan, 2018 ila 2023 arasındaki son beş yıllık dönemde bu sendikalardan TÜMTİS ve Nakliyat-İş üye sayılarını artırırken, Öz Taşıma İş üye kaybetmiştir.

Sendikalarla yapılan görüşmelerde, TÜMTİS ve Nakliyat-İş çoğunlukla sektördeki çalışma ilişkileri sorunlarına ve örgütlenmenin engellenmesine odaklanırken, Öz Taşıma İş üye ilişkilerine ve üyelerine sundukları hizmetlere odaklanmıştır. Üç sendikanın da dile getirdiği öncelikli ortak sorun yetki itirazlarıdır. Ayrıca, işkolu tespiti konusunda da sorunlar yaşanmaktadır. Bu iki konu, diğer işkollarındaki sendikalar için de temel sorunlar arasında yer almaktadır. Toplu sözleşme hakkının ihlal edilmesine neden olan bu sorunların çözümünde, sendikaların ortak bir tutum sergilemesinin ve dayanışma göstermesinin büyük fayda sağlayacağını düşünüyoruz. Ayrıca, uluslararası üst kuruluşların da desteğiyle sendikalaşma hakkının korunması amacıyla yasal düzenlemeler yapılması için uzun soluklu ve etkili kampanyalar yürütülmesi büyük önem taşımaktadır.

Araştırma kapsamında ortaya çıkan bulgulardan hareketle karayolu taşımacılığı sektöründe faaliyet gösteren sendikalara şu önerilerde bulunabiliriz:

1. Denetim ve Yaptırım Eksikliğine

Karşı Mücadele: Türkiye'deki karayolu sektörünün ve bu sektörde çalışan işçilerin karşılaştığı temel sorunlardan birinin denetim ve yaptırım eksikliği olduğu açıkça görülmektedir. Karayolu işçilerini temsil eden sendikalar, bu sorunun üstesinden gelmek amacıyla aşağıdaki adımları atabilir:

a. Etkin Denetim Sistemleri Talebi: İlk adım olarak, hükümet, denetim eksikliğine dair çarpıcı örnekler eşliğinde mevcut denetim sistemlerini daha etkin bir şekilde işletmeye çağırılmalıdır. Sektörde denetimlerin sıklaştırılması toplumun geneli için gereklidir ama aynı zamanda, dolaylı olarak işçi haklarının korunması ve çalışma koşullarının iyileştirilmesi bakımından da önem taşımaktadır. Denetim sistemlerinin etkinliğini artırmak için yeterli finansmanın sağlanması büyük önem taşımaktadır. Sendikalar hükümeti bu amaçla gerekli kaynakları ayırmaya davet edebilir.

b. Etkili Cezaların Yürürlüğe Konulması ve Uygulanması Talebi: İhlallere karşı etkili cezaların yürürlüğe konulması ve bu cezaların sıkı bir şekilde uygulanması gerekmektedir. Bu nedenle, hükümetten bu konuda kararlılıkla hareket etmesi talep edilebilir.

c. Sorumluluk Zinciri İlkelerine Uygun Hareket Edilmesi Talebi: Denetim ve yaptırım 'sorumluluk zinciri ilkelerine' dayalı olarak yapılmalıdır. Bu, karayolu taşımacılık zinciri üzerinde yer alan tüm tarafların ihlallerden sorumlu tutulması gerektiği anlamına gelmektedir.

d. Uzun Soluklu Kampanya: Bu çağrı bir kerede sonuç vermeyebilir. Sendikalar, denetim ve yaptırım eksikliği sorununu çözmek konusunda ancak uzun soluklu bir kampanya yürütürse

başarılı olabilir. Bu kampanya, muhalif siyasi güçlerin, basın, konuyla ilgilenen akademisyenlerin, sektördeki işveren örgütlerinin ve diğer sektör paydaşlarının desteğini almayı hedeflemelidir. Ayrıca, böyle bir kampanya, sendikaların görünürlüğünü ve toplum nezdindeki prestijlerini artırarak örgütlenme konusunda yeni fırsatlar yaratmalarına yardımcı olacaktır.

2. Denetime Eşlik Etmesi Gereken Şikâyet ve Düzeltme Mekanizmalarını Oluşturma:

Etkili denetim ve yaptırım sistemlerine ek olarak, karayolu taşımacılığı sektöründe güvenliği güçlendirmek, üretkenliği artırmak, çalışanların haklarını korumak ve iş koşullarını iyileştirmek amacıyla erişilebilir, eşitlikçi, bağımsız ve tarafsız telafi ve şikâyet mekanizmaları oluşturulabilir. Bu konunun, "Denetim ve Yaptırım Eksikliğine Karşı Mücadele" kapsamında yapılacak çalışmalar belli bir olgunluğa ulaştıktan sonra gündeme getirilmesi stratejik açıdan en uygun tercih olacaktır. Bu kapsamda benimsenmesi gereken ilkeler ve uygulamalar şunlar olabilir:

a. Eşitlikçi ve Adil Erişim: Şikâyet ve düzeltme mekanizmaları, tüm karayolu taşımacılığı çalışanlarının, ünvanlarına veya işverenlerine bakılmaksızın kullanabileceği şekilde tasarlanmalıdır. Bu mekanizmalara erişim, tüm işçiler için eşit ve adil olmalıdır.

b. Bağımsızlık ve Tarafsızlık: Şikâyet ve düzeltme mekanizmaları, bağımsız ve tarafsız bir şekilde işlemelidir. Bu, işçilerin şikâyetlerini güvenle iletebilecekleri ve işverenlerin de bunları adil bir şekilde değerlendireceği anlamına gelir. Mekanizmalar, herhangi bir taraflılığa veya dış etkene maruz kalmamalıdır.

c. Erişilebilirlik: İşçiler, şikâyetlerini kolayca iletebilmelidir. Bu mekanizmaların erişilebilir olması, işçilere bilgi verme, başvuru yapma ve sonuçları takip etme süreçlerini basit ve anlaşılır kılarak onlara destek sunmalıdır.

d. Hızlı ve Etkin İşleyiş: Şikâyet ve düzeltme mekanizmalarının işleyişi hızlı ve etkin olmalıdır. İşçilerin şikâyetlerine yanıt verme ve sorunlarına çözüm bulma süreçleri, zaman kaybetmeden gerçekleştirilmelidir.

e. Eğitim ve Farkındalık: İşçilere, bu mekanizmaların nasıl kullanılacağı konusunda düzenli eğitimler verilmelidir. Ayrıca, işçilerin bu mekanizmaların varlığından haberdar olmaları sağlanmalıdır.

f. Denetim ve Yaptırım Sürecine Sendikaların Katılımı: Nihayet, kampanyanın ivme kazanmasıyla birlikte, hükümeti teftiş ve icra kurumları ile sendikalar ve işveren örgütleri arasında işbirliğini ve bilgi alışverişini teşvik etmeye çağırabiliriz. Bu çağrı Uluslararası Çalışma Örgütü'nün (ILO) konuyla ilgili tutumuna uygun düşen bir talep olacaktır. Ayrıca, işverenler, işveren örgütleri ve karayolu taşımacılığı zincirinde yer alan tüm taraflar, BM İş Dünyası ve İnsan Hakları Çerçevesine İlişkin Yol Gösterici İlkeleri uyarınca gerekli özeni göstermeye ve uygun adımları atmaya davet edilmelidir.

3. İSG Protokolleri ve Önleyici Tedbirler: Karayolu taşımacılığı sektöründe çalışan işçilerin sağlığı ve güvenliği, sendikaların öncelikli gündem maddelerinden biri olmalıdır. Bu amaçla, sendikalar karayolu taşımacılığı sektörü için İş Sağlığı ve Güvenliği (İSG) protokollerinin revize edilmesi ve uygulanması konusunda hükümete ve diğer ilgili kurumlara baskı yapmalıdır. Bu protokoller, uluslararası standartlara uygun olarak hazırlanmalı ve işçilerin maruz kaldığı riskleri azaltmak için etkili

önlemler içermelidir. Bu kapsamda sendikalar şunları yapabilir:

a. İSG Protokollerinin Revize Edilmesi: Sendikalar, hükümete ve diğer sektör paydaşlarına uluslararası standartlara uygun İSG protokollerinin geliştirilmesi için sorumluluk alma çağrısında bulunabilir. Bu protokoller, işçilerin çalışma koşullarını iyileştirmek ve kaza, yorgunluk, meslek hastalıkları gibi riskleri önlemek için kapsamlı bir şekilde tasarlanmalıdır.

b. İSG Eğitimi: İSG eğitimi, işçilere işlerini daha güvenli bir şekilde yapmalarını sağlayacak bilgi ve becerileri kazandırmak için hayati bir önem taşımaktadır. Sendikalar, üyelerine ve sektördeki diğer işçilere yönelik İSG eğitimlerinde aktif bir rol oynayabilir.

c. Önleyici Tedbirler: Özellikle kazalar, uzun çalışma saatleri, sınırlı dinlenme molaları, kas-iskelet sistemi sorunları gibi yaygın sorunları ele alan önleyici tedbirlerin alınması önemlidir. Sendikalar, işçilerin bu tür sorunlardan kaynaklanan riskleri en aza indirmelerine yardımcı olacak politikaların ve uygulamaların geliştirilmesini talep etmelidir.

d. Destek ve İşbirliği: Sendikalar bu talepleri dile getirirken muhalefet partilerini, akademik dünyayı ve basını da bu konuda destek vermeye davet etmelidir. Bu, konunun toplumun geniş kesimleri tarafından duyulmasına ve dikkate alınmasına katkı sağlayabilir ve taleplerin daha fazla kabul görmesini kolaylaştırabilir.

4. Cinsiyete Dayalı Mesleki Ayrı Tutma ve Ayrımcılığa Karşı Kararlı Bir Mücadele: Karayolu taşımacılığı sektöründe kadınların yeterince yer almaması, sektörün gelişimini ve rekabet gücünü olumsuz etkilemektedir. Kadınların sektöre katılımını artırmak ve sektördeki cinsiyet eşitsizliğini azaltmak için,

hükümetler, işverenler ve karayolu taşımacılığı paydaşları işbirliği içinde çalışmalıdır. Bu amaçla, şu önlemler alınabilir:

a. Çeşitliliği Destekleme: Sektöre daha fazla kadın ve diğer az temsil edilen grupların katılımını sağlamak için, eğitim, burs, staj ve mentorluk gibi teşvikler ve imkânlar sunulmalıdır. Bu, sektörün nitelikli ve çeşitli bir işgücüne sahip olmasını sağlayacaktır.

b. İzinler ve Yardımlar: Kadınların sektöre girişini ve kalıcılığını kolaylaştırmak için, doğum, ebeveynlik ve bakım izinleri gibi haklar güçlendirilmelidir. Tedarik zinciri yönetimi uygulamaları, iş-yaşam dengesine izin verecek şekilde iyileştirilmelidir.

c. Kariyer Gelişimi: Kadınların kariyerlerinde ilerleyebilmeleri için, eşit fırsatlar ve adil değerlendirme kriterleri oluşturulmalıdır. Cinsiyet temelli ayrımcılık ve tacizle mücadele edilmeli, kadınların liderlik pozisyonlarına ulaşmaları teşvik edilmelidir.

d. Dinlenme Alanları: Kadınların sektörde çalışırken ihtiyaç duydukları güvenli ve konforlu dinlenme alanları sağlanmalıdır. Bu, kadın işçilerin iş performansını ve memnuniyetini arttıracaktır.

e. Cinsiyete Hassas İSG Politikaları: İSG politikaları, cinsiyet eşitliğini gözetmeli ve kadın çalışanların özel ihtiyaçlarını karşılamalıdır. İSG politikaları cinsiyet farklılıklarını dikkate almalıdır.

f. İşyerinde Şiddetle Mücadele: İşyerinde cinsiyete dayalı şiddetin ve ayrımcılığın önlenmesi ve ortadan kaldırılması için gerekli tedbirler alınmalıdır. Çalışanların bu konuda bilgilendirilmesi ve bilinçlendirilmesi için eğitimler planlanabilir.

g. Karayolu sendikaları bu önlemlerin uygulanmasına katkıda bulunmalı ve cinsiyet eşitliği konusunda öncü bir rol üstlenmelidir. Bu, sektördeki çeşitliliği artırarak daha adil ve kapsayıcı bir çalışma ortamı oluşturmaya katkıda bulunacaktır. Sendikaların bu yönde başarılı ve inandırıcı adımlar atabilmesi için kendi demokratik yapıları içinde de gerekli değişikliklere gitmeleri gerekebilir.

5. Temel İşçi Haklarının Korunması:

Karayolu taşımacılığı sektöründe çalışan işçilerin temel haklarının korunması hem sektörün hem de toplumun yararına. Bu haklar, işçilerin örgütlenme özgürlüğü, toplu sözleşme hakkı, sosyal diyalog ve yasal düzenlemeler olarak özetlenebilir. Bu hakların hayata geçirilmesi için, sektördeki tüm işverenler ve işveren örgütleri, işçileri temsil eden sendikaların faaliyetlerine saygı göstermelidir. Aynı zamanda, işçilerin sendikal faaliyetlerini yürütebilmeleri için gerekli olanakları sağlamak da işverenlerin sorumluluğudur. Bu sorumluluklar, Uluslararası Çalışma Örgütü'nün çalışma yaşamı için belirlediği temel ilkeleri ve hakları içerir. Taşımacılık işkolundaki sendikalar aşağıdaki konularda ısrarlı şekilde kampanya yürütebilir:

a. Örgütlenme Özgürlüğü: Örgütlenme özgürlüğü tüm çalışanların, doğrudan istihdam ilişkisi içinde olmayanlar da -sözgelimi "esnaf" kuryeler- dâhil olmak üzere, sendikalara katılma hakkını kapsar. Karayolu taşımacılığı sektöründe çalışanlar, sendikaları tercih etme ve sendikal faaliyetlere katılma konusunda herhangi bir baskı veya tehdit hissetmemelidir. Bunun yasalarca korunan bir hak olduğu, bu hakkın engellenmesinin de bir hak ihlali olduğu bilinci yayılmalıdır. Bu konuda yapılacak kampanya ve faaliyetler sendikaların rutin çalışmaları arasında yer almalıdır.

b. Sosyal Diyalog: Sektördeki tüm taraflar arasında sosyal diyalog teşvik edilmelidir. İşverenler, sendikalar ve hükümet yetkilileri arasındaki işbirliği, sektörde daha adil ve sürdürülebilir çalışma koşullarının oluşturulmasına yardımcı olabilir. Sosyal diyalog, tarafların birbirlerinin görüşlerini dinlemesini, anlamasını ve saygı duymasını gerektirir.

c. Yasal Düzenlemeler: İşçi haklarını korumak için gerekli yasal düzenlemeler yapılmalıdır. Bu düzenlemeler, işçilerin sendikal faaliyetlere katılma hakkını tam olarak güvence altına almalı ve işverenlerin bu hakları engellemesini önlemelidir. Örneğin, yetki itirazı, NACE kodu değişikliği gibi uygulamalar, sendikasızlaştırmanın araçları olmaktan çıkarılmalıdır. Bu konuda işkolundaki sendikaların ortak mücadele zemininde buluşmaları baskı ve etki gücünü artıracaktır.

6. Kayıt Dışı Ekonomide Yer Alan Karayolu Taşımacılığı İşçilerinin Güvenceli İşe Kavuşturulması: Raporumuzda tespit edildiği gibi, Türkiye’de karayolu taşımacılığı sektöründe çalışan işçilerin azımsanamayacak bir bölümü kayıt dışı ekonomide faaliyet göstermektedir. Bu işçilerin milliyetleri ve göçmenlik statüleri her ne olursa olsun, becerilerinin geliştirilmesi ve kayıtlı ekonomiye geçişleri için desteklenmeleri gerekmektedir. Bu süreç, kayıtlı karayolu işçilerinin hak ve çıkarlarının korunması mücadelesi içinde en kalıcı ve işçi dayanışması perspektifine en uygun düşen çözümdür. Karayolu taşımacılığı sendikalarının bu konuda öncülük yapması, işçilerin ve sektörün daha sürdürülebilir bir geleceğe doğru ilerlemesine yardımcı olacaktır. Bunun için, sendikalar aşağıdaki konularda planlı uygulamalar üretebilmelidir:

a. Becerilerin Geliştirilmesi: Kayıt dışı çalışan karayolu taşımacılığı işçilerinin becerilerinin geliştirilmesi için eğitim ve mesleki gelişim fırsatları sunulmalıdır. Bu, işçilerin daha iyi iş fırsatlarına erişimini kolaylaştırabilir ve sektördeki verimliliği artırabilir. Sendikaların potansiyel üyelerinin gelişimine katkıda bulunması örgütlenme alanını genişletecektir.

b. Kayıtlı Ekonomiye Geçiş: Kayıt dışı işçilerin kayıtlı ekonomiye geçişi teşvik edilmelidir. Bu, işçilerin sosyal güvencelerden yararlanmalarını sağlayabilir ve işçi haklarını koruma konusunda önemli bir adım olabilir. Etkili denetimler ve caydırıcı cezalar gereklidir. Ancak bunun dışında, hükümet ve sektör paydaşları, kayıt dışı işçilerin kayıtlı ekonomiye geçişi için uygun teşvikler ve destekler de sağlamalıdır. Bu konuda yapılabilecekler sosyal diyalog yoluyla ortaya çıkarılacak ortak talepler doğrultusunda planlanabilir.

c. Sosyal Diyalog ve İşbirliği: Karayolu taşımacılığı sendikaları, kayıt dışı çalışanların örgütlenme ve toplu pazarlık haklarını kullanmalarını sağlayacak yasal düzenlemeleri talep etmelidir. Karayolu taşımacılığı sendikaları, kayıt dışı işçilerin temsil edildiği platformlarda yer almalı ve onların talep ve beklentilerini dile getirmelidir.

d. Eşitlik ve Adil Muamele: Kayıt dışı işçiler, ırk, renk, cinsiyet, dil, din, siyasi görüş, milliyet veya göçmenlik statüsü gibi nedenlerle ayrımcılığa maruz kalmamalıdır. Tüm işçilere eşit davranılmalı ve insan onuruna uygun bir şekilde muamele edilmelidir. Özellikle ITF ve ETF üyesi karayolu sendikaları, üye oldukları bu iki federasyonun ilkeleri ve ilgili tüzük hükümleri doğrultusunda bu konuda açık ve net bir tutum alarak eşitlik ilkesini savunmalı ve ayrımcılığa karşı aktif bir şekilde mücadele etmelidir.

7. Güvenli Ücretler, Tarifeler, Fiyatlar ve Oranlar (Safe Rates): Bu terim, müşterilerin (veya ekonomik işverenlerin) tedarik zincirleri boyunca çalışan işçilere adil ücret, çalışma koşulları ve güvenlik sağlamak için yasal ve düzenleyici bir sorumluluğu olduğunu belirtmektedir. “Safe Rates” terimi, Avustralya’da Taşımacılık İşçileri Sendikası’nın (TWU) başlattığı kampanyalarla ortaya çıkmıştır. Şimdi dünya çapında akademisyenler, ITF ve onun Avrupa kolu olan ETF üyesi sendikalar ve bazı hükümetler tarafından benimsenerek kullanılmaktadır. Ayrıca, “Güvenli Ücretler, Tarifeler, Fiyatlar ve Oranlar” ilkeleri, ILO’nun “Ulaştırma Sektöründe Uygun İş ve Yol Güvenliğinin Teşviki Hakkında Kılavuz”unda da yer almaktadır.

Bu terim, sürücülerin ekonomik ve/veya kurumsal baskılara maruz kalarak hız yapmak, araçlarını aşırı yüklemek, aşırı uzun saatler boyunca çalışmak veya yorgun bir şekilde araç kullanmak gibi tehlikeli davranışlara başvurmak zorunda kalmadan, güvenli bir şekilde çalışabilecekleri asgari ücret düzeylerine sahip olmalarını ifade etmektedir. Bu ilke, işçilerin güvenliğini ve refahını ön planda tutarak karayolu taşımacılığı sektöründe adil çalışma koşullarının sağlanmasını amaçlamaktadır.

Türkiye’deki karayolu sendikalarının, ITF’in güçlü bir biçimde desteklediği ve Avustralya, Güney Kore, Hollanda, Amerika Birleşik Devletleri ve Kanada gibi birçok ülkede olumlu sonuçlar vermiş olan bu küresel kampanyaya aktif olarak katılmaları gerekmektedir.

8. Karayolu Sendikaları için Uluslararası İşbirliği ve Dayanışma: Türkiye’de karayolu taşımacılığı sektörü, küresel rekabetin etkisi altında hızlı ve kapsamlı bir dönüşüm yaşamaktadır. Yabancı sermayeli şirketlerin, örne-

ğin DHL, UPS, FedEx gibi büyük firmaların pazar payı artarken, yerli şirketlerin uluslararası bağları giderek güçlenmektedir. Ceynak, Borusan, Ekol gibi önde gelen yerli şirketler uluslararası ortaklıklar kurmaktadır. Bu durum, Türkiye’deki karayolu sendikalarının uluslararası alanda daha fazla işbirliği yapma ve dayanışma içinde olma ihtiyacını artırmaktadır.

Avrupa İş Konseyleri, bu hedefe ulaşmada etkili bir araç olabilir. Avrupa Birliği’nde faaliyet gösteren büyük karayolu taşımacılığı şirketlerinin Avrupa İş Konseyi’ne üye olup olmadığını öğrenmek için ETF’ten destek alınabilir.

Uluslararası sendikal ilişkilerde karşılıklı destek esastır. Türkiye’deki sendikalar, yalnızca kendi ihtiyaçları için dayanışma talep etmekle kalmamalı, aynı zamanda başka ülkelerdeki sendikaların da dayanışma ihtiyacı olduğunda yardımcı olabilecek bir duruş ve duyarlılık sergilemelidir. Bu sebeple, Türkiye’deki karayolu sendikaları, üyelerine uluslararası işbirliği ve dayanışmanın önemini anlatmalı ve eğitim faaliyetlerini bu yönde yeniden planlamalıdır.

Uluslararası düzeyde ITF aracılığıyla diğer sendikalarla işbirliği yaparak, karayolu taşımacılığı sektöründe çalışanların haklarını ve koşullarını iyileştirmek için daha güçlü bir mücadele yürütmek mümkündür. Bu hem Türkiye’deki çalışanların hem de dünyadaki karayolu taşımacılığı çalışanlarının yararına olacaktır. Karayolu taşımacılığı işçilerinin hakları ve koşullarının iyileştirilmesi için özellikle küresel şirketler özelinde uluslararası dayanışma ve haberleşme ağları içinde yer almak ve bunların kurulmasında rol almak, sektördeki tüm işçilere fayda sağlayacaktır.

KAYNAKÇA

- Adıgüzel, M. Özcan, Y. (2022). Evden Eve Eşya Taşımacılık Sektörünün Yapısı, Sorunları, Çözüm Önerileri, İstanbul Ticaret Odası, Sektörel Araştırmalar, Yayın No: 2022-7. İstanbul. https://www.ito.org.tr/documents/Kurumsal/Yayinlar/evden_eve_esya_tasimacilik_sektorunun_yapisi_sorunlari_cozum_onerileri.pdf
- Aslan, S. ve Aslan, A. (2018). Uzun İnce Bir Yoldayım, Sürüyorum Gündüz Gece: Tur Şoförlerinin Çalışma Pratikleri. Çalışma ve Toplum, 3 (58). Retrieved from <https://dergipark.org.tr/tr/pub/ct/issue/71821/1155493>
- Baki, R. (2018). Avrupa Birliği Ülkeleri ile Türkiye'deki Lojistik Köy Uygulamaları ve Uygun Kuruluş Yeri Seçimi. Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 5 (2), 148-162. DOI: 10.30803/adusobed424132
- Başaran, İ.E., (2008). Örgütsel Davranış - İnsanın Üretim Gücü. Ekinoks Eğitim Danışmanlık. Ankara.
- Baverstock, A. Reeve, W. Burgess, A. (2007). Understanding Road Safety Issues For Courier and Food Delivery Riders: Quantitative Research Report, Synovate Ltd. <http://www.tfl.gov.uk/assets/downloads/delivery-riders-full-report-07.pdf>
- Bayram, L. (2005). Yönetimde Yeni Bir Paradigma: Örgütsel Bağlılık. Sayıştay Dergisi, (59), 125-139. Retrieved from <https://dergipark.org.tr/tr/pub/sayistay/issue/61516/918886>
- Birelma, A. "Türkiye Sendikalar Hareketinde Aykırı bir Yeniden Canlanma Vakası: TÜMTİS'in Yakın Dönemdeki Atılımı." Türkiye'nin Büyük Dönüşümü: Ayşe Buğra'ya Armağan Kitabı, der. Osman Savaşkan ve Mehmet Ertan, İletişim Yayınları, İstanbul, 579-607.
- Birleşmiş Milletler, ADR Tehlikeli Malların Karayolu ile Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Anlaşması Cilt I ve Cilt II, Avrupa Ekonomik Komisyonu İç Ulaştırma Komitesi, ECE/TRANS/257, New York ve Cenevre. <https://www.utikad.org.tr/images/Mevzuat/adrtehlikelimallarinkarayoluileuluslararasıtasimaciliginaailiskinavrupaanlasmasi-1597.pdf>
- Christie, N. & Ward, H. (2019). The Health and Safety Risks for People Who Drive for Work In The Gig Economy. Journal of Transport & Health, 13, 115-127. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2019.02.007>
- Coşkun, E. (2017). Türkiye'de Kağıtsız Göçmen Kadınlar ve Sosyal Hizmetler. Çalışma ve Toplum, 3 (54), 1299-1316. Retrieved from <https://dergipark.org.tr/tr/pub/ct/issue/71813/1155326>
- Çal, S. (2008). Araç Muayene Hizmetinin Özelleştirilmesi, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt: 57, Yıl: 2008, Sayı: 2, S. 63 - 113. <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/627020>
- Deliçay, M. (2021). Perakende e-Ticaretin Yükselişi: Fırsatlar, Sorunlar ve Öneriler. T.C. Strateji ve Bütçe Başkanlığı, Sektörler ve Kamu Yatırımları Genel Müdürlüğü, Yayın No: 0019.
- Devlet Planlama Teşkilatı (DPT), (1963). Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1963-1967, Ankara.
- Devlet Planlama Teşkilatı (DPT), (1995). Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1996-2000, Ankara.
- Devlet Planlama Teşkilatı (DPT), (2000). Uzun Vadeli Strateji ve Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 2001-2005, Ankara.
- Devlet Planlama Teşkilatı (DPT), (2006). Dokuzuncu Kalkınma Planı 2007-2013, Ankara.
- Durmaz, S. ve Özvurmaz, S. (2021). Şoförlerin sağlıklı yaşam biçimi davranışları: Bir pilot çalışma. Sağlık Akademisyenleri Dergisi, 8 (4), 290-295. Retrieved from <https://dergipark.org.tr/tr/pub/sagakaderg/issue/66017/901689>

Ekonomi Bakanlığı, (2016). E-İhracat Stratejisi ve Eylem Planı 2018-2020. <https://ticaret.gov.tr/data/5b87daf513b8761160fa17ee/aeb76335cb363aa6e80304e33eeb81d9.pdf>

Emekli, M. A. (2007). Avrupa Birliği'ne Uyum Sürecinde Türkiye Ulaştırma Politikaları ve Taşımacılık Sektörü Analizi, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Avrupa Birliği Anabilim Dalı.

Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Başkanlığı, (2021). Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi 2021-2030, https://www.trafik.gov.tr/kurumlar/trafik.gov.tr/01-Haberler/03-2021/2021_2030-Karayolu-Trafik-Guvenligi-Strateji-Belgesi.pdf European Environment Agency (EEA), (2022). Transport and Environment Report 2022 Digitalisation In The Mobility System: Challenges and Opportunities, EEA Report No 07/2022, <https://www.eea.europa.eu/publications/transport-and-environment-report-2022/transport-and-environment-report/view>

Eurostat, (2020) Energy, Transport and Environment Statistics, <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-statistical-books/-/KS-DK-20-001>

Hobsbawm, E. J. (1999). *İmparatorluk Çağı*, Çev. Vedat Aslan, Ankara: Dost Yayınları.

Hobsbawm, E. J. (2019) *Devrim Çağı 1789-1848* (9. Baskı), Çev. Bahadır Sina Şener, Ankara: Dost Kitabevi Yayınları.

ILO, (2022). Motosikletli Kuryeler Odağında Teslimat Sektörü Çalışanlarında Psikososyal Risk Analizi, Yazar: Nevin Küçük. https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---europe/---ro-geneva/---ilo-ankara/documents/genericdocument/wcms_831528.pdf

IRU, (2022). Driver Shortage Global Report 2022: Understanding the impact of driver shortages in the industry, <https://www.iru.org/system/files/IRU%20Global%20Driver%20Shortage%20Report%202022.pdf>

Islamic Development Bank (IsDB), Partnership on Sustainable Low Carbon Transport (SLOCAT), (2020). Transport, Climate Action And Sustainable Development: Synergies Across Ndc's And Vnrs in Isdb Member Countries, Erişim tarihi: 12.08.2023, https://sdgs.un.org/sites/default/files/2023-01/SLOCAT-ISDB_2020_Transport-Climate-Action-Sustainable-Development.pdf

Işık Erol, S. (2017). Sendikaların Verimlilik Üzerine Etkileri. İğdir Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, (11), 189-222. Retrieved from <https://dergipark.org.tr/tr/pub/igdirsosbilder/issue/66816/1044952>

ITF (2017), ITF Transport Outlook 2017, OECD Publishing, Paris. <http://dx.doi.org/10.1787/9789282108000-en>

ITF (2021), ITF Transport Outlook 2021, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/16826a30-en>

ITF (2023), ITF Transport Outlook 2023, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/b6cc9ad5-en>

İstanbul Planlama Ajansı (İPA). (2021), Pandemi Koşullarında Hizmet Sektöründe Çalışanların Beklentileri: Alışveriş Merkezi Çalışanları, Moto Kuryeler ve Özel Güvenlik Görevlileri, Araştırmacılar: Dr. Ece Öztan ve Prof. Dr. Nurcan Özkaplan, İstanbul.

İstanbul Planlama Ajansı (İPA). (2022), İki Teker Üstündeki Kent İşçileri: Moto Kuryeler, Güncel Emek Hareketliliği ve Sorumluluğun Bölüşümü Üzerine Politika Notu, Kent Gündemine Bakış. <https://ipa.istanbul/wp-content/uploads/2022/02/Motokurye-fl.pdf>

Kabaran, R. (2018). Türkiye'de Kara Yolu Taşımacılık Sektöründe Çalışan Tır ve Kamyon Şoförlerinin Emek Süreci. Birey ve Toplum Sosyal Bilimler Dergisi, 8 (2), 189-216. DOI: 10.20493/birtop.456530

Kalkınma Bakanlığı, (2015). Onuncu Kalkınma Planı (2014-2018) Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm Programı Eylem Planı, Ankara.

Kalkınma Bakanlığı, (2018). On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023): Lojistik Hizmetlerinin Geliştirilmesi, Özel İhtisas Komisyon Raporu, Ankara.

Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM), (2021). Karayolu Ulaşım İstatistikleri, Türkiye ve Karayolu İstatistikleri <https://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Yayinlar/YayinPdf/KarayoluUlasimIstatistikleri2021.pdf>

Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM), (2022). Karayollarında Ağır Taşıt Trafiklerinin ve Yük Taşımacılığının Özellikleri ve Eğilimleri: 2015 - 2016 - 2017 - 2018 - 2019 - 2020 Yılı Etüt Sonuçları, Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığı, Ulaşım Etütleri Şubesi Müdürlüğü.

Kaya, G. Akgündüz, Y. ve Ahi, B. (2022). İzmir'deki Franchising Restoranlarda Motokuryeler: İş İlişkileri, Sorunları ve Beklentileri. Uluslararası İnsan Çalışmaları Dergisi, 5 (10), 342-366. DOI: 10.35235/uicd.1173038

Keser, H. Y. (2011). Lojistik Sektörünün Rekabet Gücü Yönüyle Analizi: Türk Lojistik Sektörü İçin Bir Çalışma. Yayımlanmamış Doktora Tezi, Uludağ Üniversitesi, Bursa.

Kıdak, E. (2021), Kargo Taşımacılığında Kendi Hesabına Çalışma Aldatmacası: Esnaf Kurye Modeli, TÜMTİS Yayınları, İstanbul. https://tumtis.org/v2/wp-content/uploads/kitaplar/esnaf_kurye_kitap_tumtis.pdf

Koban, E. Keser, E. Y. (2010). Dış Ticarete Lojistik, Ekin Kitabevi, 3. Baskı, Bursa.

OECD, (2019). Unpacking E-commerce Business Models, Trends and Policies, <https://www.oecd.org/digital/ieconomy/unpacking-ecommerce.pdf>

OECD, 2010, Greener and Smarter: ICTs, The Environment and Climate Change.

Orhan, Ü. (2018). Karayolu Taşıma Sektöründe İşçi-İşveren İlişkileri, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Hukuk Anabilim Dalı, Özel Hukuk Bilim Dalı. İstanbul.

Orhan, Ü. (2019). Türkiye'de Karayolu Taşımacılığında Çalışan Şoförlerin İş Hukuku Problemlerinin İncelenmesi. Çalışma ve Toplum, 2 (61), 1093-1114. Retrieved from <https://dergipark.org.tr/tr/pub/ct/issue/71777/1155069>

Öçal, M. & Korkmaz, A. (2019). Otobüs Şoförlerinin Çalışma Koşulları Üzerine Bir Araştırma. Çalışma ve Toplum, 3 (62), 1823-1852. Retrieved from <https://dergipark.org.tr/tr/pub/ct/issue/71803/1155281>

Özgüner, Z. (2017). Lojistik Faaliyetlerin Süreçsel Etkinliğinde Rol Oynayan Değişkenlerin İşletme Performansına Etkisinde Lojistik Performansın Aracılık (Mediator) Rolü, Doktora Tezi, T.C. Hasan Kalyoncu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı. Gaziantep.

Özkaplan, N. (1995). "Türkiye'de Sendikalı Kamu İşçileri Daha Verimli!", Ekonomik Yaklaşım, Ekonomik Yaklaşım Association, C. 6 (17), 39-63.

Programlı Kalkınma Projeleri (2006). "Programlı Kalkınma Projeleri: 1948-1957 Dokuz Yıllık Karayolu Programı", Türkiye Mühendislik Haberleri, sayı:442-443, ss:26-29. <https://eski.imo.org.tr/resimler/ekutuphane/pdf/21.pdf>

Sosyal Güvenlik Kurumu (SGK). (2015). Karayolu ile Yük Taşımacılık Hizmetleri Sektörü: Sosyal Güvenlik Mevzuatı Açısından İşveren Rehberi. <https://www.tesk.org.tr/resimler/15Karayolu.pdf>

- Soysal, H. C. (2020). Lojistik Merkezler. Satınalma Dergisi, Yıl: 8, Sayı: 86, 27-30. https://ugm.com.tr/upload/files/buyernetwork-satinalma-dergisi-nde-lojistik-merkezler-konulu-makalemiz-ile-yer-aldik_2020-02-11_07-20-10.pdf
- T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı (2019). 100. Yıl Türkiye Planı: On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023)
- T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı (2022). Proje Envanteri, Coğrafi Bilgi Sistemleri Genel Müdürlüğü. <https://www.akillisehirler.gov.tr/wp-content/uploads/2022/07/Proje-Envanteri.pdf>
- T.C. Kalkınma Bakanlığı (2013). Onuncu Kalkınma Planı 2014-2018, Ankara.
- T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı (2012). İklim Değişikliği Ulusal Eylem Planı 2011-2023, Ankara. https://webdosya.csb.gov.tr/db/iklim/editordosya/file/eylem%20planlari/iklim%20degisikligi%20eylem%20plani_TR.pdf
- T.C. Ticaret Bakanlığı (2021). Yeşil Mutabakat Eylem Planı. <https://ticaret.gov.tr/data/60f1200013b876eb28421b23/MUTABAKAT%20YE%20C5%9E%20C4%B0L.pdf>
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığı. (2018). Kocaeli Milletvekili Haydar Akar'ın 7/3678 Esas Sayılı Yazılı Soru Önergesi ve Cevabı. <https://www2.tbmm.gov.tr/d27/7/7-3678sgc.pdf>
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (2022). 2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı. <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/bakanlik-yayinlari/20221025-2053-ulasirma-ve-lojistik-ana-plani-tr.pdf>
- Telman, N. ve Ünsal, P. (2004). Çalışan memnuniyeti. İstanbul: Epsilon Yayıncılık.
- TESK (2015). Karayolu ile Yük Taşımacılık Hizmetleri Sektörü, Sosyal Güvenlik Mevzuatı Açısından İşveren Rehberi, <https://www.tesk.org.tr/resimler/15Karayolu.pdf>
- The World Bank (2017). Railway Reform: Toolkit for Improving Rail Sector Performance, https://www.ppiaf.org/ppiaf/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/railways_toolkit/index.html
- Toprak, N. G. (2020). Orta Koridor Girişimi Bağlamında Türkiye'nin Değişen Orta Asya Politikası. Ahi Evran Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 6 (1), 19-32.
- Trafik İstatistikleri Bülteni, Ülke Geneli, Temmuz 2023, Trafik Başkanlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü. <https://trafik.gov.tr/kurumlar/trafik.gov.tr/04-Istatistik/Aylik/Temmuz23.pdf>
- Tümenbatur, A. (2021). Orta Koridor Üzerindeki Demir İpekyolu Güzergâhi ve Lojistik Merkez Yer Seçimi. Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Adana'nın Kurtuluşunun 100. Yılına Özel Sayı, 102-110. DOI: 10.35379/cusosbil.977922
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (2020). Demiryolu Sektör Raporu 2019, Ankara. <https://static.tcdd.gov.tr/webfiles/userfiles/files/2019sektorrapor.pdf>
- Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası (TCMB), Sektör Bilançoları 2009-2021, <https://www3.tcmb.gov.tr/sector/#/tr>
- Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) (2023). Motorlu Kara Taşıtları. <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Motorlu-Kara-Tasitlari-Mart-2023-49425>
- Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) (2023). Sera Gazı Emisyon İstatistikleri 1990-2021. <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Greenhouse-Gas-Emissions-Statistics-1990-2021-49672>

Türkiye Sanayici ve İş Adamları Derneği (TÜSİAD), (2014). Türkiye'de Kombine Taşımacılığın Fırsatları, Editörler: Nurşen Numanoğlu, Mehmet Evren Eynehan ve Güzde Morkoç. Yayın No: TÜSİAD-T/2014-12/565

Türkiye İş Kurumu (İŞKUR), 2021 Yılı İşgücü Piyasası Araştırma Raporu. <https://media.iskur.gov.tr/51145/turkiye.pdf>

Ulaştırma Bakanlığı ve İstanbul Teknik Üniversitesi (2005). Ulaştırma Ana Planı Stratejisi Sonuç Raporu, Ulaştırma ve Ulaşım Araçları UYG-AR Merkezi. https://www.bebka.org.tr/admin/datas/sayfas/files/Ulasrma_Ana_Plani_Stratejisi.pdf

United Nations Economic Commission for Europe (UNECE), (2012). The Euro-Asian Transport Links (EATL), Phase II Expert Group Report, https://unece.org/DAM/trans/main/eatl/docs/EATL_Report_Phase_II.pdf

UNFCCC (2021). Climate Action Pathway Transport: Vision and Summary, Global Climate. Action and Marrakech Partnership. https://unfccc.int/sites/default/files/resource/Transport_Vision%26Summary_21.pdf

United Nations (UN). (2021). Sustainable transport, sustainable development. Interagency report for second Global Sustainable Transport Conference. https://sdgs.un.org/sites/default/files/2021-10/Transportation%20Report%202021_FullReport_Digital.pdf

UTİKAD (2019). Türkiye'de E-Ticaret ve E-İhracat: Gelişim Potansiyeli ve Lojistik Süreçler, Hazırlayan Tuğba Bafra, <https://www.utikad.org.tr/images/HizmetRapor/turkiyedeeticaretveehracatgelisimpotansiyelivelojistiksurecler-05853.pdf>

Uyaroğlu, O. (2022). CMR'ye Göre Taşıyıcının Eşyanın Kaybı ve Hasarından Doğan Zararlardan Sorumluluğu. Türkiye Adalet Akademisi Dergisi, 0 (51), 535-564. DOI: 10.54049/taad.1140219

Varol, F. S., (2022). Taksi Şoförlerinin Çalışma Koşulları: Denizli ve İzmir İlleri Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri Ana Bilim Dalı Tezli Yüksek Lisans Programı, Danışman: Prof. Dr. Oğuz Karadeniz, <https://gcris.pau.edu.tr/bitstream/11499/45933/1/10511955.pdf>

Yankın, F. B. (2019). Dijital Dönüşüm Sürecinde Çalışma Yaşamı. Trakya Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 7(2), 1-38. <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/639636>

Yıldırım, S. (2023). Cavit Orhan Tütengil ve Türkiye'nin Karayolları. Toplumsal Tarih Akademi, (2), 138-144. Retrieved from <https://dergipark.org.tr/tr/pub/ttakademi/issue/78535/1275788>

Yılmaz, Özhan (2012). Karayolu Ulaşımında Akıllı Ulaştırma Sistemleri, Uzmanlık Tezi, Kalkınma Bakanlığı, Yayın No: 2840 <https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2022/08/Karayolu-Ulasiminda-Akilli-Ulastirma-Sistemleri-Ozhan-Yilmaz.pdf>

EK-1 Görüşmelerin Çerçevesine İlişkin Sorular

Taşımacılık Sektörü İşveren Temsilcileri İçin Görüşmenin Çerçevesi

1. Karayollarının altyapısal durumuna ilişkin görüşlerinizi paylaşır mısınız? (Karayollarının mevcut durumu iş akışının sorunsuz devam etmesi bakımından yeterli mi? Tamamlanmasını beklediğiniz projeler var mı? Yeni yol yapımı ihtiyacı var mı?)
2. Kombine taşımacılık için kullanılan aktarma noktaları ve yol koridorları hakkındaki görüşleriniz nelerdir? (Lojistik merkezleri yeterli mi? Merkezler ihtiyacı karşılıyor mu? Pan-Avrupa (TEN), Trans-Avrupa (TEN-T), TRACECA gibi koridorlar mevcut haliyle yeterli mi? Yenileri için gelecek planlarınızı/önerileriniz/girişimleriniz var mı?)
3. Dijitalleşme çağı çok hızlı dönüştürüyor. Bunun taşımacılıktaki yansımalarına ilişkin ne söyleyebilirsiniz? Yoğun olarak ne tür otomasyon sistemleri kullanıyorsunuz ve bu sektörü nasıl etkiliyor?
4. Covid-19 süreci sektörü nasıl etkiledi?
5. Taşımacılığa ilişkin uluslararası ve ulusal yasal düzenlemelerin sektöre etkileri hakkındaki düşünceleriniz nelerdir?
6. İklim değişikliği konusu sektörü nasıl etkiliyor? Bu mesele neleri değiştirdi/değiştirecek?
7. Sektörü bir de çalışanlar açısından değerlendirebilir misiniz? (Çalışma ilişkileri mevzuatı, çalışanların profili, eğitim açısından ihtiyaçlar, kayıt dışı istihdamın durumu, işçiler ve işverenler arasında ön plana çıkan olumlu/olumsuz durumlar vs.)

Taşımacılık Sektörü İşçi Dernek Temsilcileri İçin Görüşmenin Çerçevesi

1. Derneğinizi kuruluş sürecini aktarır mısınız? (Neden kuruldu? Kimleri örgütliyor? Neyi hedefliyor? Kazanımları neler oldu?)
2. Üye profilinizden bahseder misiniz? (Cinsiyet, yaş, eğitim durumu vs.)
3. Üyelerinizin çalışma koşullarından bahseder misiniz? (İstihdam türü, çalışma süreleri, ücretler, hak ihlalleri vs.) Taşımacılık çalışanlarından size yansıyan sektöre ilişkin temel problemler/ihtiyaçlar nelerdir?
4. Covid-19 süreci üyelerinizi nasıl etkiledi? (Bu süreç sektörü dönüştürdü mü? Değişen neler var? Bunlar çalışanlara nasıl yansıdı?)
5. Taşımacılık işkolunda örgütlenen sendikalar hakkında ne düşünüyorsunuz? (Sendikalara ilişkin bilgi ve algı nasıl? İlişki var mı yok mu?)

Taşımacılık Sektöründe Örgütlenen Sendikalar İçin Görüşme Soruları

1. Taşımacılık işkolunun genel durumu hakkındaki görüşlerinizi paylaşır mısınız?
2. Üye profilinizden bahseder misiniz? (Cinsiyet, yaş, eğitim durumu vs.)
3. Üyelerinizin çalışma koşullarından bahseder misiniz? (İstihdam türü, çalışma süreleri, ücretler, hak ihlalleri vs.) Taşımacılık çalışanlarından size yansıyan sektöre ilişkin temel problemler/ihtiyaçlar nelerdir?
4. Taşımacılık işkolunda örgütlenen STK/dernekler hakkında ne düşünüyorsunuz? (Derneklere ilişkin bilgi ve algı nasıl? İlişki var mı yok mu?)
5. Covid-19 süreci üyelerinizi nasıl etkiledi? (Bu süreç sektörü dönüştürdü mü/değişen neler var? Bunlar çalışanlara ve sendikaya nasıl yansıdı?)
6. Sektöre ve sendikalara ilişkin mevcut yasal düzenlemeler sendikanızı/örgütlenmeyi nasıl etkiliyor? (Ön açan ya da engelleyen düzenlemeler var mı? Korunmasını ya da değiştirilmesini talep ettiğiniz düzenlemeler var mı? Bunun için neler yapıyorsunuz?)
7. Sendikanızın üyelerinizle ilişkisi nasıldır? (İlişkileri güçlü tutmak için ne gibi çalışmalar yapıyorsunuz? Üyelerinizin sendikadan ne gibi talepleri oluyor? Sosyal ve kültürel çalışmalarınız var mı?)
8. Sendikanızın uluslararası örgütler/üst örgütlerle ilişkisi hakkında bilgi verir misiniz? (Hangi üst örgütlere üye? Üst örgütlerle ilişkinin sendikaya nasıl katkıları var? Başka ülke sendikaları ile aranızdaki farklara/benzerliklere ilişkin ne söyleyebilirsiniz?)



DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI SEKTÖR ARAŞTIRMASI RAPORU

Meltem Azdemir Yalçinkaya

Selçuk Akbıyık

TABLolar LİSTESİ

- Tablo 1:** Konvansiyonel Ana Hat Ekspres Trenler
- Tablo 2:** Konvansiyonel Ana Hat Bölgesel Trenler
- Tablo 3:** Faaliyete Geçen ve Yapımı Devam Eden Lojistik Merkezler
- Tablo 4:** TCDD Taşımacılık A.Ş. 2022 Yılı Çeken Çekilen Araç Mevcudiyeti
- Tablo 5:** 2008 Yılı TCDD Ana Hat Lokomotifleri Yaş Durumu
- Tablo 6:** 2022 Yılı TCDD Taşımacılık A.Ş. Ana Hat Lokomotifleri Yaş Durumu
- Tablo 7:** TCDD Taşımacılık A.Ş. Yolcu Araçlarının Mevcudiyeti
- Tablo 8:** TCDD'ye Ait Mevcut Vagonların Durumu
- Tablo 9:** 1960-1997 Yılları Arasında TCDD'ye Ait Gar, Durak ve İstasyon Sayıları
- Tablo 10:** Gar İstasyon ve Durak Sayısı
- Tablo 11:** Garların Durumu
- Tablo 12:** TCDD 2009-2013 Kâr /Zarar
- Tablo 13:** TCDD 2013-2017 Kâr/Zarar
- Tablo 14:** TCDD 2018-2022 Kâr/Zarar
- Tablo 15:** NACE Kodu Demiryolu Taşımacılığı Olan Firmalar
- Tablo 16:** İthalatta Taşıma Türlerinin Yıllara Göre Yüzdesel Payları
- Tablo 17:** İhracatta Taşıma Türlerinin Yıllara Göre Yüzdesel Payları
- Tablo 18:** Demiryolu Yük Taşımacılığı Sektörü Kâr/Zarar Durumu (Bin TL)
- Tablo 19:** Türkiye'nin Uluslararası Yük Taşınması (1000 ton)
- Tablo 20:** TCDD ve TCDD Taşımacılık A.Ş. Genel Müdürlüğü'nün Yıllar İçinde Personel Sayısında Yaşanan Değişim
- Tablo 21:** TÜLOMSAŞ, TÜDEMDAŞ ve TÜVASAŞ'ın Personel Sayısında Yıllar İçinde Yaşanan Değişim
- Tablo 22:** Nace Kodu Şehir İçi Hafif Raylı Sistemlerle Yolcu Taşımacılığında Faaliyette Olan Belediye Şirketleri
- Tablo 23:** TCDD 2018-2022 Yılları Arasında Demiryollarında Gerçekleşen Kazalar
- Tablo 24:** Taşımacılık İşkolunda Yer Alan Sendikalar, Üye Sayıları ve Sendikalaşma Oranları
- Tablo 25:** Kamu Görevlileri Konfederasyonları ve Üye Sayıları
- Tablo 26:** Kamu Görevlileri Ulaştırma Hizmet Kolunda Örgütlü Sendikalar, Bağlı Oldukları Konfederasyonlar, Üye Sayıları ve Sendikalaşma Oranları

GİRİŞ

Bu araştırma, Türkiye’de demiryolu taşımacılığının güncel durumunu ve gelecekteki eğilimlerini ortaya koyarak, demiryolu çalışanlarının sektördeki hak ve çıkarlarını en iyi şekilde savunabilmeleri için sendikalara ve ilgili paydaşlara rehberlik etmeyi amaçlamaktadır. Araştırma, demiryolu taşımacılığının mevcut yapısı ve sorunları, ulusal ve uluslararası düzeydeki politika ve stratejiler ile demiryolu çalışanlarının örgütlenme durumu ve taleplerini analiz eden 3 ana bölümden oluşmaktadır.

Araştırmanın *Türkiye’de Demiryolu Taşımacılığının Altyapısal Durumu ve Aktörleri* başlıklı birinci bölümünde, Türkiye’de demiryolu taşımacılığının mevcut formları ve özellikleri, altyapısal durumu, kamu ve özel sektörün mevcut durum ve eğilimleri ele alınmaktadır. *Türkiye’de Demiryolu Taşımacılığını Etkileyen Politik Durum: Eğilimler ve Yasal Düzenlemeler* başlıklı ikinci bölümde, Türkiye’de demiryollarının Avrupa Birliği’ne (AB) uyumlaştırılması süreci, iklim değişikliği özelinde yükümlü olunan uluslararası sözleşmeler ve bunların ulusal yasal düzenlemelere etkisi ve uygulama pratikleri ile uluslararası tedarik zincirinde yaşanan gelişmelerin Türkiye’de demiryolu taşımacılığına etkisi incelenmektedir. Araştırmanın *Çalışma İlişkilerine Yönelik Yasal Düzenlemeler ve Demiryolu Taşımacılığında Çalışma* başlıklı 3. ve son bölümünde ise Türkiye’de demiryolu taşımacılığında çalışanların durumu, Türkiye’deki emek rejiminin sosyal, siyasal ve iktisadi etkenler ile çevrelenmiş olan tarihsel gelişimi ve değişimi bağlamında ele alınmaya çalışılmıştır.

Araştırma kapsamında, sektörde faaliyet gösteren 3 önemli işveren kuruluşu olan Demiryolu Taşımacıları Derneği (DTD), Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD) ve Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) ile demiryolu taşımacılığında örgütlenme faaliyetleri yürüten Demiryol-İş Sendikası, Nakliyat-İş Sendikası ve Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası (BTS) ile görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Araştırmanın verileri, ilgili akademik kaynaklar, medya haberleri, resmî kurumlar ile işveren ve işçi örgütlerinin yayınladığı rapor ve bildirimler ile yapılan görüşmelerden elde edilmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE'DE DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞININ ALTYAPISAL DURUMU VE AKTÖRLERİ

1.1. Türkiye'de Demiryolu Taşımacılığının Mevcut Formları ve Özellikleri

Türkiye'de demiryolu taşımacılığı, yüksek hızlı tren (YHT) ve konvansiyonel hatlar olmak üzere iki ana formda gerçekleştirilmektedir. YHT hatlarında genellikle TCDD Taşımacılık A.Ş. tarafından yolcu taşımacılığı yapılırken konvansiyonel hatlarda ise şehir içi (banliyö) ve şehirlerarası yolcu taşımacılığı ile yük taşımacılığı yapılmaktadır. Öte yandan, Türkiye'de şehir içi raylı sistemler de farklı formlarıyla tercih edilen yolcu taşıma sistemleridir.

1.1.1. Şehir İçi Yolcu Taşımacılığı

Şehir içi raylı sistemler, şehir içi yolcu taşımacılığında kullanılan ve işletim sıklığı ile öne çıkan raylı sistemlerdir. Türkiye'de bu sistemler arasında metro, hafif metro, tramvay ve banliyö sistemleri kullanılmaktadır. Banliyö dışındaki sistemler, özel olarak ayrılmış hatları kullanan, diğer sistemler ile yolları kesişmeyen kapalı sistemlerdir. Bu raylı sistemler arasındaki farklar, ray genişliği, yolcu taşıma kapasitesi, hız ve enerji kullanımı gibi unsurlara dayanmaktadır.

Ulusal mevzuattaki yolcu taşımacılığına ilişkin tanımlamalar, "*Kamu Hizmeti Yükümlülüğü Kapsamında Desteklenecek Demiryolu Yolcu Taşıma Hatları ile Kamu Hizmeti Yükümlüsü Tren İşletmecisinin Belirlenmesine İlişkin Yönetmelik*" te yer almaktadır. 20 Nisan 2023 tarihli Resmî Gazete'de yayımlanmış olan bu yönetmeliğin tanımlar başlığı altında, "*Banliyö yolcu taşımacılığı: Ulusal demiryolu altyapı ağına bağlı olan hatlarda 120 km/s'ye kadar hız yapabilen demiryolu yolcu taşımacılığı araçları ile verilen, kalkış ve varış noktası ile güzergâhı aynı ilin sınırları içinde kalan ya da mücavir il sınırları içerisinde seferi biten, çok sayıda duraktan yolcu iniş-binişinin sağlandığı, günlük sefer sayısı çok fazla olan, kısa mesafeli toplu yolcu taşımacılığı hizmetleri*" olarak tarif edilmektedir.

6461 sayılı Kanunla kurulan TCDD Taşımacılık A.Ş.'ye, kamu hizmeti yükümlülüğü kapsamında belirlenmiş olan hatlarda taşımacılık yapma görevi verilmiştir. Bu çerçevede şirket, ana hatlar üzerinde bulunan banliyö hatlarında, diğer ana hat ve bölgesel yolcu taşımacılığının yanı sıra şehir içi yolcu taşımacılığı da yapmaktadır. TCDD Taşımacılık A.Ş., Demiryolu Tren İşletmecisi (DTİ) olarak İstanbul'da Marmaray, Ankara'da Başkentray ile yolcu taşımacılığı yaparken İzmir'de aynı rolü İzmir Büyükşehir Belediyesi ile TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin yarı yarıya ortaklığıyla kurulmuş olan İZBAN üstlenmektedir.

Marmaray Projesinin ilk etabı olan Ayrılıkçeşmesi-Kazlıçeşme arası 29 Ekim 2013'te, ikinci etabı olan Halkalı-Gebze etabı ise 12 Mart 2019'da hizmete girmiştir. Ankara'da Kayaş-Sincan arasındaki mevcut banliyö hattının metro standartlarına çıkarılması amacıyla gerçekleştirilen Başkentray, 12 Nisan 2018 tarihinden bu yana faaliyettedir. Benzer şekilde, İzmir'de metro standartlarında

banliyö işletmeciliği yapmak amacıyla Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, TCDD ve İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin iş birliği ve sözü edilen son iki kuruluşun yüzde 50'lik ortaklığıyla kurulan İZBAN, Aliağa-Selçuk arasında 2010 yılında hizmet vermeye başlamıştır. Bu çerçevede, Türkiye'de Marmaray, Başkentray ve İZBAN dışında, Gaziantep'te 5 Kasım 2022 tarihinde açılışı yapılarak faaliyete başlayan Gaziray ile birlikte, toplamda 4 ilde banliyö taşımacılığı yapılmaktadır.

Öte yandan hafif raylı sistemler taşımacılığının yapıldığı hatların bir kısmı yerel belediyeler tarafından inşa edilerek işletilirken, bir kısmı ise Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından inşa edilmekte ve belediyelerle yapılan protokoller çerçevesinde, tamamlanmalarının ardından ilgili belediyelere devredilmektedir. Farklı şehirlerde işletilmekte olan raylı sistemleri şu şekilde sıralamak mümkündür: Ankara Metrosu (1996), İzmir Metrosu (2000), Bursa Metrosu (2002), Adana Metrosu (2010), Eskişehir Raylı Sistem Hattı (2004), Kayseri Raylı Sistem Hattı (2009), Gaziantep Raylı Sistem Hattı (2011), Samsun Raylı Sistem Hattı (2010), Antalya Raylı Sistem Hattı (2009), Konya Raylı Sistem Hattı (1999) ve Kocaeli Raylı Sistem Hattı (2017). Bu hatlarda gerçekleştirilen yolcu taşımacılığı, yerel belediyeler eliyle yürütülmektedir.

Metro İstanbul, 1988 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) tarafından İstanbul Ulaşım A.Ş. adıyla kurulmasının ardından faaliyete geçmiştir. Hâlihazırda 207,75 kilometre uzunluğundaki 18 hatta, 210 istasyon aracılığıyla hizmet vermektedir (Metro İstanbul, 2023:14). Bu, aynı zamanda, Türkiye'deki şehir içi raylı sistemin en yoğun olduğu ilin İstanbul olduğu anlamına gelmektedir. Metro İstanbul'un 2022 yılına ait Faaliyet Raporu'na göre, şirket 9 raylı sistem hattında faaliyet göstermektedir. Bu hatlar arasında metro başta olmak üzere, 4 tramvay, 2 füniküler ve 2 teleferik hattı bulunmaktadır (Metro İstanbul, 2023:30).

Ankara'da ise Ankaray ve Ankara Metrosu olarak 2 farklı raylı sistem üzerinde şehir içi yolcu taşımacılığı¹ yapılmaktadır. Ankaray, Dikimevi-AŞTİ güzergâhında hizmet vermektedir. Ankara Metrosu ise Batıkent-Kızılay, Çayyolu-Kızılay, Batıkent-Sincan-Törekent, Keçiören-AKM olmak üzere 4 hatta, 67 istasyon ve toplam 67,93 km hat uzunluğu ile faaliyet göstermektedir. Bu hatlar, 7 Temmuz 1995 tarihinde EGO Genel Müdürlüğü ile imzalanan anlaşma çerçevesinde, BUGSAŞ A.Ş.² tarafından işletilmektedir.

İzmir'de şehir içi raylı yolcu taşımacılığı yukarıda sözü edilen İZBAN banliyö hattına ek olarak, metro ve tramvayla birlikte 3 farklı şekilde gerçekleştirilmektedir.

Hafif raylı taşımacılık yapılan bu hatların dışında, birçok şehirde devam eden projeler bulunmaktadır. Bunlar Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yönetilmekte olup, bazıları henüz projelendirme aşamasındayken diğerleri ise kısa bir süre içinde faaliyete geçecek düzeye ulaşmış durumdadır. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından hazırlanan "Ulaşan ve Erişen Türkiye 2002-2022" başlıklı raporda, İstanbul özelinde çeşitli kent içi ulaşım projelerinin gündeme alındığı ve bunların metro ağlarının geliştirilmesine yönelik projeler olduğu görülmektedir.

1 Erişim Linki: <https://www.ego.gov.tr/sayfa/1075/rayli-sistem> (Erişim Tarihi: 15.08.2023)

2 Erişim Linki: <https://www.bugsas.com.tr/hakkimizda.aspx> (Erişim Tarihi: 16.08.2023)

Bu doğrultuda, Ankara’da “AKM-Gar-Kızılay Metrosu Projesi” ile İzmir’de İZBAN’ın geliştirilmesi ve “Halkapınar Otogar Metrosu” isimli bir yeni hattın inşasının gündemde olduğu belirtilmektedir. Ayrıca, Kocaeli’nde “kenti metro ile tanıştırma” amacını taşıdığı belirtilen “Gebze OSB- Darıca Sahil Metro Projesi” yürütülmekte ve “Kocaeli Şehir Hastanesi Tramvay Hattı Projesi” ile şehir içi tramvay hatlarının yaygınlaştırılması hedeflenmektedir. Bursa’da “Emek Şehir Hastanesi Raylı Sistem Projesi” ve Konya’da hem yeni bir metro projesi hem de “Konyaray” isimli bir banliyö projesi üzerinde çalışılmaktadır. Kayseri’de ise “Kayseri Anafartalar-HT Gar Tramvay Hattı” (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2022, 118-122) ile şehir içi raylı sistemlerin geliştirilmesine çalışılmaktadır.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından yapılan bir açıklamada,³ İstanbul’da 2018 yılında 2 milyar 50 milyon olan yıllık yolculuk sayısının, 2022 yılında yüzde 13,6 artışla 2 milyar 330 milyona yükseldiği belirtilmektedir. Ayrıca, günlük seyahat sayısının 2018 yılında ortalama 5,6 milyon iken 2022 yılında yüzde 14 artışla ortalama 6,4 milyon seviyesine ulaştığı ve 2022’nin Aralık ayında günlük yolculuk sayısının 8 milyona kadar çıktığı ifade edilmektedir. Aynı açıklamada, 2020 yılından itibaren lastik tekerlekli toplu taşımının payında düşüş yaşandığı ve raylı sistemlerle yapılan yolculukların oranında ortalama yüzde 16’lık bir artış olduğu bilgisi verilmektedir. Lastik tekerlekli toplu taşımının 2018 yılında yüzde 60,99 olan payının, Ekim 2022’de yüzde 55,15’e kadar gerilediği belirtilmektedir.

Sonuç olarak, büyük kentlerde şehir içi raylı taşımacılığa yapılan kamusal yatırımların, toplumsal fayda ve çevresel sürdürülebilirlik açısından anlamlı sonuçlar doğurduğunu söylemek mümkündür. Bu yatırımlar, şehirlerin ulaşım altyapısını geliştirmeye ve toplu taşımacılığın kullanımını arttırmaya yönelik önemli adımlar olarak değerlendirilebilir.

1.1.2. Şehirlerarası Yolcu Taşımacılığı

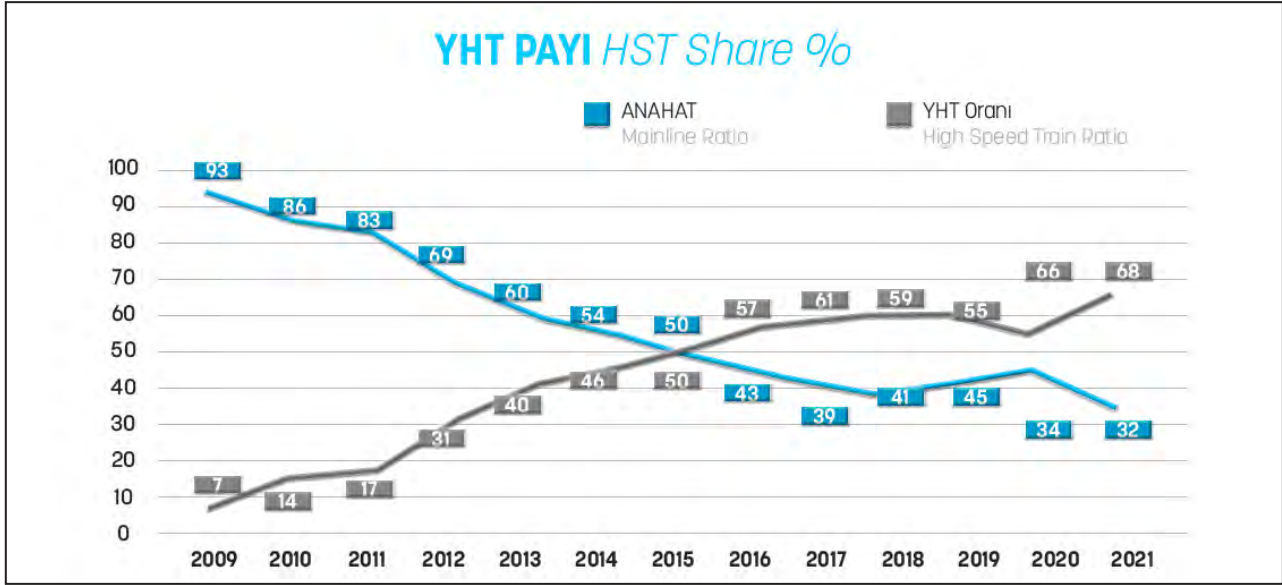
Demiryolu hatlarında şehirlerarası yolcu taşımacılığı 6461 sayılı Kanunla hükme bağlanan ve DTİ olarak 1 Ocak 2017 tarihinde faaliyetlerine başlayan TCDD Taşımacılık A.Ş. tarafından yapılmaktadır. TCDD Taşımacılık hem konvansiyonel hatlarda hem de YHT hatlarında yolcu taşımacılığını kamu hizmeti yükümlülüğü kapsamında yerine getirmektedir.

Türkiye’de YHT hatlarında tren işletmeciliği ilk kez 13 Mart 2009 tarihinde, Ankara-Eskişehir güzergâhında başlamıştır. 24 Ağustos 2011 tarihinde Ankara-Konya, 24 Mart 2013 tarihinde Eskişehir-Konya, 25 Temmuz 2014 tarihinde Ankara-İstanbul ve 18 Aralık 2014 tarihinde ise Konya-İstanbul arası YHT hattı işletmeye alınan hatlar arasındadır (TCDD Taşımacılık A.Ş., 2022:26). 26 Nisan 2023 tarihinde Ankara-Sivas YHT hattının hizmete açılması ile birlikte YHT hattı sayısı 6’ya yükselmiştir.

Aşağıda, 2009 ila 2021 yılları arasında YHT ve ana hatlarda yapılan yolcu taşımacılığı faaliyetlerinin paylarını gösteren bir grafik yer almaktadır. Bu grafikten hareketle, 2009 yılında demiryollarında yapılan taşımacılık içerisinde ana hat taşımacılığının payının yüzde 93, YHT taşımacılığının

3 Erişim Linki: <https://ibb.istanbul/arsiv/40732/toplu-ulasimda-rekor> (Erişim Tarihi: 01.08.2023)

payının ise yüzde 7 olduğu görülmektedir. 2021 yılında ana hat taşımacılığının payı yüzde 32'ye gerilerken YHT taşımacılığının payı ise yüzde 68'e yükselmiştir. YHT taşımacılığının payında hemen her yıl artış yaşanırken, konvansiyonel hatlarda yapılan ana hat taşımacılığının payı ise azalış eğilimi göstermektedir.



Kaynak: TCDD 2007-2021 İstatistik Yıllığı, 2022:65

Konvansiyonel hatlar üzerinde yapılan şehirlerarası yolcu taşımacılığının payındaki bu düşüş, TCDD'nin yeniden yapılandırılması kapsamında 2005 yılında hazırlanmış olan CANAC Raporu'nun "Ana Hat Yolcu Hizmetleri" bölümünde yer alan, "7.2 Hizmetlerin Azaltılması" başlıklı kısımda demiryollarının yeniden yapılandırılması sürecine yönelik olarak önerilen yaklaşımdan kaynaklanmaktadır. Buna göre, bazı hat kesimlerinden yolcu hizmetinin tamamen kaldırılması ve bazı hat kesimlerinde de çalışan yolcu trenlerinin sıklığının azaltılması öngörülmektedir (CANAC Bileşen B Raporu:39). Diğer bir deyişle, konvansiyonel hatlara yatırım yapılmaması kararlaştırılmış durumdadır.

YHT yolcu taşımacılığı ağının genişlemesiyle birlikte konvansiyonel hatlardaki yolcu taşımacılığının payı düşüşe geçerken, bu dönemde çeşitli TCDD raporlarında da belirtildiği üzere, tüm konvansiyonel hatlarda yenileme çalışmaları gerekçe gösterilerek tren seferleri iptal edilmiş,⁴ ancak daha sonra bu hatların bir kısmında taşımacılık tümüyle kaldırılmıştır.

Konvansiyonel hatlarda yolcu taşımacılığı, ana hat ve bölgesel tren taşımacılığı olarak 2 şekilde yapılmaktadır. Ana hat yolcu taşımacılığı, farklı bölgelerdeki noktaları birbirine bağlama amacını taşırken, bölgesel hatlar aynı bölge içerisinde çalışan trenlerdir.

Kamu Hizmeti Yükümlülüğü Kapsamında Desteklenecek Demiryolu Yolcu Taşıma Hatları ile Kamu Hizmeti Yükümlüsü Tren İşletmecisinin Belirlenmesine İlişkin Yönetmelik'te ana hat yolcu taşımacılığı şu şekilde tanımlanmaktadır: "Birden fazla coğrafi bölge arasında gerçekleştirilen ve 160 km/s'ye kadar hız yapılabilen uzun mesafeli yolcu taşımacılığı hizmetleri."

⁴ Erişim Linki: <https://www.milliyet.com.tr/yerel-haberler/bingol/tren-seferlerinin-iptaline-tepki-10180521> (Erişim Tarihi: 03.09.2023)

TCDD Taşımacılık A.Ş. tarafından konvansiyonel hatlarda aşağıdaki tabloda belirtilen güzergâh-
larda ana hat yolcu taşımacılığı yapılmaktadır:

Tablo 1: Konvansiyonel Ana Hat Ekspres Trenler

İzmir Mavi Treni	Ankara-İzmir (Basmane)-Ankara
Konya Mavi Treni	Konya-İzmir (Basmane)-Konya
Karesi Ekspresi	İzmir (Basmane)-Balıkesir-İzmir (Basmane)
Ege Ekspresi	İzmir (Basmane)-Balıkesir-İzmir (Basmane)
6 Eylül Ekspresi	İzmir (Basmane)-Bandırma-İzmir (Basmane)
17 Eylül Ekspresi	İzmir (Basmane)-Bandırma-İzmir (Basmane)
Pamukkale Ekspresi	Denizli-Eskişehir-Denizli
Toros Ekspresi	Adana-Konya-Adana
Doğu Ekspresi	Ankara-Kars-Ankara
Van Gölü Ekspresi	Ankara-Tatvan-Ankara
Güney Kurtalan Ekspresi	Ankara-Kurtalan-Ankara
Fırat Ekspresi	Elâzığ-Adana-Elâzığ
Erciyes Ekspresi	Kayseri-Adana-Kayseri
Ankara Ekspresi	Ankara-Halkalı-Ankara
Turistik Doğu Ekspresi	Ankara-Kars-Ankara

Kaynak: (TCDD Taşımacılık A.Ş., 2019:31)

Tablo 1’de de görülebileceği üzere, TCDD Taşımacılık A.Ş. tarafından ana hat ve bölgesel taşımacılık dışında, *Turistik Doğu Ekspresi Taşımacılığı* da yapılmaktadır. Ayrıca, önceki yıllarda İstanbul-Kars arasında çalışan Doğu Ekspresi’nin seferlerinin Ankara-Kars olarak güncellendiğini de Tablo 1’de görmek mümkündür. Bölgesel trenler ise Tablo 2’de yer alan toplam 32 destinasyonda, karşılıklı olarak 186 sefer şeklinde düzenlenmektedir.

Tablo 2: Konvansiyonel Ana Hat Bölgesel Trenler

Kapıkule-Halkalı-Kapıkule	Söke-Nazilli-Söke
Adapazarı-Pendik-Adapazarı	Çatal-Tire-Çatal
Uzunköprü-Halkalı-Uzunköprü	Erzincan-Divriği-Erzincan
Ankara-Polatlı-Ankara	Sivas-Divriği-Sivas
Sincan-Polatlı-Sincan	Kars-Akyaka-Kars
Karabük-Zonguldak-Karabük	Elâzığ-Tatvan-Elâzığ
Gökçebey-Zonguldak- Gökçebey	Diyarbakır-Batman-Diyarbakır
Basmane-Denizli-Basmane	Malatya-Elâzığ-Malatya
Basmane-Nazilli-Basmane	Adana-Mersin-Adana
Basmane-Ödemiş-Basmane	Mersin-İslâhiye-Mersin
Basmane-Söke-Basmane	Mersin-İskenderun-Mersin
Basmane-Tire-Basmane	Konya-Karaman-Konya
Basmane-Uşak-Basmane	Eskişehir-Afyonkarahisar-Eskişehir
Basmane-Alaşehir-Basmane	Eskişehir-Kütahya-Eskişehir
Manisa-Alaşehir-Manisa	Eskişehir-Tavşanlı-Eskişehir
Söke-Denizli-Söke	Kütahya-Balıkesir-Kütahya

Kaynak: (TCDD Taşımacılık A.Ş., 2019:31)

1.1.3. Uluslararası Yolcu Taşımacılığı

TCDD Taşımacılık A.Ş. tarafından çeşitli hatlarda uluslararası yolcu taşımacılığı yapılmaktadır. TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin 2022 yılı Faaliyet Raporu'nda, İstanbul-Sofya Ekspresi'nin 20 Şubat 2017 tarihinden itibaren faaliyete geçtiği belirtilmektedir. Ancak, Covid-19 pandemisi nedeniyle 11 Mart 2020 tarihinden itibaren uluslararası yolcu trenlerinin seferlerine ara verilmek zorunda kalmıştır. AB'nin 15 Haziran 2020 tarihinden itibaren sınırlarını yeniden açma yönündeki kararına istinaden, 2020 yılının Haziran-Ağustos ayları içerisinde bu hatta uluslararası yolcu taşımalarına geçilmiş olmakla birlikte, 25 Nisan 2022 tarihine kadar fiilen yolcu taşımacılığı yapılmadığı da faaliyet raporunda yer alan bilgiler arasındadır. Raporda, İstanbul-Sofya Ekspresi'ne yaz döneminde ilave edilen vagonlarla Bükreş bağlantısının sağlandığı, 25 Nisan 2022 tarihinden itibaren her gün karşılıklı 1+1 seferle yeniden faaliyete geçildiği ve 2022 yılında (interrail pass hariç) 35.951 yolcu taşındığı da belirtilmektedir (TCDD Taşımacılık, 2023:41-43).

Ayrıca, faaliyet raporunda verilen bilgiye göre, Orta Doğu yönüne işletilmekte olan Transasya ve Van-Tebriz trenlerinin seferlerine 15 Ağustos 2015 tarihinde ara verilmiş (TCDD Taşımacılık, 2023:53), 18 Haziran 2018 tarihinden itibaren Van-Tebriz güzergâhında yeniden faaliyete geçilmekle birlikte, bu seferler 23 Şubat 2020 tarihinden itibaren yeniden durdurulmuş ve 2021 ve 2022 yıllarında bu güzergâhta yolcu taşımacılığı gerçekleştirilmemiştir (TCDD Taşımacılık, 2023:53).

1.1.4. Yük Taşımacılığı

Demiryollarında yük taşımacılığı 6461 sayılı Kanun yürürlüğe girene kadar sadece TCDD tarafından yapılmakta iken, bu Kanunla birlikte DTİ olarak yetkilendirilen özel sektör firmalarının yük taşımacılığı alanında faaliyete geçmelerinin önü açılmıştır. 6461 sayılı Kanundan önceki dönemde özel sektör firmalarının 'sahibine ait vagonlarla' yük taşımacılığı yaptığı bilinmektedir. Bu tür yük taşımacılığı, özel firmalar tarafından genellikle TCDD'nin yüksek miktarlarda taşımacılık yaptığı hatlarda gerçekleştirilmektedir. Araştırmanın ilerleyen bölümlerinde sahibine ait vagonlarla yapılan yük taşımacılığına ilişkin daha fazla bilgi ve değerlendirme sunulacaktır.

1.1.5. Entegre Taşımacılık ve Çeşitleri

Dünya genelinde uluslararası konteyner taşımacılığının büyük bir bölümü deniz yoluyla gerçekleştirilmektedir ve konteyner taşımacılığı özellikle 1990'lı yıllardan itibaren çok hızlı bir artış göstermiştir. Uluslararası taşımacılıkta tercih edilen konteyner taşımacılığı sistemi bir dizi avantaj sağlamaktadır. Bu sistemle, aynı güzergâhta yer alan farklı müşterilerin yükleri aynı konteyner içinde taşınabilmekte, yüklerin hasar görmeden taşınması sağlanmakta ve taşıma kolaylığı beraberrinde maliyet ve zaman tasarrufunu getirmektedir. Ayrıca, eşyaları saklamaya uygun farklı türlerde konteynerlerin bulunması da konteyner taşımacılığına olan eğilimi artırmaktadır.

Demiryolu ile yük taşımacılığının payını artırmak üzere yükün yüklendiği istasyondan boşaltılacağı istasyona kadar lokomotif ve vagonların değiştirilmediği, ara gar ve istasyonlarda manevra yapılmadığı, trenden yük alınıp yük verilmediği bir taşıma türü olarak, "TCDD yük taşıma anlayışı-

nı değiştirmiş ve 2004 yılından itibaren blok tren işletmeciliğine geçmiştir. Blok tren işletmeciliğine geçilmesi sonucu yük taşımaları önemli oranda artmış ve kaynaklar daha etkin kullanılmıştır” (TCDD, 2015:20). Konteynerler, yük taşımacılığında, elleçleme ve taşıma dâhil olmak üzere tüm taşıma modlarına uyum sağlayan yapısıyla birçok avantaj sunmaktadır. Bu durum, malların farklı modlar kullanılarak daha etkin bir şekilde taşınmalarına olanak sağlamaktadır.

Demiryollarında yük taşımacılığı, *kombine*, *multimodal* ve *intermodal taşımacılık* olmak üzere 3 farklı şekilde gerçekleştirilmektedir.

Kombine taşımacılık, aynı taşıma aracıyla birden fazla taşımacılık türünün kullanılmasıyla yapılan taşıma şeklidir. *Kombine taşımacılık*, Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Konseyi'nin (UN/AEK) 1991 tarihli *Kombine Taşımacılık Hatları ve İlgili Düzenlemeler Konusunda Avrupa Anlaşması*'nda (AGTC), “*aynı taşıma kabıyla birden fazla taşıma türünün kullanıldığı taşımalar*” olarak tanımlanmaktadır.

Multimodal taşımacılık, yüklerin taşınmasının 2 veya daha fazla taşıma türü ile yapıldığı ve bu esnada yüklerin mevcut taşıma kaplarından farklı kaplara aktarılması şeklinde gerçekleştirilen bir taşıma türüdür. Bu tür, genellikle dökme yük taşımacılığında tercih edilmektedir.

İntermodal taşımacılık ise 2 veya daha fazla taşımacılık çeşidinin mevcut taşıma kapları değiştirilmeden kullanıldığı bir taşımacılık türüdür. Örneğin, taşınacak yükün karayolu ile limana getirilip limandan gemiye aktarılması, ardından da trenle teslim noktasına veya tekrar karayolu kullanılarak son noktaya ulaştırılması şeklinde yapılmaktadır.

Kombine taşımacılık ile *intermodal taşımacılık* arasındaki en temel fark, *kombine taşımacılıkta* yükün taşıma aracıyla birlikte başka bir taşıma aracına yüklenmesidir. Bu nedenle elleçleme ve aktarma gibi lojistik süreçler yaşanmazken, *intermodal taşımacılıkta* yük taşıma kaplarının içinde kalır.

Dolayısıyla, *intermodal taşımacılıkta* taşıma türleri arasındaki geçişlerde malların/ürünlerin kendisi değil, içine konuldukları taşıma araçlarının elleçlendiği bir taşıma şekli kullanılmaktadır. Bu, *multimodal taşımacılıktan* farklıdır. *İntermodal taşımada* amaç; yüklemede ağız kapatılan kapların ve/veya ünitelerin teslim yerinde açılmasıdır. Öte yandan, *kombine taşımacılık* minimum 2 taşıma türünün kullanılması bakımından *intermodal taşımacılık türü* ile benzerlik gösterse de ikisini birbirinden ayıran en önemli fark, *kombine taşımacılıkta* yükün onu taşıyan araçla birlikte bir başka taşıma aracına yüklenmesidir. Bu sebeple aktarım sırasında yük, taşıma aracından ayrılmadan diğer taşıma aracına aktarılmaktadır. *Kombine taşımacılıkta* yükün elleçlenmesi ve/veya aktarma yapılması gibi lojistik süreçler yaşanmamaktadır.

1.1.6. Lojistik Merkezler

Lojistiğin günümüzde genel kabul gören en geçerli tanımı, Lojistik Yönetim Konseyi (The Council of Logistics Management – CLM; yeni adıyla Tedarik Zinciri Yönetim Konseyi, Council of Supply Chain Management Professionals - CSCMP) tarafından yapılmıştır. Bu tanıma göre lojistik, “*müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürünün, servis hizmetinin ve bilgi akışının, başlangıç nok-*

tasından (kaynağından) tüketildiği son noktaya (nihai tüketiciye) kadar olan tedarik zinciri içindeki her iki yöne doğru olan hareketinin etkili ve verimli bir şekilde planlanması, uygulanması, taşınması, depolanması ve kontrol altında tutulmasıdır.” (T.C. Ulaştırma Hizmetleri-Lojistik Yönetimi:4).

Bu tanımda vurgulanan unsurlar, lojistiğin kapsamını ve önemini açıkça göstermektedir. Lojistik, ürünlerin, hizmetlerin ve bilginin kaynaktan nihai tüketiciye kadar olan süreçte etkili ve verimli bir şekilde yönetilmesini amaçlar. Bu süreç, taşıma, depolama, paketleme, kontrol ve daha birçok faaliyeti içerir.

Türkiye gibi nüfus artış hızı yüksek olan ülkelerde, tüketim ihtiyacının artması ve nüfusun kent merkezlerinde yoğunlaşması, lojistiğin daha da önemli hale gelmesine neden olmaktadır. Aynı zamanda, taşıma maliyetlerinin azaltılması da lojistik alanında büyük bir önem taşımaktadır.

Türkiye, Avrupa ve Asya kıtaları arasında bir köprü görevi görmektedir ve bu da lojistik faaliyetler için büyük bir fırsat sunmaktadır. Lojistik merkezler, bu faaliyetlerin planlanması, yönetimi ve kontrolü için hayati önem taşımaktadır ve lojistik sektörünün kalbidir. Türkiye, lojistik sektöründe son yıllarda önemli gelişmeler kaydetmiştir ve bu alanda rekabet gücünü artırmaya çalışmaktadır. Ancak Dünya Bankası'nın 2023 yılında yayınladığı (*Logistic Performance Index - LPI*) Lojistik Performans Endeksi raporuna göre,⁵ Türkiye 3,4 puan ile 38. sırada yer almaktadır ve lojistik performansı açısından uluslararası standartlara ulaşamamıştır. Bu durumun nedenleri arasında teknolojik altyapı ve pazarın yetersizliği, lojistik sektörüne yönelik mevzuat boşlukları ve demiryolu taşımacılığının yasal olarak düzenlenmemiş olması sayılabilir.

Lojistik performans endeksi, ülkelerin ticaret ve taşımacılık faaliyetlerini ne kadar etkin ve verimli yürüttüklerini gösteren bir ölçüttür. Dünya Bankası, bu endeksi hesaplarırken 6 kriteri dikkate almaktadır. Bu kriterler şunlardır: Gümrük ve sınır kontrolü, altyapı kalitesi, sevkiyat düzenleme kolaylığı, lojistik hizmet kalitesi, gönderi takip ve izleme kapasitesi ve zamanında teslimat oranı. Bu kriterlerin her biri, ülkelerin lojistik performanslarını etkileyen önemli faktörlerdir.

Bu kriterlerin altında yatan ekonomik, politik ve ideolojik yapılar, taşımacılık sektöründe çalışanların karşılaştıkları zorlukları da belirlemektedir. Enformasyon teknolojilerinin gelişmesiyle birlikte, taşımacılık sektöründe çalışanların işleri daha karmaşık ve hızlı hale gelmiştir. Zamanında (“just in time”) teslimat yapmak için çalışanlar, kendi sağlıklarını, güvenliklerini ve temel ihtiyaçlarını ihmal etmek zorunda kalabilmektedir. Bu durum, çalışanların yaşam kalitesini ve iş tatminini olumsuz etkilemektedir.

Lojistik merkezler, farklı taşıma yöntemlerinin bir arada kullanıldığı, malların nakliyesinin yanında, elleçleme işlemlerinin gerçekleştirildiği vinçler, aktarma araçları gibi ekipmanların da yer aldığı yerlerdir. Bu merkezler, lojistik koridorlar üzerinde kurulur ve taşıma sürecinin tüm aşamalarını yönetirler.

⁵ Dünya Bankası'nın Lojistik Performans Endeksi (LPI) 2023 verileri, 139 ülkenin lojistik altyapı ve hizmetlerinin kalitesini ölçmektedir. LPI 2023 verilerine göre, Singapur 4,3 puan ile 1. sırada yer alırken Almanya 4,1 puan ile 4. sırada, Birleşik Arap Emirlikleri 4,0 puan ile 12. sırada, Amerika Birleşik Devletleri 3,8 puan ile 18. sırada ve Çin 3,7 puan ile 20. sırada bulunmaktadır. LPI verileri aynı zamanda ülkeleri bölge ve gelir grubuna göre karşılaştırmaya olanak tanıyan bir sistem sunmaktadır. Bu sisteme aşağıdaki linkten erişim sağlanabilir: <https://lpi.worldbank.org/international/scorecard/radar/C/TUR/2023/C+FIN+2023> (Erişim Tarihi: 17.10.2023)

Lojistik merkezlerin stratejik bir şekilde konumlandırılması çok önemlidir. Çünkü taşımanın ilk noktasından son noktaya kadar olan hareketi, lojistik maliyetlerin büyük bir kısmını oluşturmaktadır. Bu nedenle lojistik merkezlerin, hızlı ve kolay erişilebilecek uygun yerlerde bulunması gerekmektedir.

Ulaşım açısından bakıldığında, lojistiğin önemli bir bileşeni olan taşımacılık, karayolu, demiryolu, denizyolu ve yerine göre havayolu gibi farklı taşıma modlarını içerir. Lojistik merkezler, bu taşıma modlarına erişimi kolaylaştırarak entegre taşımacılığı destekler.

Asya Kalkınma ve Yatırım Bankası'nın (AKYB) Asya Pasifik bölgesi üzerinde yürüttüğü bir çalışmada, ulaşım maliyetlerinin, ticareti yapılan ürünlerin değerinin yaklaşık yüzde 7 ile yüzde 10'una denk geldiği; Avrasya bölgesindeki gelişmekte olan ekonomilerde ise bu oranın, bürokrasi ve ulaşım için harcanan zamandan kaynaklı olarak Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (OECD) ortalamasından en az iki kat daha fazla olduğu tahmin edilmektedir (De ve Iyengar, 2014:115). Bu veriler, ticarete konu malların ulaştırılmasında nakliye ve zaman faktörlerinin uluslararası ticaretteki önemini açıkça ortaya koymaktadır. Dolayısıyla, ürünlerin teslim süreleri maliyeti büyük ölçüde etkilemekte ve aynı ürünü sunan farklı şirketler arasındaki rekabet üzerinde belirleyici bir rol oynamaktadır.

Dağıtım ve depolama hizmetleri ise temel taşımacılık faaliyetlerinin yanı sıra lojistik zinciri içinde önemli bir rol oynayan ve taşımacılığı da içeren bir diğer kritik unsurdur. Açık konteyner depolama alanlarının yanında kapalı depolama alanlarının oluşturulması önemli bir istihdam ihtiyacını doğururken, aynı zamanda büyük depolama merkezlerinin inşa edilmesini de gerektirmektedir. Bu depolar malların etiketlenmesi, montajlanması, tartılması ve paketlenmesi gibi üretim sürecinin belirli bölümlerini içeren işlerin de yapıldığı ve bu nedenle geniş alanlara ihtiyaç duyan tesislerdir.

Bu doğrultuda lojistik merkezler, şehirlerin dış bölgelerinde kurulmakla birlikte, şehirle bağlantıları etkin bir şekilde işlev görmelerine olanak sağlayacak nitelikte olan yerlerdir. Ayrıca, lojistik merkezlerinin içinde ofisler, bankalar, çalışanların ihtiyaçlarını gidermek üzere yeme-içme yerleri, sağlık birimleri ile itfaiye gibi hizmetler de sunulmaktadır. Öte yandan, "2013 yılına kadar, demiryolu ile sadece dolu konteyner taşımacılığı mümkün iken 2014'ten sonra lojistikteki gelişmeler sonucu tam bir konteyner yükünden daha az olan ve m2 olarak ifade edilen hacim kiralama yapılabildiğinden, bir konteyner yükünden daha az yüklerin taşınması mümkün olmuştur." (Rastogi ve Arvis, 2014:46). Gönderilerin boyutunun küçülmesi lojistik merkezlerin önemini daha da arttırmıştır.

Türkiye'de lojistik, uzun yıllar boyunca salt taşımacılıkla sınırlı bir kavram olarak görülmüş ve Avrupa ülkelerinden yaklaşık 20 yıl sonra gündeme gelmeye başlamıştır. Ancak, ülkemizde sektörde faaliyet gösteren küçük işletmelerin, küçük filoların ve küçük depoların etkisiyle istenilen düzeye erişememiştir. Ölçeklerin büyümesi, lojistik altyapısının gelişmesi, ticaret hacminin hızla genişlemesi ve talepte yaşanan hızlı artış gibi etkenler, Türkiye'de lojistik merkezlerinin önemini ortaya çıkarmıştır.

Ülkemizde demiryolu taşımacılığı uzun yıllar boyunca sistematik bir biçimde ihmal edildiği ve geri kalmış durumda olduğu için, özellikle yük taşımacılığı alanında mevcut kapasitenin düşük olması nedeniyle lojistik merkezlerin gerektirdiği intermodal taşımayı sağlayacak etkin ve başarılı lojistik merkezlerin kurulamadığı yönündeki kanaatlerin (Sezen ve Gürsev, 2014:123) yaygın olduğunu söylemek mümkündür. Yakın zamana kadar demiryolu taşımacılığını tekelinde bulunduran TCDD'nin, kent merkezlerinin içinde kalmış olan garların yakın kısımlarında kurulmuş olan noktalardaki ambarlarda, ağırlıklı olarak demiryoluyla gelmiş olan yüklerin alıcılara teslimi şeklinde hizmet verdiği bilinmektedir.

Son dönemde Türkiye'de lojistik merkezlerine duyulan ihtiyaç hem sermaye çevreleri hem de hükümet yetkilileri tarafından dile getirilmiş ve bu doğrultuda çalışmalar başlatılmıştır. Türkiye'nin bir lojistik üs veya merkez olması hedefi kapsamında, bir yandan demiryollarına yatırımlar yapılırken diğer yandan lojistik merkezlerinin kurulması ve geliştirilmesi yolunda adımlar atılmıştır. Bu girişimler, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yürütülen planlar ve uygulamalar çerçevesinde gerçekleştirilmektedir. 28 Ocak 2023 tarihinde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığı tarafından hazırlanan ve kamuoyuyla paylaşılan 2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı'na göre, bugüne kadar 13 lojistik merkez faaliyete geçmiş durumdadır ve 13 yeni lojistik merkezin ise planlama ve yapım süreçlerine devam edilmektedir.

Tablo 3: Faaliyete Geçen ve Yapımı Devam Eden Lojistik Merkezler

MEVCUT LOJİSTİK MERKEZLER	PLANLANAN LOJİSTİK MERKEZLER
Gelemen Samsun Lojistik Merkezi 2017	İyidere Rize Lojistik Merkezi
Palandöken Erzurum Lojistik Merkezi 2018	Kemalpaşa İzmir Lojistik Merkezi
Tükoğlu Kahramanmaraş Lojistik Merkezi	Sivas Lojistik Merkezi
Yenice Mersin Lojistik Merkezi 2020	Karaman Lojistik Merkezi
Kayacık Konya Lojistik Merkezi 2020	Tatvan Bitlis Lojistik Merkezi
Kaklık Denizli Lojistik Merkezi 2014	Çerkezköy Tekirdağ Lojistik Merkezi
Uşak Lojistik Merkezi 2012	Bozüyük Bilecik Lojistik Merkezi
Eskişehir Hasanbey Lojistik Merkezi 2014	Boğazköprü Kayseri Lojistik Merkezi
Balıkesir Gökköy Lojistik Merkezi 2014	Yeşilbayır İstanbul Lojistik Merkezi
Halkalı İstanbul Lojistik Merkezi 2013	Çandarlı İzmir Lojistik Merkezi
Köseköy İzmit Lojistik Merkezi 2010	Filyos Zonguldak Lojistik Merkezi
Kars Lojistik Merkezi 2021	Mardin Lojistik Merkezi
Andaval Yük Merkezi ⁶	Habur Lojistik Merkezi

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığı, 2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı (2023:38)

⁶ Andaval Yük Merkezi, 2013 yılında faaliyete geçmiştir. Ancak, bazı inşaat ve altyapı projeleri henüz tamamlanmadığı için, TCDD tarafından resmi olarak açılmamıştır. Bu nedenle, TCDD'nin rapor ve belgelerinde bu merkezin açılış tarihi yer almamaktadır.

TCDD tarafından şu ana kadar inşa edilmiş olan lojistik merkezlerinin, hedeflenen mekanizmalara sahip olmaktan uzak ve ağırlıklı olarak demiryolu taşımacılığına odaklı geleneksel yapılanmalar olduğu söylenebilir. Bu konuda araştırma kapsamında görüştüğümüz *Uluslararası Nakliyeciler Derneği* (UND) yetkilileri lojistik merkezlerin tam da bu nedenle karayolu taşımacılığının ihtiyaçlarını karşılamaktan uzak kaldığını ve dolayısıyla sektörün taleplerine cevap veremediğini belirtmiştir.

Mevcut halleriyle Türkiye'deki lojistik merkezlerini, demiryolu odaklı ve iki bölümden oluşan işletmeler olarak tanımlayabiliriz. Birinci bölüm, yüklerin taşınması ve depolanması gibi elleçleme (operasyon) hizmetlerini içerir. İkinci bölüm ise, trenlerin düzenlenmesi ve yönlendirilmesi gibi manevra ve tren teşkil hizmetlerini kapsar. Dolayısıyla, bu lojistik merkezlerinin daha çok taşıma ve dağıtım merkezi olarak kullanıldıkları ve genellikle yurtiçi hizmetlerine odaklandıkları ifade edilebilir. TCDD tarafından mevcut lojistik merkezleriyle ilgili verilen hizmet, ağırlıklı olarak trenlerle taşınan malların merkezde depolanmasının sağlanması şeklindedir. Ancak bu merkezlerin yeterli ekipman ve kaynaklarla donatılmadığı ve bu nedenle konteynerlerin büyük ölçüde özel sektöre ait araçlarla taşındığını söylemek mümkündür.

Lojistik merkezlerin bu eksiklik ve yetersizlikleri demiryolu taşımacılığı işverenlerini memnun etmemektedir. İşverenler, her şeyden önce bir lojistik merkezin ne ifade etmesi gerektiği konusunda bir kavrayış eksikliğinin bulunduğunu düşünmektedir. Bu kavrayış eksikliğiyle bağlantılı olarak, TCDD yönetimini ön yargı ve ön kabullerle hareket ettiği, sektördeki paydaşlarla istişare mekanizmalarını yeterince işletmeyerek, "ben bilirimci" bir tutum aldığı gerekçesiyle eleştirmektedir. Ayrıca, Avrupa standartlarının ve bilimsel çalışmaların göz ardı edildiği, bu nedenle sektörün ihtiyaçlarına uygun çözümler üretilmediği ve sonuç olarak lojistik merkezlerin anlamsız yatırımlara dönüştüğü eleştirileri dile getirilmektedir.

1.2. Demiryolu Taşımacılığında Kamuculuğun Mevcut Durumu ve Eğilimi

1.2.1. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarının Kurumsal Yapısı

6461 sayılı "*Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun*"un Resmî Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girdiği 1 Mayıs 2013 tarihine kadar yasal tekel olarak demiryolu taşımacılığı faaliyetlerini yürüten TCDD'nin, bu Kanunla birlikte kurumsal yapısında da önemli değişiklikler yaşanmıştır.

1.2.1.1. TCDD Genel Müdürlüğü

TCDD Genel Müdürlüğü, 6461 sayılı Kanunun ardından 4 Haziran 2016 tarihli Resmî Gazete'de yayınlanan ana statüsüne göre,⁷ "*tüzel kişiliğe sahip, faaliyetlerinde özerk ve sorumluluğu sermayesiyle sınırlı bir iktisadi devlet teşekkülü*" olarak tanımlanmıştır. Bu kuruluşun faaliyet alanı ve görevleri ise şu şekilde sıralanmaktadır: Yüksek hızlı ve hızlı tren taşımacılığı için demiryolu altyapısı yapmak, demiryolu altyapı yapımı ve modernizasyonu, iltisak hattı yapımı ve modernizasyonu, gar ve is-

⁷ Erişim Linki: <https://www.tcdd.gov.tr/kurumsal/ana-statu> (Erişim Tarihi: 10.08.2023)

tasyon yapımı, elektrifikasyon, sinyalizasyon, telekomünikasyon yapımı, mevcut hattın (konvansiyonel) çift hatlı hale getirilmesi, lojistik merkez yapımı, demiryolu altyapısının bakım ve onarımı, mevcut hatların yenilenmesi ve iyileştirilmesi, malzeme üretimi ve temini, gar ve istasyon bakım onarım ve restorasyonu, kapasite planlama ve trafik yönetimi, şebeke bildirim hazırlama, kapasite tahsisi ve ücretlendirme trafik yönetim hizmeti, gar ve istasyon yönetimi, lojistik yük merkezlerinde hizmet verilmesi, liman ve feribot işletmeciliği modları arası entegrasyon, elleçleme hizmetleri, gemiye yönelik hizmetler ve feribot işletmeciliği.

1.2.1.2. TCDD Taşımacılık A.Ş.

TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin 14 Haziran 2016 tarihinde tüzel kişilik kazanmasının ardından, TCDD Genel Müdürlüğü'nün kararı ve 28 Aralık 2016 tarihli protokol gereği, TCDD personelinin üstyapıya ait olanları aynı görev ve pozisyonla TCDD Taşımacılık A.Ş.'ye devredilmiş ve ayrıca, çeken ve çekilen araçlarla birlikte, bunlarla ilgili diğer araç, gereç ve cihazların da TCDD Taşımacılık A.Ş.'ye devir işlemi gerçekleştirilmiştir. Bundan başka, protokol ekinde belirtilen TCDD'ye ait taşınmazlar da kurulan yeni şirkete tahsis edilmiştir. Bu değişiklik ve düzenlemelerin ardından TCDD Taşımacılık A.Ş., *"ulusal ve uluslararası demiryolu ağlarında; yolcu ve yük taşımacılığı ile feribot işletmeciliği, lojistik faaliyetler, yüksek hızlı, konvansiyonel ve bölgesel trenler, kent içi toplu taşımacılıkta Marmaray ve Başkentray'ın işletmeciliği ile demiryolu araçlarının bakım, tamir ve revizyonundan sorumlu"* (TCDD Taşımacılık A.Ş., 2023:26) hale gelmiştir.

TCDD Taşımacılık A.Ş. tarafından yerine getirilen kamu hizmeti yükümlülüğünün geçerlilik süresi 1 Mayıs 2018 olarak belirlenmiş, bu tarih daha sonra 31 Aralık 2020 olarak değiştirilmiş ve ardından bu süre 3 yıl daha uzatılmıştır. 11 Mart 2021 tarih ve 7297 sayılı *Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun*'un 7. maddesiyle 6461 sayılı Kanunun TCDD'nin Desteklenmesi başlıklı geçici 3. maddesinde yer alan 2020 yılı ibaresi 2023 olarak değiştirilmiş ve maddeye *"Birinci fıkradaki belirtilen süreyi 10 yıla kadar uzatmaya Cumhurbaşkanı yetkilidir"* hükmü eklenmiştir. 6 Ekim 2023 tarihinde yayınlanan Resmî Gazete'de ise bu tarih 31 Aralık 2033 olarak değiştirilmiştir.

1.2.1.3. TCDD Teknik Mühendislik ve Müşavirlik A.Ş. (RAYSİMAŞ)

TCDD Teknik Mühendislik ve Müşavirlik A.Ş., eski adıyla RAYSİMAŞ, yüzde 100 kamu sermayesiyle yönetilen bir mühendislik şirkettir. 2017 yılında TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, TÜRK-SAT A.Ş. ve Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin bir iştiraki olarak kurulmuştur ve mühendislik, müşavirlik, varlık yönetimi, teknoloji ve bakım yönetimi alanlarında faaliyet göstermektedir. Şirketin hisse dağılımı TCDD Genel Müdürlüğü yüzde 50, TÜRK-SAT A.Ş. yüzde 40, Ankara Büyükşehir Belediyesi yüzde 10 şeklindedir (TCDD Teknik, 2023:4).

Bu noktada, TCDD'nin bağlı ortaklığı konumunda olmasına rağmen, TCDD Genel Müdürlüğü ile yapılan çeşitli protokoller aracılığıyla, TCDD bünyesinde üretilebilecek olan kimi hizmetlerin ihaleler yoluyla özel sektöre yaptırıldığını belirtmemiz gerekiyor. Özellikle yolların bakımı-tamiri, elektrifikasyon hatlarının bakımı-tamiri, sinyalizasyon ve telekomünikasyon hatlarının, tesisleri-

nin bakımı-tamiri gibi TCDD'nin ana faaliyet konusu ve asli görevi olan işler ihale yoluyla özel sektöre aktarılmaktadır. Bu nedenle, yakın dönemde TCDD'nin asli görevlerinin özel sektörde yer alan firmalara yaptırılarak taşeronlaştırıldığı ve bu hizmetlerin dış kaynaklardan sağlandığı görülmektedir. Demiryolu güvenliği açısından büyük önem taşıyan ve demiryollarında asıl personel eliyle yapılması gereken işlerin taşeronlaştırılarak asli olmayan personel eliyle yapılması demiryolu güvenliği açısından riskler barındırmaktadır.

1.2.1.4. Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayii Anonim Şirketi (TÜRASAŞ)

4 Mart 2020 tarih ve 31058 sayılı Resmî Gazete'de yayınlanan 2186 sayılı Cumhurbaşkanı Kararı ile TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün bağlı ortaklıkları olan Türkiye Vagon Sanayii A.Ş. (TÜVASAŞ), Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii A.Ş. (TÜLOMSAŞ) ve Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayii A.Ş. (TÜDEMSAŞ) birleştirilerek Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayii Anonim Şirketi (TÜRASAŞ)⁸ kurulmuştur. Daha önce TÜLOMSAŞ olarak hizmet veren kurum TÜRASAŞ Eskişehir Bölge Müdürlüğü; TÜVASAŞ, TÜRASAŞ Sakarya Bölge Müdürlüğü ve TÜDEMSAŞ ise TÜRASAŞ Sivas Bölge Müdürlüğü olarak faaliyetini sürdürmektedir.

TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün 2009 yılı Sektör Raporu'nda, “[y]urtiçinde çeken ve çekilen araç üretimi ve ağır bakımları sadece TÜLOMSAŞ (Eskişehir), TÜVASAŞ (Adapazarı) ve TÜDEMSAŞ'ta (Sivas) yapılmaktadır” ifadesiyle tanıtılan bu kuruluşlar, son yıllarda yaşanan gelişmeler sonucunda sektördeki tek yetkili kurum olma özelliğini yitirmiştir. Nitekim, TÜRASAŞ'ın 2022 yılı Faaliyet Raporu'nda bu durum, “tehditler” başlığı altında sınıflandırılmaktadır (TÜRASAŞ, 2023:21).⁹

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na bağlı Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü (UD-DGM) tarafından yayınlanan Demiryolu Emniyet Yönetmeliği'nin “Araçların bakımı” başlıklı bölümünün 21. maddesi bu bağlamda önemlidir: “Tüm işletmecilerin her aracına, şebekede kullanılmadan önce, bakımdan sorumlu bir kuruluş/birim belirlenmiş olmak zorundadır. (2) Demiryolu tren işletmecisi, demiryolu altyapı işletmecisi veya araç sahibi ilgili mevzuata uygun olmak koşuluyla bakımdan sorumlu kuruluş olabilir.” Ulaştırma ve Haberleşme Şûrası'nın yayınladığı sektör raporlarına göre TCDD, TÜRASAŞ ve diğer sektör firmaları için yük ve yolcu vagonları ile alt komponentlerinin üretiminde, bakım ve onarımında Vako, Railtur, Esray, Gokyapı, RC Endüstri, Yavuzlar Vagon, Greenbrier Europe/Rayvag, Acarlar Vagon, Ozbir, Fikssan gibi başlıca özel sektör firmaları faaliyet göstermektedir (2021:97). Bu doğrultuda, vagon bakım ve onarım işlerinin, DTİ yetki belgesine sahip firmalar başta olmak üzere sahibine ait vagonu olan firmalarla birlikte ECM yetki belgesi alan firmalar tarafından yapıldığı ve hatta TCDD Taşımacılık A.Ş.'ye ait vagonların bazı bakım ve onarımlarının özel sektör tarafından gerçekleştirildiği göz önüne alındığında, önümüzdeki dönemde TCDD'nin bağlı ortaklığındaki TÜRASAŞ'ın sektördeki varlığının zayıflayacağı öngörülebilir.

⁸ Erişim Linki: <https://www.turasas.gov.tr/dosyalar/85-285.pdf> (Erişim Tarihi: 25.07.2023)

⁹ Şirket, söz konusu raporda yer alan GZFT [SWOT] analizinde, “6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun ile birlikte demiryollarındaki taşımacılığın yaygınlaşması ve demiryollarında imalat ve onarım alanlarında rekabetin artması”nı bir tehdit olarak tanımlamıştır.

Avrupa Topluluğu'nda Ekonomik Faaliyetlerin İstatistikî Sınıflaması olarak bilinen ve Avrupa'da yürütülen ekonomik faaliyetlerle ilgili istatistiklerin üretilmesinde önemli bir başvuru kaynağı olan NACE kodu,¹⁰ Türkiye'de de kullanılan bir sistemdir. İşyeri SGK sicil numarasının içinde yer alan bu kod, soldan 2. rakamdan başlayarak 7. rakama kadar uzayan 6 haneli bir koddur. Demiryolu lokomotifleri ve vagonlarının imalatını gösteren ilgili NACE kodları aşağıda sıralandığı gibidir.

- **30.2/30.20:** Demiryolu lokomotifleri ve vagonlarının imalatı.
- **30.20.01:** Demiryolu ve tramvay lokomotifleri, vagonları, bagaj vagonları, lokomotif tenderleri, demiryolu veya tramvay bakım veya servis araçları imalatı (lokomotiflere ve vagonlara ait parçalar ile koltuklarının imalatı hariç).
- **30.20.03:** Raylı sistem taşıtları için koltuk imalatı.
- **30.20.04:** Mekanik veya elektromekanik sinyalizasyon, emniyet veya trafik kontrol cihazları ve bunların parçalarının imalatı (demiryolu, tramvay hatları, kara yolları, dâhili su yolları, park yerleri, liman tesisleri veya hava alanları için olanlar).
- **30.20.05:** Demiryolu veya tramvay lokomotiflerinin ve vagonlarının büyük çapta yenilenmesi ve donanım hizmetleri (tamamlama).

NACE kodları esas alınarak bir değerlendirme yapıldığında, demiryolu lokomotif ve vagonlarının imalatı alanında faaliyet gösteren firmaların¹¹ sayısının 134 adet olduğu görülmektedir. Bu firmalar arasında kamu kuruluşları, kamu özel sektör işbirlikleri ve tamamen özel sermayeli firmalar yer almaktadır. Özel firmaların sektöre girişleri 2019 yılından itibaren ivme kazanmıştır. Bu durum, TÜRASAF'ın sektördeki konumunun zayıflayabileceği ihtimalini güçlendirmektedir.

1.2.1.5. Limanlar

Haydarpaşa Limanı dışındaki, yakın zamana kadar TCDD Genel Müdürlüğü tarafından işletilmekte olan tüm limanlar, özelleştirme kapsamına alınmıştır. TCDD bünyesinde bulunan Mersin, Samsun, Bandırma, İskenderun ve Derince Limanları işletme hakkı yoluyla özel sektöre geçmiştir. İzmir Limanı ise Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nın (ÖİB) kararıyla devir işlemi gerçekleştirilinceye kadar Türkiye Varlık Fonu Yönetimi A.Ş.'ye aktarılmıştır. Varlık Fonu'na aktarılmasından önce İzmir Limanı'nın satılacağı yönünde basında çeşitli haberler yer almıştır.¹²

1.2.2. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'nın Altyapısal Durumu

1.2.2.1. Demiryolu Hatlarının Uzunluğu

TCDD Taşımacılık A.Ş. 2022 yılı sonu itibarıyla 11.668 km konvansiyonel hat, 219 km hızlı hat ve 1.241 km yüksek hızlı hat olmak üzere, toplam 13.128 km uzunluğundaki ulusal demiryolu altyapı

¹⁰ Açılımı "Nomenclature des Activités Économiques dans la Communauté Européenne" şeklindedir.

¹¹ Sözü geçen tablo ek olarak araştırmanın sonunda yer almaktadır.

¹² İzmir Limanı'nın satılıp satılmayacağı, ÖİB'nin devir işlemini ne zaman tamamlayacağına bağlıdır. Devir işleminin tamamlanma tarihi henüz belli değildir.

ağı üzerinde tren işletmeciliği yapmaktadır. TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin 2019-2023 Stratejik Plan Raporu'nda (2019:57) ,“[y]olcu ve yük tren işletmeciliği 134 gar, 255 istasyon, 395 durak ile 10 lojistik merkez ile 81 ilin 57'sine ve bu illere bağlı 287 ilçe ile yaklaşık 10 bin köye demiryolu taşımacılığı” yapıldığı belirtilmektedir.

1.2.2.2. Çeken-Çekilen Araç Durumu

TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin 2022 yılı Faaliyet Raporu'na göre, çeken çekilen araç sayıları aşağıdaki tabloda belirtildiği gibidir. Ana hat lokomotifleri 556 adettir ve bunların yüzde 77'si (431) dizel, yüzde 23'ü (125) elektrikli. Manevra lokomotifleri 103 adettir ve sadece dizel yakıt kullanmaktadır. Konvansiyonel diziler 185 adettir ve bunların yüzde 54'ü dizel (99), yüzde 46'sı (86) elektrikli. YHT setleri 31 adettir ve tamamı elektrikli. Yük vagonları 16.865 adettir ve bunların yüzde 99'u (16.629) ticari, yüzde 1'i (236) idari amaçlı kullanılmaktadır. Yolcu vagonları ise 646 adettir ve çeşitli sınıf ve konfor seviyelerine sahiptir.

Tablo 4: TCDD Taşımacılık A.Ş. 2022 Yılı Çeken Çekilen Araç Mevcudiyeti

ÇEKEN ARAÇLAR	TOPLAM	ÇEKİLEN ARAÇ GRUBU	TOPLAM
Dizel Ana Hat Lokomotifi	431	Yolcu Vagonu	637
Elektrikli Ana Hat Lokomotifi	125	Yük Vagonu (İdari)	236
Manevra Lokomotifi	103	Yük Vagonu (Ticari)	16.529
Dizel Tren Seti (DMU)	99	Kapalı Vagon	2.713
Elektrikli Tren Seti (EMU)	86	Açık Vagon	5.939
Yüksek Hızlı Tren (YHT) Seti	31	Platform Vagonu	7158
TOPLAM ÇEKEN ARAÇ	875	Sarnıçlı Vagon	719

Kaynak: TCDD Taşımacılık A.Ş, 2023:32

Tablo 5: 2008 Yılı TCDD Ana Hat Lokomotifleri Yaş Durumu

ÇEKEN ARAÇ DURUMU	YIL	TOPLAM ADET	0-15	16-20	21-26	25 +
Dizel Ana Hat Lokomotifi	2008	494	72	51	161	210
Elektrikli Ana Hat Lokomotifi	2008	64	2	37	-	19

Kaynak: TCDD, 2004-2008 İstatistik Yıllığı, 2009:25

Tablo 6: 2022 Yılı TCDD Taşımacılık A.Ş. Ana Hat Lokomotifleri Yaş Durumu

ÇEKEN ARAÇ DURUMU	YIL	TOPLAM ADET	0-9	10-19	20-29	30-39	40 +
Dizel Ana Hat Lokomotifi	2022	431	20	88	0	146	177
Elektrikli Ana Hat Lokomotifi	2022	125	80	0	9	36	0

Kaynak: TCDD Taşımacılık A.Ş, 2022 Faaliyet Raporu, 2023:32

Yukarıda yer alan tablolar 2008 ve 2022 yılları arasında TCDD'nin lokomotif parkında önemli bir değişiklik olmadığını göstermektedir. 2008 yılında 558 lokomotifin 494'ü dizel, 64'ü elektrikli iken, 2022 yılında 556 lokomotifin 431'i dizel, 125'i elektrikli dir. Bu durum, demiryolu altyapısına yapılan yatırımların lokomotif parkının yenilenmesine yansımadığını göstermektedir. Mevcut lokomotiflerin yüzde 40'tan fazlası 40 yaşın üzerindedir ve konvansiyonel hatlarda çalışmaktadır.

Tablo 7: TCDD Taşımacılık A.Ş. Yolcu Araçlarının Mevcudiyeti

YIL	PULMAN	KOMPARTIMAN	KUŞETLİ	YATAKLI	YEMEKLİ
2004	349	183	116	91	63
2021	346	55	70	99	59

Kaynak: TCDD 2000-2004 İstatistik Yıllığı (2005:28) ile TCDD Taşımacılık 2023 Performans Programı (2022:14)

Demiryolu yük taşımacılığını artırmak için Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, TCDD ve diğer ilgili kurumlar, YHT hatları başta olmak üzere demiryollarına büyük yatırımlar yapmaktadır. Bu yatırımlar, Türkiye'nin ithalat-ihracat hedeflerine uygun olarak planlanmaktadır. Fakat TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin çeken araç sayısı ve yaş ortalaması, bu hedeflere ulaşmak için yeterli değildir.

Yolcu taşımacılığı konusunda TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin performansını değerlendirdiğimizde, çekilen araç sayısının azaldığı görülmektedir. Yukarıda yer alan tabloda görüldüğü üzere, TCDD 2004 yılında 349 adet pulman vagonuna sahipken, 17 yıl sonra bu sayı 346'ya gerilemiştir. TCDD'nin son 20 yıl içinde hatlarını elektrikli ve sinyalli hale getirmesine ve modernize etmesine rağmen yaşanan bu azalma gerçekten dikkat çekicidir. Bu çelişkili durumu ileride daha ayrıntılı olarak ele alacağız.

TCDD Taşımacılık A.Ş. tarafından işletilen yolcu vagonlarının yaş ortalaması oldukça yüksektir. 2022 yılı Faaliyet Raporu'nda verilen bilgilere göre, yolcu vagonlarının "%29'u 40 yaşın üzerinde, %20'si 30-39 yaş arasında, %30'u 20-29 yaş arasında ve %21'i ise 20 yaşın altındadır." Bu durum, 2021 yılı Faaliyet Raporu'nun GZFT ANALİZİ bölümünde "zayıf yönler" den biri olarak belirtilmiştir. Rapor da bu zafiyet şöyle açıklanmaktadır (2023:17): "Çeken ve çekilen araçların çoğunluğunun nispeten yaşlı, işletme ve bakım maliyetlerinin yüksek olması."

TCDD Taşımacılık A.Ş.'ye ait yük vagonlarının yaş gruplarına göre dağılımları aşağıda yer almaktadır. Veriler incelendiğinde ortalama yük vagonlarının neredeyse yarıya yakınının 20 yaş ve üzerinde olduğu görülmektedir.

YÜK VAGONU TÜRÜ	TOPLAM	YAŞ GRUPLARI				
		0-9	10-19	20-29	30-39	40+
Kapalı	2.713	350	1.702	149	449	63
Açık	5.939	1.504	703	1.554	1.210	968
Platform	7.158	1.841	2.977	242	1.468	630
Sarnıçlı	719	395	198	0	25	101
TOPLAM (adet)	16.529	4.090	5.580	1.945	3.152	1.762
TOPLAM KAPASİTE (bin ton)	870.688	9.325	52.545	126.102	104.437	578.279
Toplam İçindeki Payı (%)	100,0	25	34	12	19	10

Kaynak: TCDD Taşımacılık A.Ş. 2022 Faaliyet Raporu, 2023:33

TCDD tarafından yayınlanan istatistiklerde faal ve gayri faal vagonların sayılarına baktığımız zaman, 2017-2021 yıllarını kapsayan dönemde faal vagon sayısında belirgin bir azalma olduğunu görüyoruz. Diğer yandan, 2021 yılı verilerine göre, vagon stoğunun yüzde 70'i faal durumdadır. Ancak aynı tabloda, sahibine ait vagonlar için söz konusu oranın yıllar içinde fazla bir değişkenlik göstermediği ve 2021 yılında bu kategorideki vagon stoğunun yüzde 97'sinin faal olduğu dikkat çekmektedir.

Tablo 8: TCDD'ye Ait Mevcut Vagonların Durumu

TCDD TAŞIMACILIK A.Ş.	2017	2018	2019	2020	2021
Mevcut	15.979	16.902	17.025	16.951	16.476
Faal	14.471	15.645	12.457	12.171	11.418
SAHİBİNE AİT VAGONLAR	2017	2018	2019	2020	2021
Mevcut	3.924	3.942	3.847	3.817	3.768
Faal	3.806	3.837	3.732	3.740	3.629

Kaynak: TCDD Taşımacılık A.Ş. 2021 İstatistik Yıllığı:20

13 Ekim 2017 tarihinde TCDD Taşımacılık A.Ş.'yle OMSAN Lojistik A.Ş. arasında imzalanan "Lokomotif ve Vagon Kiralanmasına İlişkin İş Birliği Protokolü" ile Divriği- İskenderun parkurunda yapılacak cevher taşımalarında kullanılmak üzere, söz konusu firmaya 15 adet elektrikli lokomotif ve 350 adet cevher vagonu kiralanmıştır. OMSAN Lojistik Genel Müdürü Cömert Varlık tarafından konuyla ilgili olarak yapılan bir açıklamada,¹³ "OMSAN olarak, 500'den fazla öz mal ve kiralık vagon, 15 adet kiralık lokomotif, 300'e yakın konteynerden oluşan demiryolu filomuzla müşterilerimize ulusal ve uluslararası demiryolu taşımacılığı hizmeti veriyoruz" denilmektedir.

TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin vagon stoğu, hatırı sayılır oranda gayri faal durumda olan ve yaşlı vagonlardan oluştuğu halde, bu kadar çok sayıda vagonunu özel sektöre kiralyor olması dikkate değer bir durumdur. TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin her yıl zarar etmesine rağmen, bu türden kirala-

13 Erişim Linki: <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/30402/omsan-otomotiv-lojistikinde-alternatif-cozumlerle-konumunu-guclendiriyor> (Erişim Tarihi: 18.08.2023)

ma işlemleri yapması, özel şirketlere sektörde yeni fırsatlar ve kâr alanları açmaktan öte bir anlam taşımamaktadır.

TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin çeken çekilen araç envanteri ile ilgili bu genel tablo, TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin kamu hizmeti yükümlülüğünün sona erme tarihi (31 Aralık 2033) ve/veya TCDD'nin kamusal kaynaklardan yararlanma süresi (Cumhurbaşkanı kararı ile 10 yıla kadar uzatılabilecek olması) dikkate alındığında, TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin geleceğe yönelik planlamaları için önemli bir ipucu olarak değerlendirilebilir.

Bu noktada, Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenler Derneği (UTİKAD) ve Demiryolu Taşımacılığı Derneği (DTD) ile gerçekleştirdiğimiz görüşmelerde, *“Taşımacılık A.Ş.'nin mevcut özel durumuna yönelik sektörde yer alan firmaların görüşleri nelerdir? Rekabet koşulları gereği TCDD A.Ş.'nin sektörden çekilmesi talebi söz konusu mudur ve/veya önümüzdeki yıllarda böyle bir talebin gelebileceğine dair bir beklentiniz var mıdır?”* sorularına verilen cevapların da dikkate değer olduğunu belirtmek isteriz.

UTİKAD ile yapılan görüşmede, Derneğin üyeleri tarafından kendilerine bu yönde herhangi bir talebin iletilmediği belirtilmişse de demiryollarında gerçek bir serbestleşmenin TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin sektörden çekilmesini gerektirdiği ve bunun orta ve/veya uzun vadede gerçekleşmesinin kendileri için şartı olmayacağı ifade edilmiştir.

Öte yandan, DTD kanadında ise TCDD Genel Müdürlüğü ve TCDD Taşımacılık A.Ş.'ye yönelik olarak daha net bir tavrın olduğunu ifade etmek gerekir. Görüşmede ayrıca demiryollarının özelleştirildikten sonra sürecin sorumluluğunun bu alanda yıllardır tekel olarak faaliyet gösteren bir kuruma verilmiş olmasının, TCDD'nin kendini korumak için özel sektörün önüne çeşitli engeller koymasına fırsat verdiği ve süreci tıkadığı tarafımıza iletilmiştir. Tam da bu nedenle süreç yönetimini TCDD ile değil, Bakanlık düzeyinde gerçekleştirmeye başladıklarını ve aslında olması gerekenin de bu olduğunu ifade etmişlerdir.

Gerek TCDD Taşımacılık A.Ş.'ye sağlanan kamusal desteğin ve kamu hizmeti yükümlülüğünün yasalarla uzatılmış olmasından gerekse de işveren örgütlerinin yukarıda aktardığımız tutumlarından hareketle, şirketin en azından yük taşımacılığı alanında ömrünün pek de uzun olmadığını çıkarsamak mümkündür. Bu durumda, araç filosunun yetersizliği ve filonun yenilenmesi için gerekli yatırımların yapılmaması, şirketin geleceğini tehlikeye atacak bir faktör olarak değerlendirilmelidir.

1.2.2.3. Gar-İstasyon ve Durak Sayıları

TCDD hatlarında bulunan gar, istasyon ve durak sayıları aşağıdaki tabloda verilmiştir. 1960 yılında toplam gar, istasyon ve durak sayısı 1.300'dü. 1997 yılında ise bu sayılar sırasıyla 158, 318 ve 539 olarak kaydedilmiş ve toplam sayı 1.015'e inmiştir. Son 25 yılda ise toplam sayı 935'e gerilemiştir.

Tablo 9: 1960-1997 Yılları Arasında TCDD'ye Ait Gar, Durak ve İstasyon Sayıları

YILLAR	GAR	İSTASYON	DURAK	TOPLAM
1960	171	479	650	1.300
1970	147	443	432	1.022
1980	166	413	533	1.112
1997	158	318	539	1.015

Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü- 1923-2005, 2000-2004 İstatistik Yıllıklarından Düzenlenmiştir.

Sayding, TCDD Sözlüğü'nde "TSİ [Trafik Sinyalle İdaresi] sisteminin uygulandığı bölgelerde trafiğin akıcılığını ve hat kabiliyetini artırmak amacı ile istasyonlar arasında buluşma ve öne geçmelerin yapıldığı yardımcı hatlar" olarak tanımlanmaktadır. Yukarıda yer alan tablolardan, 2022 verilerine göre sayding sayısı düşüldüğü takdirde toplam gar, istasyon ve durak sayısı 687'dir. Oysa 2004 yılı verilerinde, sayding dâhil edilmediğinde bu sayı 808'dir. 2004 ile 2022 yıllarını karşılaştırdığımızda, Gar Müdürlüğü, Gar Şefliği ve İstasyon Şefliği durak sayılarında ciddi bir azalma yaşanmıştır. Garlar, istasyonlar ve duraklar, yurttaşların demiryollarıyla bağlantı kurma noktalarıdır. Bu sayının azalması, yurttaşların demiryolu ulaşımına erişimini zorlaştırmaktadır.

Tablo 10: Gar İstasyon ve Durak Sayısı

YILLAR	GAR MÜD	GAR ŞEFLİKLERİ	İSTASYON ŞEFLİKLERİ	MEMURLU DURAK	MEMURSUZ DURAK	SAYDİNG	TOPLAM
2004	63	76	298	55	316	93	901

Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü 2000-2004 İstatistik Yıllıkları:33

Tablo 11: Garların Durumu

Yıllar	Gar Müd.	Gar Şeflikleri	İstasyon Şeflikleri	Durak	Sayding	İrtibat Memurluğu	Toplam
2022	62	73	233	316	248	3	935

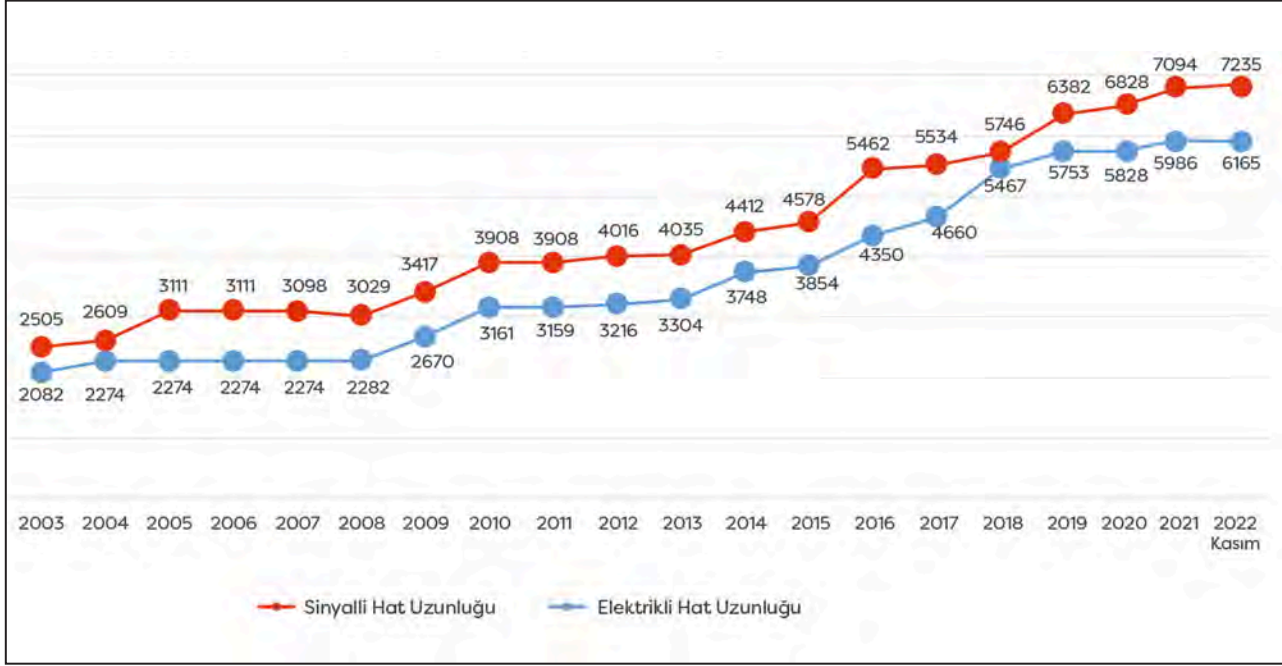
Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü 2022 Faaliyet Raporu:67

1.2.2.4. Yol Yenilemeleri

Demiryollarında yatırımların artmasıyla birlikte yol yenileme çalışmaları da hız kazanmıştır. Ancak mevcut tren trafiği koşullarında, tek hat işletmeciliği nedeniyle yol yenileme çalışmaları bazı zorluklara yol açmaktadır. Bununla birlikte, 2000 yılı öncesine kıyasla, yüksek oranda yol yenileme çalışması gerçekleştirilmiştir.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2000-2022
YOL YENİLEME-Line Renewal	264	152	38	55	101	69	200	101	165	423	627	830	747	1.015	1.276	728	390	400	494	114	52	164	112	8.517
KOMPLE BAKIM YAPILAN - REHABİLİTASYON YENİLEME Maintenanced Lines - Rehabilitation Renewal	-	-	-	262	571	583	634	263	317	272	133	100	80	-	-	-	16	119	-	-	-	-	-	3.350
YENİLEME + KOMPLE BAKIM TOPLAM Renewal+Total Maintenanced Lines	264	152	38	317	672	652	834	364	482	695	760	930	827	1.015	1.276	728	406	519	494	114	52	164	112	11.867

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı 2018-2022:97



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaşan ve Erişen Türkiye 2022 Raporu:37

1.2.2.5. İltisak Hatları¹⁴

Demiryollarının taşıma payının artması amacıyla Organize Sanayi Bölgeleri (OSB), büyük sanayi kuruluşları, fabrikalar, limanlar ve taşıma potansiyeli yüksek bölgeler, iltisak hatları ile ana demiryolu hatlarına bağlanmaktadır. TCDD'nin 2021 yılı Sektör Raporu'na göre, bu yıl itibariyle Türkiye'de toplam uzunluğu 439 km olan 284 adet iltisak hattı bulunmaktadır. İltisak hatlarının sayısı, demiryolu taşımacılığı için büyük bir öneme sahiptir ve bu nedenle gelecek dönemlerde bu hatların artırılması planlanmaktadır. İltisak hatları özellikle lojistik merkezleriyle bağlantıların sağlanması bakımından ayrı bir önem taşımaktadır. Bu kapsamda; Lojistik Koordinasyon İcra Kurulu'nun görev, yetki ve sorumlulukları içerisinde; "MADDE 6 – (1) Lojistik Koordinasyon İcra Kurulu, Ulaştırma ve Lojistik Master Planında belirlenen hedeflerin gerçekleştirilmesi amacıyla; a) Lojistik merkezlerin ve iltisak hatlarının planlanarak yapılması yönünde gerekli çalışmaları yapar" (TCDD 2021: 66) maddesine yer verilmiştir.

¹⁴ İltisak hattı, ticari demir yolu hatlarını, özel tesislere bağlayan hatlardır. Bu tesisler terminal içindeki özel bir hat, özel bir terminal veya bir işletme olabilir. Genelde TCDD terminalinden bağlantı yapılır, ancak ana hattan da iltisak hattı yapılabilir.

Demiryolu taşımacılığında OSB ve limanlara bağlantılar büyük önem taşımaktadır. Bu durum, ARUS Raylı Sistemler'in¹⁵ 2021 yılı Sektör Raporu'nda şu şekilde ifade edilmektedir (2022:52):

"Türkiye'de kayıtlı bulunan 312 Organize Sanayi Bölgesi (OSB) bulunmaktadır. OSB'lerin yük potansiyelleri ve demiryolu bağlantı olanakları incelendiğinde OSB'lerden sadece 17 tanesinde iltisak hattı bağlantısı olduğu, 1 tanesinde yapımın devam ettiği ve 29 tanesinde ise iltisak hatlarının projelendirildiği görülmüştür. 2020 yılında iltisak hatlarında 11,9 milyon yük taşınmış olup, buna göre taşımaların %40 gibi önemli bir kısmının iltisak hatları üzerinden yapıldığını ortaya koymaktadır. Ülkemizde mevcut 192 adet liman ve iskeleden sadece 20 adedinde demiryolu bağlantısı bulunmaktadır."

1.2.3. Türkiye Demiryolu Taşımacılığında Yeni Teknolojilerin Kullanımı ve Etkileri

Küresel düzeyde demiryolu sektörüne yönelik yatırımların hızla arttığı görülmektedir. Bu artışın arkasında nüfus artışı, büyük kentlerdeki trafik sıkışıklığı, yakıt maliyetlerinin artması, demiryolunun çevreye daha az zarar vermesi ve daha güvenli olması gibi faktörler bulunmaktadır. Bu sebeple demiryolu taşımacılığı hem insan hem de yük taşımacılığında giderek daha çok tercih edilen bir ulaşım şekli olmaktadır. Bu artışla birlikte, sektör, kent içi raylı sistemlerden yüksek hızlı trenlere, altyapıdan donanımlara ve sinyalizasyon ve kontrol sistemlerine kadar çok geniş bir alanda hızlı bir ilerleme kaydetmektedir.

Türkiye'de de demiryolu sektörü bu küresel trendden etkilenmektedir. Ancak uzun yıllar boyunca yatırım yapılmamış olması, teknolojik olarak dışa bağımlılık, ulaştırma sektörünün bütüncül bir yaklaşımla ele alınmaması gibi nedenlerle istenilen seviyede bir gelişim sağlanamamıştır. Sektörde teknolojik gelişmelerden yeterince ve bütünlüklü bir biçimde faydalanılamadığı göze çarpmaktadır.

Demiryolları iki temel unsurdan oluşmaktadır: altyapı ve demiryolu hattında hareket eden, çeken ve çekilen araçlar. Altyapı, raylar, traversler, balastlar, sinyalizasyon ve elektrifikasyon sistemleri gibi unsurları içerir. Bu altyapının modern, güvenli ve sürdürülebilir olması önemlidir. Ayrıca, tren trafiğinin yönetimi için etkili bir kontrol sistemi gereklidir. Demiryolları sistemlerinin diğer temel unsuru olan çeken ve çekilen araçların güvenli ve verimli bir şekilde çalışabilmeleri için altyapı ile uyumlu olmaları ve modern teknolojiye sahip olmaları gerekmektedir.

1.2.3.1. Demiryollarında Sinyalizasyon, Elektrifikasyon ve Haberleşme

Sinyalizasyon sistemleri, demiryolu hatları üzerinde tren trafiğini emniyetli bir şekilde yönetmek, güvenli taşımacılık yapmak ve demiryolu hatlarını en verimli şekilde kullanmak amacıyla kurulan sistemlerdir. Demiryolu hatlarında sinyalizasyon, trafik emniyeti, hat kapasitesi, işletme kolaylığı ve personel açısından önemli etkilere sahip olan kritik bir unsurdur. Özellikle belirli bir trafik yoğunluğunun üzerindeki hat kesimlerinde sinyalizasyon sistemleri, raylı sistemlerin vazgeçilmez bir parçasını oluşturmaktadır.

¹⁵ ARUS Raylı Sistemler, Anadolu Raylı Ulaşım Sistemleri Kümelenmesi'nin kısaltmasıdır. Bu kümelenme, raylı sistemler sektöründe işbirliği ve ulusal marka üretimi yapmayı amaçlayan kuruluşlardan oluşmaktadır. ARUS ayrıca Avrupa Raylı Sistemler Kümeler Birliği'nin (ERCİ) bir üyesidir.

Demiryolu taşımacılığının ilk dönemlerinde tren trafiği düşük, tren hızları yavaş ve demiryolunu kesen karayolu geçişleri azdı. Bu ve benzeri nedenlerle hatlardaki trafik görerek/izleyerek sürüş yapmaya ve trafiğin de manuel olarak yönetilmesine müsaitti. Ancak teknolojik gelişmeyle birlikte, zaman ve mesafe aralığı tabanlı tren trafiği yönetimi ve diğer başka metotlar kullanılmaya başlandı. Günümüzde, demiryollarında çeşitli sinyalizasyon sistemleri kullanılmakla birlikte, temel amaç demiryolu hattında güvenli ve hızlı bir şekilde taşımacılık yapmaktır. Bu nedenle, demiryollarında konulan hedeflere paralel olarak, sinyalli hat uzunluğunun artırılması en önemli faktörlerden biridir.

TCDD'nin 2022 yılı Sektör Raporu'nda, sinyalli hatların toplam uzunluğu 7.235 km olarak belirtilmiştir. Bu hatlar, 5.775 km konvansiyonel (4.362 km ana hat, 632 km 2., 3. ve 4. hatlar ve 781 km tali hatlar), 219 km hızlı tren (HT) ve 1.241 km YHT hattı olmak üzere 3 kategoride bulunmaktadır (TCDD 2023:76). 2005 yılına ait Ulaştırma Ana Plan Stratejisi Sonuç Raporu'nda demiryollarında sinyalizasyonun önemi şu sözlerle vurgulanmaktadır (2005:54):

"Çekirdek ağ içindeki mevcut hatların yenileştirme, sinyalizasyon, elektrifikasyon ve iki hatta dönüştürülmesi yatırımları önceliklidir. Bu çalışmalar en geç 10 yılda tamamlanmalıdır. Demiryolu modernizasyonu kapsamında elektrifikasyon, sinyalizasyon ve telekomünikasyon tesislerinin UIC standart ve diğer uluslararası standartlara uygun olarak gerçekleştirmek, bakım-onarım, yenilemelerini teknik ve ekonomik ölçütlere uygun olarak hazırlanmış programları esas alarak eksiksiz yerine getirmek zorunluluktur."

2005 yılında rapora dâhil edilen bu bölüme rağmen, atılan adımların yeterli olduğunu söylemek mümkün değildir. Yolların yenilenmesiyle birlikte, hatların elektrikli ve sinyalli hale getirilmesi de büyük önem taşımaktadır. Bu alanda, özellikle 2010 yılından sonra ciddi bir artış yaşanmıştır. Sinyalli hat uzunluğu, 2003 yılında 2.505 km iken 2022 yılında 7.235 km'ye yükselmiştir. Elektrikli hat uzunluğu ise 2023 yılında 6.244 km'ye ulaşmıştır (TCDD 2018-2022 İstatistik Yıllığı:24).

Hatların sinyalli hale getirilmesinde vurgulanması gereken önemli bir husus, farklı sinyalizasyon sistemleriyle lokomotiflerdeki sistemlerin birbirleriyle uyumlu olması ve uzun hat kesimlerinde aynı sinyalizasyon sistemlerinin kullanılmasıdır. Ne var ki ülkemizde demiryollarında farklı hat kesimlerinde farklı sinyalizasyon ve haberleşme sistemleri kullanılmaktadır.

1.2.3.1.1. Trafiğin Merkezden İdaresi (TMI)

Türkiye'de demiryollarındaki trafik yönetimi genellikle TMI sistemi ile gerçekleştirilmektedir. Bu sistemin temel işleyişi şöyledir: Merkezde bulunan trafik kontrolörü, trafiğin genel anlamda akışından sorumludur ve istasyon bölgelerinde bulunan hareket memurları ile iletişim kurarak trenlerin genel hareketleri hakkında bilgi alışverişinde bulunur. İstasyon bölgelerindeki trenlerin sevk ve idaresinden sorumlu olan hareket memurları ise hangi trenin istasyon bölgesinde hangi yolları kullanacağına karar verir ve aynı zamanda makasların konumlarını değiştirmekten sorumlu olan tren teşkil memurları ile iletişim kurarak bölgedeki trenler için güvenli yol düzenlemelerini sağlar.

TMİ sisteminde trenler birbirlerini istasyon mesafesi ile takip etmektedir. Bu sistemde, öndeki tren komşu istasyona varmadan, arkadan gelen ikinci bir tren aynı yöne gönderilemez. Ancak bu sistem insan hatalarına açık bir yapıya sahiptir ve trafik kontrolörü, hareket memuru ve tren teşkil memurları gibi personelin hataları kazalara neden olabilmektedir.

1.2.3.1.2. Trafiğin Sinyallerle İdaresi (TSİ)

Tren trafiğinin merkezden elektrikli sinyallerle yönetildiği bir sistemdir. Bu sistemin uygulandığı hat kısmında, istasyon ve saydingerin giriş ve çıkışları ile bunların arasındaki bloklara otomatik veya kumandalı sinyaller yerleştirilerek, tren trafiği hızlı ve düzenli bir biçimde sağlanır. Trenler bu sistemde birbirini belirli bir blok mesafesi ile takip eder. TSİ sisteminin TMİ'den farkı, tren trafiğinin tüm hareketinden Trafik Kumanda Merkezi'nde bulunan trafik kontrolörünün sorumlu olmasıdır. Trafik kontrolörü, trenlerin hareketiyle ilgili komutları hareket memuruna iletmek yerine, Merkezi Trafik Kontrol (CTC) adı verilen sistem üzerinden sinyalizasyon sistemine iletir ve yine aynı sistem üzerinden hat üzerindeki bütün araçların hareketlerini takip edebilir. Tren teşkil memurunun görevi ise motorlu makaslarla yerine getirilmektedir.

TSİ ve TMİ sistemlerinde temel unsur insan faktörüdür. Her iki sistem de insan hatalarına ve dolayısıyla kazalara açıktır. Bu nedenle kaza riskini en aza indirmek amacıyla Otomatik Tren Durdurma sistemleri kullanılmaktadır. Marmaray'da ise tren trafiği, yer ve araç üstü donanımlarla kesintisiz iletişim sağlayan bir sistem olan Çift Yönlü Haberleşme Tabanlı Trafik Kontrolü (Geniş Spektrumlu Dijital Telsiz Sistemi 'CBTC') ile yönetilmektedir. Türkiye'de demiryollarında farklı hat kesimlerinde Otomatik Tren Durdurma Sistemi (ATS), Otomatik Tren Koruma Sistemi (ATP), Avrupa Tren Kontrol Sistemi (ETCS) –Seviye1, Seviye2- sistemleri kullanılmaktadır.

AB ülkeleri, demiryolu sektöründe işbirliği yapmakta ve ortak demiryolu çalışmalarını teşvik etmektedir. Bu çalışmalardan biri, tren trafiğinin tek elden yürütülmesi ve kontrol edilmesini hedefleyen ERTMS (European Rail Traffic Management System) Avrupa Demiryolu Trafiği Yönetim Sistemi adını taşıyan protokoldür. Bu protokol, Avrupa'da farklı ülkelerde kullanılan farklı sinyalizasyon dilleri ve sistemlerinin yerine tek bir standart sinyalizasyon dilinin kullanılmasını öngörmektedir. Bu sayede trenlerin üzerindeki ve demiryolu hatlarındaki sinyal sistemleri ve ekipmanların arasındaki farklılıklar ortadan kaldırılarak, hızlı ve güvenli bir demiryolu trafiği oluşturulması hedeflenmektedir.

RailTurkey¹⁶ tarafından yapılan bir çalışmada, Türkiye'deki demiryollarının sinyalizasyon ve haberleşme sistemlerinin hangi bölgelerde kullanıldığına ilişkin dikkate değer bilgiler sunulmaktadır:

"ETCS L2; Polatlı-Konya arası hızlı tren hattında, ETCS L1; Ankara-İstanbul YHT hattı, Zonguldak-Irmak, Samsun-Kalın, Konya-Karaman-Ulukışla, Kayseri-Yenice, Eskişehir-Kütahya-Balıkesir, Bandırma-Manisa, ETCS L0; Yoğun banliyö, yolcu ve yük tren trafiğinin olduğu Aliğa-Tepeköy, Trakya'da Çerkezköy'ün batısı, Gebze-Ankara-Kayseri ve Türkiye'nin en yoğun hattı olan Divriği-İskenderun arasında, TSİ Sistemi; Afyon-

16 Erişim Linki: <https://tr.railturkey.org/2019/01/21/turkiyenin-yeni-sinyalizasyon-haritasi/> (Erişim Tarihi: 08.08.2023)

Denizli-Burdur-Isparta-Aydın-Ortaklar hattında yerli sinyalizasyon sistemi çalışmaları devam etmekte olup, bu sistem ile hatların merkezden sinyaller ile yönetimi (TSİ) sağlanacak. TMİ Sistemi; Hâlen ETCS L1 sinyalizasyon çalışmasının devam ettiği hatların yanı sıra, yaklaşık 3000 km'lik sinyalizasyon çalışması olmayan hatlarda trenler TMİ ile idare ediliyor. Bu hatlar arasında Kars, Tatvan, Kurtalan hatları ile Afyon'u İzmir'e, Kütahya'ya ve Konya'ya bağlayan hat da TMİ ile yönetiliyor."

Türkiye'nin demiryolu hatlarına ilişkin istatistikler, demiryolu altyapısının pek çok eksikliğinin bulunduğunu göstermektedir. Bu eksiklikler, TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin 2021 yılı Faaliyet Raporu'nda, GZFT ANALİZİ bölümünün 'Tehditler' başlığı altında, şu şekilde ifade edilmiştir (TCDD Taşımacılık, 2022:19): *"Ulusal demiryolu altyapı ağının teknik özelliklerinden (yüksek eğimler ve dar kurp yarıçapları gibi hat geometrisindeki elverişsizlikler, tek hat işletmeciliği, elektrifikasyon ve sinyalizasyon sistemlerinin yeteri kadar tesis edilememesi vb.) kaynaklanan kısıtlamalar."*

1.2.3.1.3. Elektrikli Hatlar

TCDD'nin 2022 yılı Sektör Raporu'na göre, Türkiye'deki demiryolu hatları elektrifikasyon konusunda önemli bir gelişme kaydetmiştir. 2022 yılı itibariyle toplam 13.128 km demiryolu hattının yüzde 48'i elektrikli hale gelmiştir. Elektrikli hatların toplam uzunluğu, 4.784 km'si konvansiyonel, 219 km'si HT hattında ve 1.241 km'si YHT hattında olmak üzere 6.244 km'dir. Konvansiyonel hatların yüzde 41'i elektrikli olarak kullanılmaktadır. Yüksek hızlı ve hızlı demiryolu hatları ise tamamıyla elektrikli olarak faaliyet göstermektedir.

Elektrikli hatlar, demiryolu taşımacılığı için daha verimli ve çevreci bir seçenek olarak kabul edilmektedir. Elektrikle çalışan lokomotifler yakıt tüketimi, emisyon salınımı, hız ve taşımacılık maliyeti gibi faktörler açısından dizel lokomotiflere göre avantaj sağlamaktadır. Bu nedenlerden dolayı Türkiye de demiryollarında tüm hatları elektrikli hale getirme çabası içindedir.

1.2.4. TCDD'nin Mali Durumu

TCDD, kuruluşundan 6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun'un Resmî Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girdiği 1 Mayıs 2013 tarihine kadar faaliyetlerini yasal tekel statüsünde yürütmüştür. Bu dönemde TCDD'nin ana faaliyet alanı demiryolu ile yük ve yolcu taşımacılığı ve liman işletmeciliği olmuştur. Ayrıca, Van Gölü Feribot İşletmeciliği gibi çeşitli yan faaliyetleri de söz konusudur. Dolayısıyla, TCDD'nin gelir-gider kalemleri bahsi geçen bu yan faaliyetlerden de etkilenmektedir. TCDD'nin genel mali durumunu incelemeye çalışacağımız bu bölümde, yan faaliyetlerin etkileri de göz önünde bulundurulacaktır.

TCDD'nin özelleştirilmesi konusu ilk olarak 1980'li yıllarda gündeme getirilmiş ve 1990'lı yıllarda demiryolu hizmetlerinin ve TCDD'nin özelleştirilmesine yönelik çeşitli planlar yapılmıştır. Ancak bu planların uygulanması 2002 yılında iktidara gelen Adalet ve Kalkınma Partisi (AKP) hükümetleri tarafından gerçekleştirilmiştir. AKP, TCDD'nin özelleştirilmesini planlama aşamasında bırakan önceki hükümetlerden farklı olarak, bu süreci iki basamakta tamamlamıştır. Birinci basamakta, demiryolu hizmetiyle doğrudan ilgisi olmayan, hastane, dinlenme tesisleri, basım

evi, dikimevi, limanlar gibi birim ve varlıkların kapatılması, devredilmesi veya satılması yoluyla TCDD'nin küçültülmesi sağlanmıştır. İkinci basamakta ise, demiryolu hizmetinin kendisine yönelik olarak, özel sektörün demiryolu altyapısını kullanmasına ve demiryolu taşımacılığı yapmasına imkân tanıyan yasal düzenlemeler yapılmıştır (Demirelli, 2014: 60-62).

2011 yılında çıkarılan 655 sayılı KHK ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın yeni görev ve yetkileri belirlenirken, demiryolu sektöründe de önemli değişiklikler yapılmıştır. Devletin demiryolu hizmetlerindeki düzenleyici ve denetleyici rolü yeniden tanımlanmış (Demirelli, 2014:69) ve daha sonra 2013 yılında kabul edilen 6461 sayılı Kanun ile de demiryolu altyapı ve üst-yapı hizmetleri özel sektöre açılmıştır. Bu Kanunla birlikte, demiryolu sektöründeki devlet tekeli sona ermiştir.

TCDD'nin 2013 yılında yasal tekel olmaktan çıktığı dönemi, bunu önceleyen yıllarla mali açıdan kıyaslayabilmek için kâr-zar durumunu ve gelir-gider dengesini incelemek, bütünlüklü ve anlamlı bir karşılaştırma yapabilmek bakımından önem taşımaktadır. Bu kapsamda, ilk olarak AKP iktidarının ilk 2 yılını da içeren 2000-2004 dönemini ele alacağız. 2000 yılı verilerine baktığımızda, TCDD'nin 323.473.432 TL zarar ettiğini ve toplam gelirlerin toplam giderleri karşılama oranının yüzde 42 olduğunu görmekteyiz. Takip eden yıllarda zararın nominal olarak artmaya devam ettiğini, buna karşılık toplam gelirin toplam gideri karşılama oranının yükseldiğini belirtmemiz gerekir. İncelenen dönem içinde, 2003 yılında toplam gelirin toplam gideri karşılama oranı yüzde 49, zarar ise 852.737.358 TL olmuştur (TCDD, 2005:89).

2004-2008 dönemi ve onu takip eden 2008-2012 döneminde ise toplam gelirin toplam gideri karşılama oranının kademeli olarak düştüğü belirtilmelidir. 2004-2008 ve 2008-2012 dönemlerinde¹⁷ toplam gelirin toplam gideri karşılama oranlarının dönem ortalamasının sırasıyla yüzde 43 (yüzde 43,2) (TCDD, 2009:89) ve yüzde 35'e (TCDD, 2013:90) düştüğü görülmektedir. Bu doğrultuda, incelenen dönemler boyunca TCDD'nin zarar ettiği gözlemlenirken toplam gelirin toplam giderleri karşılama oranlarında yıllar içinde belirgin bir düşüş yaşandığı da ayrıca ifade edilmelidir.

TCDD'nin mali durumunun seyrini izleyebilmek için, kurumun yasal tekel olmaktan çıktığı 2013 yılını da içeren 2009-2013 yıllarına ait kâr/zarar tablosu aşağıda paylaşılmaktadır. Tabloya göre TCDD'nin 2009 yılındaki zararı 502.488.636 TL iken, 2013 yılında zararın 1.280.554.388 TL'ye yükseldiği görülmektedir. Bu dönem içinde TCDD'nin zararı her geçen yıl artış göstermiştir. Bu dönemde, 2009 yılında toplam gelirlerin toplam giderlerin sadece yüzde 36'sını karşıladığı, 2013 yılında ise bu oranın yüzde 31'e gerilediği gözlemlenmektedir (TCDD, 2014:90). İlgili dönem ortalaması ise yüzde 34'tür (yüzde 33,6). Bu veriler, 6461 sayılı Kanunla TCDD'nin özelleştirildiği ilk resmî yılı da içeren dönemde gelir-gider dengesindeki bozulmanın devam ettiğini ortaya koymaktadır.

¹⁷ TCDD'nin İstatistik Yıllıklarında yer alan bu 5 yıllık mali veriler, analiz yapmayı zorlaştıran bazı önemli farklılıklar göstermektedir. Örneğin, 2006-2010 yılları arasındaki veriler, faaliyet dışı gelir ve giderleri içermemektedir. 2008-2012 yılları arasındaki veriler ise, hat geliri, İZBAN ve özelleştirilen liman amortisman giderlerini içermemektedir. Bu nedenle, verileri karşılaştırırken bu hususları göz önünde bulundurmak gerekmektedir.

Tablo 12: TCDD 2009-2013 Kâr/Zarar

TCDD	2009	2010	2011	2012	2013
A. GİDERLER					
-İşletme Giderleri	1.865.521.934	2.080.684.609	2.239.266.313	2.424.719.010	2.440.357.487
-Genel İdare Giderleri	251.814.948	266.793.156	318.037.331	340.478.607	367.118.030
-Amortismanlar	264.182.046	282.501.610	452.190.170	435.536.601	515.156.860
-Faaliyet Dışı Giderler	242.451.203	243.562.481	384.458.997	239.529.256	498.021.832
GİDERLER TOPLAMI	2.623.970.131	2.873.541.856	3.393.952.811	3.440.263.474	3.820.654.209
B. GELİRLER					
a- İşletme Gelirleri	859.185.660	896.748.651	1.030.290.580	1.056.898.402	1.065.802.836
- Banliyö Yolcu Gelirleri	62.744.453	68.699.830	70.462.813	71.294.938	35.704.684
- Ana Hat Yolcu Gelirleri	121.363.664	128.627.334	166.608.809	134.057.887	159.287.544
- Yük Geliri	410.153.637	459.557.179	515.087.314	585.043.229	580.623.923
- Van Gölü	1.686.336	1.771.577	2.793.265	4.555.006	4.167.020
- Limanlar	263.237.571	238.092.731	254.825.993	241.450.842	260.295.665
- Demiryolu Hattı Geliri	-	-	20.512.386	20.496.500	25.724.000
b- Sübvansiyonlar	-746.467.465	-867.736.813	1.016.210.917	1.011.637.895	1.078.469.965
c- Faaliyet Dışı Gelirler	502.448.636	242.719.625	614.123.925	494.218.427	395.827.020
GELİRLER TOPLAMI	2.108.101.761	2.007.205.089	2.660.625.422	2.562.754.724	2.540.099.821
KÂR / ZARAR	(515.868.370)	(866.336.767)	(733.327.389)	(877.508.750)	(1.280.554.388)

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı 2009-2013 (TCDD, 2014:91)

Farklı işletme faaliyetleri özelinde gelir gider dengesi daha yakından incelendiğinde, TCDD'nin 2009 yılında banliyö yolcu ve ana hat yolcu gelirlerinin toplam yolcu giderlerinin yüzde 22'sini karşıladığı, ancak 2013 yılında bu oranın yüzde 18'e düştüğü görülmektedir. Yük taşıma faaliyetlerinde 2009 yılında elde edilen toplam gelirler yük taşımanın toplam giderlerinin yüzde 27'sini karşılarken bu oran 2013 yılında yüzde 25'e gerilemiştir. Van Gölü İşletme gelirleri 2009 yılında toplam giderlerinin sadece yüzde 10'unu karşılamış ve bu oran 2013 yılında yüzde 12'ye yükselmiştir. Limanların ise yıllar içinde kârlılığını arttırdığı görülmektedir. 2009 yılında liman hizmetleri yüzde 38 kâr oranıyla faaliyet gösterirken, bu oran 2013 yılında yüzde 44'e çıkmıştır (TCDD, 2014:90).

Öte yandan TCDD'nin 2009-2013 yıllarına ait kâr-zarar tablosunda 2011 yılında görülen ve "demiryolu hattı gelirleri" olarak adlandırılan gelir kalemi dikkat çekmektedir. Bu konuyla ilgili olarak TCDD'nin 2011 yılına ait Faaliyet Raporu'nda, "Özel sektörün vagon sahibi olmasının sağlanması projesi" olarak adlandırılan bu proje ile TCDD'nin taşıma payını ve gelirini arttırmanın yanı sıra taşıyıcı firmaların ulaşım maliyetlerini düşürdüğü ve bu yolla makro ekonomik dengelere olumlu

yönde katkı sağlandığı belirtilmektedir. Ayrıca, 2002 yılında 16 firmaya ait 789 vagonun bulunduğu, 2011 yılı itibarıyla bu sayının, mevcut sözleşmeler çerçevesinde 45 firmaya ait 2.870 vagona çıktığı ve bunların TCDD şebekesinde işletildiği bilgisi de paylaşılmaktadır (TCDD, 2012:98).

Yine aynı yıla ait faaliyet raporunda sahibine ait vagonlarla yapılan yük taşımalarının 2011 yılına kıyasla ton olarak yüzde 6'lık bir artışla 6.048.777 ton, ton-km olarak ise yüzde 6'lık bir azalışla 3.636.640.912 ton-km olarak gerçekleştiği bilgisine rastlanılmaktadır. Bu veriler ışığında, toplam taşımaların yüzde 24'ünün sahibine ait vagonlarla gerçekleştirildiği de belirtilmektedir (TCDD, 2013:91).

Öte yandan gerek TCDD'ye ait İstatistik Yıllıklarında gerekse de Faaliyet Raporlarında "*demiryolu hattı gelirleri*" adıyla yer verilen bu gelir kaleminin ilerleyen yıllarda "*altyapı kullanım ücreti*" olarak adlandırıldığını görmekteyiz. Bu gelir kalemine ilk veri girişinin 2005 yılına denk düştüğü ve o yıldan sonra bu veriye düzenli olmayan bir şekilde, zaman zaman rastlanıldığını söylemek mümkündür.

Bu noktada dikkat çekilmesi gereken bir diğer husus ise, 6461 sayılı Kanun 2013 yılında yürürlüğe girmiş olmasına rağmen TCDD'nin yeniden yapılandırılmasının ve demiryollarının özelleştirilmesinin gündeme ilk kez 1995 yılında gelmiş olduğudur. 1995 yılında, Japonya ve Dünya Bankası tarafından finanse edilen ve Booz Allen & Hamilton danışmanlık şirketince yürütülen "*TCDD'nin yeniden yapılandırılması*" projesi, 1996 yılında sektöre dair hazırlanan bir kanun tasarısı ile tamamlanmış, ancak bu tasarı yasalaşmamıştır. Buna karşın, bu proje özelleştirme sürecine zemin hazırlamış gibi görünmektedir. Öyle ki, başta AB ve Dünya Bankası kaynaklı hibe ve kredilerle finanse edilenlerin yanı sıra öz kaynaklarla da finanse edilen teknik yardım projeleri gibi birçok çalışmanın bu projenin peşi sıra gündeme geldiği bilinmektedir. Bahsi geçen çalışmaların sonucunda raporlar ve kanun tasarıları hazırlanmış, ancak bu tasarılar da kanun haline getirilememiştir. Bununla birlikte, bu tasarıların içinde yer alan önerilerin bir kısmının hayata geçirilmiş olduğu da bir gerçektir. 6461 sayılı Kanundan önce TCDD'ye ait limanların özelleştirilmesi, personel sayısının azaltılması, ekonomik olmayan hat, istasyon ve trenlerin kaldırılması ve/veya kapatılması (Solak, 2018:17) gibi uygulamalarla birlikte, yukarıda sözü edilen "*özel sektörün vagon sahibi olması projesi*" ve dolayısıyla TCDD'nin gelir kalemlerinde "*demiryolu hattı geliri*" ve daha sonra "*alt yapı kullanım ücreti*" adı altında gördüğümüz gelir kalemi, büyük ölçüde o yıllarda atılmış olan bu adımların bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır.

6461 sayılı "*Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkındaki Kanun*"un yürürlüğe girmesiyle birlikte TCDD demiryolu taşımacılığında yasal tekel olmaktan çıkarılmıştır. Bu Kanun ile birlikte TCDD "*demiryolu altyapı işletmecisi*" olarak yapılandırılırken yük ve yolcu taşımacılığı yapmak üzere "*demiryolu tren işletmecisi*" görevini yerine getirmek üzere de TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin kurulması hükme bağlanmıştır. Ayrıca, "*kamu tüzel kişileri ile ticaret siciline kayıtlı şirketlerin demiryolu altyapısı inşa etmesi ve bu altyapının kullanılması*" ile "*demiryolu altyapı işletmeciliği ve demiryolu tren işletmeciliği yapabilmesi*" de hükme bağlanan düzenlemeler arasındadır. Dolayısıyla, bu Kanunla özel sektörün demiryolu altyapı işletmeciliği ile tren işletmeciliği yapabilmesinin önü açılmıştır.

TCDD'nin bu düzenlemeler sonrası mali durumunun seyrini ortaya koymak üzere 2013-2017 tarihleri arasındaki kâr- zarar durumuna ilişkin veriler aşağıda yer almaktadır. TCDD'nin 2013-2017 yıllarını içeren kâr/zarar tablosu incelendiğinde, TCDD'nin ana faaliyetlerinin yanı sıra diğer faaliyet alanlarında da düzenli olarak zarar etmeye devam ettiği görülmektedir. TCDD'nin kâr elde ettiği tek faaliyet alanı limanlardır. Ancak bu faaliyet alanında elde edilen kâr genel tabloyu değiştirmek için yeterli olmamaktadır. Ayrıca, 6461 sayılı "Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkındaki Kanun" ile birlikte TCDD'nin gelir kalemine düzenli olarak eklenmeye başlanan "alt yapı kullanım ücreti"nin, özellikle 2017 yılında gerçekleştirdiği sıçramaya rağmen, TCDD'nin zarar etmesini engelleyemediği ifade edilmelidir.

Bu bağlamda, TCDD'nin genel idare giderlerinde yıllar içinde yaşanan değişimin de dikkat çekici olduğu belirtilmelidir. Gerek yukarıdaki tabloda gerekse incelenen dönemler doğrultusunda aşağıda yer verilen tablolarda da görülebileceği gibi, TCDD'nin genel idare giderleri sürekli olarak artış göstermiş ve bu artış yıllar geçtikçe hızlanmıştır. Ayrıca, Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası (BTS) ile gerçekleştirdiğimiz görüşmede, TCDD yönetiminin sektörden uzak, atama yoluyla oluşturulan üst yönetim yapısının da TCDD'nin mali performansının bu derece kötü olmasında belirleyici bir etken olduğu yönündeki gözlem ve değerlendirmelerini aktarmak anlamlı olsa gerekir.

Tablo 13: TCDD 2013-2017 Kâr/Zarar

TCDD	2013	2014	2015	2016	2017
A. GİDERLER					
TCDD Giderleri	2.253.389.200	2.368.002.071	2.423.919.244	1.369.636.073	592.059.917
Van Gölü	32.393.095	33.728.924	31.725.396	18.766.410	18.239.208
Limanlar	154.575.191	154.182.233	146.618.865	35.648.170	39.473.413
Genel İdare Giderleri	367.118.030	417.771.027	440.642.992	1.804.044.675	1.116.571.425
Amortismanlar	515.156.861	656.019.154	842.762.638	914.148.934	691.983.627
Faaliyet Dışı Giderler	498.021.832	217.424.389	426.355.569	452.938.047	570.922.799
GİDERLER TOPLAMI	2.623.970.131	2.873.541.856	3.393.952.811	3.440.263.474	3.820.654.209
B. GELİRLER					
TCDD Geliri (yolcu, yük geliri)	775.616.151	906.536.023	908.093.661	949.676.199	949.676.199
Alt Yapı Kullanım Ücreti	25.724.000	25.387.250	30.426.000	32.799.334	336.706.198
Van Gölü	4.167.020	5.676.385	4.686.962	4.272.332	9.893.753
Limanlar	260.295.665	315.949.608	318.132.518	340.255.745	379.192.672
Sübvansiyonlar	1.078.469.966	392.228.329	486.774.538	439.955.398	-
Ekonomik Olmayan Haklar	1.044.603.640	358.243.658	453.882.651	409.388.938	-
Van Gölü Sübvansiyonları	33.866.325	33.984.670	32.891.887	30.566.460	-
Faaliyet dışı gelirler	395.827.020	327.040.463	465.837.358	321.757.907	301.487.692
GELİRLER TOPLAMI	2.540.099.822	1.972.818.058	2.213.951.037	2.088.716.915	1.027.280.315
KÂR / ZARAR	(1.280.554.387)	(1.874.309.740)	(2.098.073.667)	(2.506.465.394)	(2.001.970.074)

TCDD'nin ilgili dönemdeki gelir-gider durumuna dair veriler incelendiğinde, 2013 yılında toplam gelirlerin, toplam giderlerin yüzde 66'sını karşıladığı, ancak 2017 yılında bu oranin kademeli olarak düşerek yüzde 34'e gerilediği görülmektedir (TCDD, 2018:82). 2017 yılı Faaliyet Raporu'nda işletme gelirlerindeki düşüşün yeniden yapılanma süreci içinde TCDD Taşımacılık A.Ş.'ye devredilen yolcu, bagaj ve yük gelirleri ile ilgili olduğu belirtilmekle birlikte, teşekkülün toplam gelirlerinin bir önceki yıla kıyasla yüzde 51 oranında azaldığı da ayrıca ifade edilmektedir (TCDD, 2018:176). Söz konusu dönemde toplam gelirlerin toplam giderleri karşılama oranının ortalaması ise yüzde 49 (yüzde 49,4) olmuştur. Bunun hâlâ çok düşük olmakla birlikte, araştırma kapsamında incelediğimiz dönemler içinde karşılaştığımız en yüksek oran olduğunun altını çizmek istiyoruz.

2013 yılında toplam gelirlerin toplam giderleri karşılama oranında yaşanan artışın nedenleri, TCDD'nin 2013 yılı Faaliyet Raporu'nda açıklanmaktadır. Bu Rapora göre, kuruluşun faaliyet gelirleri sadece yüzde 1 oranında artmıştır. Bu artışın nedeni olarak yolcu ve bagaj gelirlerinin yüzde 9 oranında azalması ve liman ve iskele gelirlerinin yüzde 8 oranında artması gösterilmiştir. Bunun sonucunda, 2013 yılına ait toplam gelirlerin bir önceki yıla göre yüzde 1 oranında azalarak 2.540.099.822 TL olarak gerçekleştiği belirtilmiştir. (TCDD, 2014:136). Bununla birlikte, 2013 yılında TCDD'nin taşınmaz mallarının kiraya verilmesi, taşınmaz satışı ve kamu kurumlarına arazi devirlerinden yaklaşık 173 milyon TL gelir elde ettiği açıklanmıştır. Bu gelirler arasında taşınmaz satışı ve kamu kurumlarına yapılan arazi devirlerinden elde edilen gelirlerin önemli bir artış gösterdiği belirtilmiştir. Ancak bu bir defalık ek gelirler, uzun vadede TCDD'nin genel mali durumunda kalıcı ve sürdürülebilir bir iyileşme olduğu anlamına gelmemektedir.¹⁸ Sonuç olarak, 2013 yılında elde edilmiş olan faaliyet dışı ek gelirlerin, bu yılın özelinde toplam gelirlerin toplam giderleri karşılama oranını artırdığını, ancak TCDD'nin mali durumunu uzun vadede kalıcı bir biçimde iyileştirmedini söyleyebiliriz.

TCDD'nin 2013 yılında yolcu ve yük taşımacılığı gelirleri toplamının, ilgili giderlerin yüzde 62'sini karşıladığı görülmektedir. Ancak 2014 ve 2015 yıllarında bu oran yüzde 45 seviyesine düşmüş, 2016'da yüzde 39'a gerilemiş ve 2017'de ise yüzde 23'e inmiştir. Van Gölü İşletmesi'nin faaliyet gelir-gider dengesi 2017 yılı dışında,¹⁹ başa baş noktasına ulaşmıştır. 2013-2016 yılları arasında Van Gölü İşletmesi'nin faaliyetlerini yüzde 6 ila 9 arasında değişen bir kârlılık oranıyla yürüttüğü görülmektedir. (TCDD, 2018:82).

TCDD'nin 2017 yılı Faaliyet Raporu'nda, "*Van Gölü Feribot İşletmeciliğinin taşıma kapasitesinin yetersizliği*"ne işaret edilmekte ve bu durum "*zayıf yönler*" başlığı altında sayılmaktadır (TCDD, 2018:204). Raporla, "*2 Adet 50 Vagon Kapasiteli Feribot Alımı ile Bunlara Ait İskele Onarım ve Tevsi Bakım Onarım Tesisleri İnşaatı Projesi*" kapsamında 1. feribotun işletme denemelerine başlandığı belirtilmektedir. 2018'de ise 2. feribotun işletmeye alınması planı doğrultusunda yapım çalışmalarına

¹⁸ Tüm işletmeler için bir defalık gelirler, işletmenin faaliyetleri dışında elde ettiği gelirlerdir. Örneğin, bir şirketin bir arsa satması veya bir yatırımın satılması gibi. Faaliyet gelirleri ise işletmenin ana faaliyetleri ile ilgili gelirlerdir. Örneğin, bir şirketin ürün satışları veya hizmetlerinin satışı gibi. Bu iki terim arasındaki fark, işletmenin finansal durumunu anlamak bakımından önemlidir. Faaliyet gelirleri, işletmenin ana faaliyetleri ile ilgili olduğu için, işletmenin uzun vadeli başarısını ölçmek için daha önemlidir. Bir defalık gelirler ise işletmenin finansal durumunu anlamak için önemli olsa da işletmenin uzun vadeli başarısını ölçmek bakımından daha az önem taşır.

¹⁹ Van Gölü İşletmesi'nin 2017 yılında toplam gelirlerinin toplam giderlerini karşılama oranı yüzde 25 olmuştur.

devam edildiği bilgisi verilmektedir (TCDD, 2018:103). Dolayısıyla, 2017'de Van Gölü İşletmesi'nin gelir-gider dengesindeki ani bozulmanın bu projelerle ilişkili olduğu söylenebilir.

TCDD'nin liman hizmetleri gelir gider dengesi, 2015 yılında bir önceki yıla göre azalmış olmasına rağmen dönem boyunca kârlılık yönünden olumlu bir performans sergilemiştir. Liman işletmelerinin kârlılık oranı 2013 yılında yüzde 37 iken, 2017 yılında yüzde 84'e yükselmiştir (TCDD, 2018:82).

TCDD'nin 2018-2022 yıllarına ait kâr zarar tablosuna göre, şirketin 2018 yılında 2.557.962.517 TL zarar ettiği görülmektedir. Bu zarar, takip eden yıllarda nominal olarak artmaya devam etmiş ve 2022 yılında 6.386.057.097 TL'ye ulaşmıştır. Bu dönem, Türkiye'nin yüksek enflasyonla karşı karşıya kaldığı bir dönem olduğu için, gelir-gider dengesine bakmak daha da önemli hale gelmektedir.

2018 yılında TCDD'nin toplam gelirlerinin, toplam giderlerinin sadece yüzde 33'ünü karşıladığı görülmektedir. 2019 yılında bu oran yüzde 43'e yükselmiştir. Covid-19 pandemisinin etkisiyle 2020'de yüzde 34'e düşmüş, pandeminin ikinci yılı olan 2021'de yüzde 39'a çıkmış ve 2022 yılında pandemi öncesindeki düzeyine dönerek yüzde 43 olmuştur (TCDD, 2023:74). Bu dönemde toplam gelirlerin toplam giderleri karşılama oranlarının ortalaması ise yüzde 38'dir (yüzde 38,4).

Tablo 14: TCDD 2018-2022 Kâr/Zarar

TCDD	2018	2019	2020	2021	2022
A. GİDERLER					
TCDD Giderleri	1.351.191.700	1.770.363.746	1.933.943.732	2.487.784.916	5.660.380.743
Van Gölü Feribot İşletmeciliği	38.917.696	37.247.164	47.100.628	47.436.435	104.068.489
Limaneler	177.922.106	189.863.177	226.257.680	251.290.712	415.185.578
Genel İdare Giderleri	551.271.032	717.286.564	793.026.003	981.733.529	1.658.997.827
Amortismanlar	891.284.774	968.344.371	1.085.446.487	1.022.518.318	1.127.158.875
Faaliyet Dışı Giderler	786.743.740	821.675.127	1.732.978.643	1.833.657.985	2.272.885.805
GİDERLER TOPLAMI	3.797.331.047	4.504.780.149	5.818.753.173	6.624.421.895	11.238.677.317
B. GELİRLER					
Alt Yapı Kullanım Ücreti	426.524.570	688.561.084	704.837.648	958.251.180	2.741.757.655
Van Gölü Feribot İşletmeciliği	9.799.415	5.770.649	13.378.646	9.895.431	18.745.096
Limaneler	442.697.562	486.304.469	474.922.496	644.705.307	1.088.415.314
Sübvansiyonlar	-	-	-	-	-
Ekonomik Olmayan haklar	-	-	-	-	-
Van Gölü Sübvansiyonlar	-	-	-	-	-
Faaliyet Dışı Gelirler	360.346.983	777.248.852	759.190.727	977.336.883	1.003.702.155
GELİRLER TOPLAMI	1.239.368.530	1.957.885.054	1.952.329.517	2.590.188.801	4.852.620.220
KÂR / ZARAR	(2.557.962.517)	(2.546.895.096)	(3.866.423.656)	(4.034.233.094)	(6.386.057.097)

Kaynak: TCDD 2018-2022 İstatistik Yıllığı (TCDD, 2023:75)

TCDD'nin 2018-2022 yıllarında tekil işletme faaliyetlerinde toplam gelir-gider dengesine yakından bakıldığında şu sonuçlar ortaya çıkmaktadır:

2018 yılında TCDD'nin yolcu ve yük trenleri altyapı trafik ve işletme toplam gelirlerinin giderlerini karşılama oranı yüzde 22 olarak kaydedilirken, 2019'da bu oran yüzde 35'e yükselmiştir. Covid-19 pandemisinin etkisiyle 2020'de yüzde 27'ye düşmüş, pandeminin ikinci yılı olan 2021'de ise yüzde 31 düzeyine yükselmiştir (TCDD, 2021:87).

Van Gölü İşletme gelirleri, yukarıda sözü edilen bir önceki döneme ait projelerin tamamlanmasına rağmen, feribot iskelelerinin yenilenmesi ve bağlantı yollarının yapılması çalışmalarının sürmesi (TCDD, 2021:87) nedeniyle zarar etmeye devam etmiştir. Bu dönemde, Van Gölü İşletmesi'nin gelirlerinin giderlerini karşılama oranları sırasıyla yüzde 19, yüzde 11, yüzde 26, yüzde 17 ve yüzde 15 olarak kaydedilmiştir (TCDD, 2021:87).

TCDD'nin liman hizmetlerinin gelir gider dengesinde ise dönem içinde kayda değer bir artış gözlenmektedir. 2018 yılında liman hizmetleri yüzde 92 kârlılıkla faaliyet gösterirken, 2019 yılında bu oran yüzde 97 seviyesine çıkmıştır. Pandeminin etkisiyle 2020 yılında kârlılık oranı yüzde 71'e düşmüş, pandeminin ikinci senesinde ise yüzde 115'e çıkmıştır. 2022 yılında ise bu oran yüzde 122 olarak kaydedilmiştir (TCDD, 2023:74).

Bu noktada, Türkiye'de 1980'lerden beri gündemde olan ve TCDD için 1990'larda planlanmaya başlayan özelleştirme sürecine geri dönmemiz gerekmektedir. AKP'nin 2002 yılında iktidara gelmesiyle birlikte TCDD'ye yönelik olarak, literatürde de ifade edildiği ve bu raporda da daha önce vurgulandığı gibi, iki aşamalı bir özelleştirme süreci uygulanmıştır. TCDD'nin özelleştirilme sürecinin birinci aşamasında, demiryolu hizmetiyle ilgisi olmayan hastane, dinlenme tesisleri, limanlar, basımevi, dikimevi gibi varlık ve/veya birimler kapatılmış, devredilmiş veya satılmıştır. İkinci aşamada ise, 6461 sayılı Kanun ile demiryollarının altyapı ve üst yapı hizmetleri piyasaya açılmıştır. Ancak bu süreçler beraberlerinde TCDD'nin zarar tablosunda anlamlı bir iyileşme getirmemiştir.

Bu bağlamda, demiryolu hizmetlerinin hâlâ kamunun elinde olan kısımlarının özelleştirilmesinin önünde herhangi bir yasal engel bulunmadığını da belirtmemiz gerekir. Bu süreç henüz tamamlanmamıştır, ancak genel eğilim bellidir: Türkiye'de kamunun demiryolu sektöründeki rolü her yıl azalmakta, özel sektör ise bu alanda daha fazla yatırım yapmakta ve faaliyet alanını genişletmektedir.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın 2003-2022 yılları arasında ulaştırma ve haberleşme sektörlerine yaptığı yatırımların alt-sektörlere dağılımını gösteren verilere göre, demiryollarına yönelik toplam 346,6 milyar TL yatırım harcaması yapılmıştır. Bu yatırımların yıllık bazda değişimi incelendiğinde, 2013 yılında demiryollarına ayrılan payın yüzde 33 civarında olduğu, 2015 yılı hariç, bu payın her yıl artarak 2022'nin Eylül ayında yüzde 52'ye ulaştığı görülmektedir (2022:12-13). TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin çeken çekilen araç envanteri ve durumu dikkate alındığında, demiryollarına yönelik bu yatırım harcamalarının büyük bir bölümünün, özel sektörün de kullanmak zorunda olduğu altyapıyı geliştirmek için yapılan harcamalar olduğu ifade edilmelidir.

Demiryolu taşımacılığı sektöründe kamu ve özel sektör arasındaki dengenin sürekli olarak ikincinin lehine değiştiği görülmektedir. Özel sektör, demiryollarında daha fazla etkinlik ve rekabet gücü kazanırken kamu sektörü giderek daha fazla geri planda kalmaktadır. Bu durumda, demiryollarına yatırım yapmak için ayrılan kamu kaynakları, esas olarak özel sermayenin bu sektörde karşılaştığı altyapı sorunlarını gidermek için harcanmış olmaktadır.

1.3. Demiryolu Taşımacılığında Özel Sektörün Mevcut Durumu ve Eğilimi

TCDD'nin "yeniden yapılandırılma sürecinin" tamamlandığı TCDD'ye ait 2016 yılı Faaliyet Raporu'nda şu şekilde duyurulmaktadır: "1 Ocak 2017 tarihi itibarıyla TCDD Demiryolu Altyapı İşletmecisi, TCDD Taşımacılık A.Ş. Demiryolu Tren İşletmecisi olarak hizmet vermeye başlamıştır" (TCDD, 2017:33). Daha sonra, 2017 yılına ait Faaliyet Raporu'nda da 6461 sayılı Kanun ile TCDD'nin ulusal demiryolu altyapı ağı üzerindeki demiryolu trafiğini tekel olarak yönetme görevini üstlendiğine yer verilir ve eklenir (TCDD, 2018:84): "Bu kapsamda tasarrufunda olan ve olmayan demiryolu altyapısı üzerinde verdiği trafik yönetimi hizmeti karşılığında, bütün tren işletmecileri için eşit şartlar içeren ve ayrımcılık oluşturmayan bir şekilde trafik yönetimi faaliyetini yürütmekte ve bu hizmet karşılığında trafik yönetimi ücretlerini belirleyerek ilgili Demiryolu Tren İşletmecilerine [DTİ] tahakkuk ettirmekte ve tahsil etmektedir."

Ayrıca, TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin 1 Ocak 2017 tarihinden itibaren, yolcu ve yük taşımacılığı faaliyetlerini 6461 sayılı Kanun kapsamında, "Demiryolu Altyapı İşletmecisi" olan TCDD'nin "Bağlı Ortaklığı" statüsünde bir DTİ olarak sürdürmekte olduğu da söylenmelidir. Yukarıda da belirtildiği gibi, 6461 sayılı Kanun çerçevesinde, ulusal demiryolu altyapı ağı üzerinde tren işletmeciliği yapmak isteyen diğer kamu tüzel kişileri ve şirketlerin Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na başvurarak DTİ olarak yetkilendirilebilmelerine ve tren işletmeciliği yapabilmelerine olanak sağlanmıştır. 6461 sayılı Kanunun tamamlayıcısı niteliğindeki ikincil mevzuat çalışmaları ise Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü (DDGM) eliyle yürütülmektedir. Bu kapsamda, DDGM tarafından hazırlanan "Demiryolu Altyapı Erişim ve Kapasite Tahsis Yönetmeliği" ve "Demiryolu İşletmeciliği Yetkilendirme Yönetmeliği"nin, kapasite yönetim faaliyetlerinin çerçevesini oluşturduğunu ifade etmek mümkündür.

TCDD'nin 2017 yılı Faaliyet Raporu'nda, şirketin yeniden yapılandırılma sürecine ilişkin olarak, TCDD'nin özelleştirilme vizyonunu ve stratejisini ortaya koyması bakımından da önem taşıyan şu ifadeler yer almaktadır:

"Teşekkürümüz, ilgili mevzuat kapsamında, tasarrufundaki demiryolu altyapısını serbest, adil, şeffaf ve sürdürülebilir bir rekabet ortamında güvenli bir şekilde işletmek üzere ve 6461 sayılı Kanunun tamamlayıcısı niteliğindeki ikincil mevzuat çalışmaları sonucunda, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından yetkilendirilecek Demiryolu Tren İşletmecilerinin hizmetine sunmak amacıyla yeniden yapılandırılmıştır."

Söz konusu raporda, demiryolu sektörünün 6461 sayılı Kanun ile AB mevzuatına uyumlu bir yapıya kavuşturulduğu ve tren işletmeciliği akışlarının yeniden düzenlendiği belirtilmektedir. Rapor, 1 Ocak 2017 tarihinden itibaren yürürlüğe girmiş olan bu düzenlemeler kapsamında atılmış olan adımları şu şekilde sıralamaktadır (TCDD, 2018:87):

- Şebeke bildirimünün hazırlanması ve ilanı;
- DTİ kapasite taleplerinin alınması;
- Kapasite taleplerinin değerlendirilerek kapasite tahsisinin yapılması (genel ve günlük tren planlamalarının yapılarak Genel Orer'in²⁰ hazırlanması);
- DTİ'ler ile erişim sözleşmeleri ve çerçeve anlaşmalarının yapılması;
- Tren seyir simülasyonlarının hazırlanması, kapasite kullanım oranlarının belirlenmesi ve kapasite geliştirme önerilerinin hazırlanması;
- DTİ'ler ile altyapı birimleri ve Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı arasında koordinasyonun sağlanması vb. işlemler.

Bu doğrultuda, TCDD'ye ait 2017 yılı Faaliyet Raporu'nda 1 Ocak 2017-9 Aralık 2017 dönemini kapsayan ilk şebeke bildirimünün (2017 Dönemi Şebeke Bildirimi) Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın onayı ile 29 Kasım 2016 tarihinde TCDD'nin internet sitesinde yayınlanarak uygulamaya konulduğu ifade edilmektedir. Bu raporda ayrıca, 2017 döneminde "Demiryolu Tren İşletmecisi" olarak faaliyet gösterdiğine işaret edilen TCDD Taşımacılık A.Ş., İZBAN A.Ş., Körfez Ulaştırma A.Ş. ve OMSAN Lojistik A.Ş. tarafından toplam 7.773 adet kapasite talebinin iletilmiş olduğu da belirtilmektedir. Ayrıca, 2017 döneminde altyapı kapasite tahsis başvuruları olumlu sonuçlanan DTİ'lerin, şebekeye erişim iznini sağlayan 4.630 adet Erişim Sözleşmesi²¹ imzalandığı bilgisi de raporda paylaşılmaktadır. Şebeke erişim süresinin görece daha uzun bir dönem için uygulanmasını imkân veren ilk Çerçeve Anlaşması'nın²² da demiryolu taşımacılığında faaliyet gösteren ve yukarıda belirttiğimiz DTİ'lerden biri olan Körfez Ulaştırma A.Ş. ile 2019-2023 dönemini kapsayacak şekilde imzalandığını da söz konusu rapordan öğrenmek mümkündür (TCDD: 2018:88-90). Aktarılan bu bilgilerin ardından, raporda şu ifadeye yer verilmektedir (TCDD: 2018:91): "Teşekkürümüzün ana gelir kaynağını Altyapı Erişim Ücretleri ile Ek ve Yardımcı Hizmet Gelirleri oluşturmaktadır."

2022 yılına ait TCDD Faaliyet Raporu'nda "Şebeke Bildirimi hükümlerine göre,²³ 2022 döneminde sektörde Demiryolu Tren İşletmecisi olarak faaliyet gösteren" şirketler şu şekilde sıralanmaktadır (TCDD, 2023:81): "TCDD Taşımacılık A.Ş., İZBAN A.Ş., Körfez Ulaştırma A.Ş., SUN TREN Ltd. Şti. ve OMSAN Lojistik A.Ş."

20 Orer, yolcuların tren seyahatlerini kolayca planlamalarını sağlayan bir hizmettir. Orer, tren sefer saatleri, duraklar, bilet fiyatları ve diğer önemli bilgileri sunar. Yolcular orerlere istasyonlarda, TCDD'nin internet sitesinde veya mobil uygulamada erişebilmektedir.

21 Sözü edilen raporda "Erişim Sözleşmesi" şu şekilde tanımlanmaktadır (TCDD, 2018:90): "[B]ir Demiryolu Tren İşletmecisi ile bir Demiryolu Altyapı İşletmecisi arasında kamu hukuku veya özel hukuk uyarınca akdedilen, akit tarafların hak ve yükümlülüklerini, bir şebeke bildiriminde belirtilen tahsis döneminde daha uzun bir dönem boyunca uygulanacak ücretleri belirleyen ve hukuki bağlayıcılığı bulunan anlaşmadır."

22 Sözü edilen raporda "Çerçeve Anlaşması" şu şekilde tanımlanmaktadır (TCDD, 2018:90): "[B]ir Demiryolu Tren İşletmecisi ile bir Demiryolu Altyapı İşletmecisi arasında kamu hukuku veya özel hukuk uyarınca akdedilen akit, tarafların hak ve yükümlülüklerini, bir şebeke bildiriminde belirtilen tahsis döneminden daha uzun bir dönem boyunca uygulanacak hak ve yükümlülükleri belirleyen [anlaşmadır]."

23 Gerek DTİ'ler gerekse TCDD altyapı birimleri tarafından 2022 yılında iletilen kapasite talebi adedinin 33.548 olduğu ve bunlara ilişkin tahsis işlemlerinin gerçekleştirildiği (TCDD, 2023:81) bilgisi de sözü edilen raporda yer almaktadır.

Nisan 2021 tarihinde basında yer alan haberlerden²⁴ TCDD'nin 2022 yılı Faaliyet Raporu'nda DTİ olduğu belirtilen Sun Tren Ltd. Şti.'nin, "Türkiye'nin ilk özel yolcu treni" olan Kapadokya Ekspresi'nin de sahibi olduğunu öğrenebiliyoruz. Bu gelişme, Cumhurbaşkanlığı Yatırım Ofisi, HIS Türkiye ve Sun Group tarafından düzenlenen ortak bir basın toplantısı aracılığıyla kamuoyuna duyurulmuştur. Yapılan açıklamada, Türkiye'nin ilk özel yolcu tren operatörünün 2020 yılının Aralık ayında lisansını aldığı belirtilmektedir. Medyada yer alan haberlerde, dünyanın önde gelen seyahat operatörlerinden biri olduğuna dikkat çekilen Japonya merkezli HIS Global ile Türkiye'nin çeşitli kentlerinde hâlihazırda demiryolu araç tedariki ve sinyalizasyon projeleri yürüttüğü ifade edilen Sun Group'un iş birliği ile gerçekleşeceği vurgulanan İstanbul çıkışlı Kapadokya Ekspresi'nden ve ileriki dönemlerde başka güzergâhlarda benzer çalışmaların planlandığından da söz edilmektedir.

Söz konusu haberlerde, Türkiye'de özel yolcu treni operatörü olmak için en az 2 lokomotif, 6 yolcu vagonu veya 2 tren setinin satın alınmış veya kiralanmış olması gerektiği bilgisi sunulduktan sonra, bu projenin başlangıç yatırımının 40 milyon avro olduğu ifade edilmektedir. Öte yandan, 4 Temmuz 2022 tarihli haberlerde²⁵ de Kapadokya Ekspresi'nin setleri için İspanyol Renfe ile bir anlaşma yapıldığı bilgisi aktarılmaktadır. Bu anlaşma kapsamında Kapadokya Ekspresi'nin her biri 20 vagon içeren iki setten oluşacağı, Talgo Series 7 vagonlarının kullanılacağı ve bunların 220 km/s hıza uygun olduğu belirtilmektedir.

Haberde dikkat çeken bir diğer nokta, Türkiye'nin ilk özel yolcu operatörü olan Sun Tren'in, beklenen aksine Renfe'den sadece tren setlerini değil, aynı zamanda tren hizmetini de satın almış olmasıdır. Anlaşmanın ayrıntıları kamuoyu ile paylaşılmamış olsa da haberde Renfe'nin trenin teknik yönetiminden, makinistlerin eğitiminden ve benzeri işlerden sorumlu olacağına dair tahminlere yer verilmektedir. Anlaşma, başlangıçta 2 yıllık bir süre için yapılmış olsa da uzatma opsiyonunu içermektedir. Öte yandan haberde, trenin yılda 300 gün çalışması ve 285 bin km yapmasının hedeflendiği de belirtilmektedir.

HIS Travel Bölge Müdürü Emre Özkur, Kapadokya Ekspresi'nin 2022 yılının Şubat ayında faaliyete geçmesinin planlandığını ve bu hizmet için 200 kişilik bir ekibin görev alacağını 24 Nisan 2021 tarihinde kendisiyle yapılan bir görüşmede²⁶ ifade etmiştir. Ancak, bu araştırmanın kaleme alındığı dönem itibarıyla Kapadokya Ekspresi'nin faaliyete geçtiğine dair herhangi bir habere rastlanmamıştır.

1.3.1. Demiryollarında Özel Sektör Yük Taşımacılığı

Demiryollarında özel sektör yük taşımacılığını 3 şekilde gerçekleştirmektedir: (i) vagon kiralama, (ii) sahibine ait vagonlarla yük taşımacılığı ve (iii) DTİ yetki belgesi ile yapılan yük taşımacılığı. Demiryolu hatlarında özel sektörün taşımacılık yapma konusunda sistemli bir biçimde teşvik edil-

24 Erişim Linki: <https://tr.railturkey.org/2021/04/02/ilk-ozel-yolcu-treni-geliyor-kapadokya-ekspresi/> (Erişim Tarihi: 19.07.2023)

25 Erişim Linki: <https://tr.railturkey.org/2022/07/04/kapadokya-ekspresi-icin-talgo-secildi/> (Erişim Tarihi: 19.07.2023)

26 Erişim Linki: <https://tr.railturkey.org/2021/04/24/kapadokya-ekspresinde-hedef-2022-subat/comment-page-1/> (Erişim Tarihi: 19.07.2023)

diği ve bu doğrultuda özel sektör firmalarının gerek vagon kiralama yoluyla gerekse de kendilerine ait vagonlarla taşımacılık yapmaya başladığı gözlemlenmektedir (TCDD, 2009:14):

"TCDD'nin hedefleri arasında yer alan faaliyetlerimize özel sektörün katılımını sağlamak üzere yürüttüğümüz çalışmalar sonucunda; TCDD hatlarında işletilen özel sektöre ait vagon sayısı 2003 yılında 771 adet iken, bugün itibarı ile bu değer 2.458 adet vagona yükselmiştir. 2008 yılında sahibine ait vagonlarla yapılan taşıma 4,3 milyon tona ulaşmış olup, toplam taşıma içindeki payı %19'a ulaşmıştır."

Sözü edilen raporda özel sektörün yük taşımacılığı yapmasının teşvik edildiği ve TCDD'den vagon kiralamalarının desteklendiği belirtilmektedir. Bu teşvikler kapsamında, TCDD, vagon sahipleriyle protokoller imzalayarak TCDD Eşya Tarifesi üzerinden yüzde 40'a varan indirimler sağlamıştır (TCDD, 2009:43).

TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin özel sektöre vagon kiralama hizmeti sunması, özel sektör için vagon satın almanın yüksek maliyetleri veya uzun teslim süreleri gibi zorlukları aşmak bakımından önemli bir uygulamadır. Buna karşın, işveren örgütleriyle yaptığımız görüşmelerde, "*Demiryolu ile yük taşımacılığında şirketlerin vagonlar noktasında genel eğilimi nedir ve önümüzdeki yıllarda bu eğilimin nasıl olacağını düşünüyorsunuz? Şirketler kendilerine ait vagonlarla mı yoksa TCDD'ye ait vagonlarla mı sürece devam edecekler? Bu tercihlerinin nedenlerini değerlendirmeniz mümkün müdür?*" sorularına verilen yanıtlar, demiryolu sektöründe mevcut altyapıya ve özelleştirme süreçlerine ilişkin olarak yaşanan aksaklıkların giderilmesiyle birlikte, firmaların kendi vagonlarına sahip olmayı tercih etme eğiliminde olduklarına işaret etmektedir.

Bu doğrultuda hem TCDD'nin raporlarından hem de incelenen özel sektör firmalarının kurumsal paylaşımlarından elde edilen bilgilere göre, birçok firma TCDD Taşımacılık A.Ş.'den vagon kiralamakla birlikte, kendi vagonlarıyla da yük taşımacılığı yapmaktadır. Özel sektör demiryolu yük taşımacılığını, 6461 sayılı Kanun öncesinde vagon kiralama ve kendi vagonlarıyla yük taşıyarak gerçekleştirmeye başlamıştı. Ancak bu Kanunun yürürlüğe girmesiyle birlikte, özel sektör firmaları kendi lokomotiflerini ve makinistlerini kullanarak demiryolu işletmeciliği yapabilme imkânına da kavuştular.

Özel sektör tarafından çeken araçların, yani lokomotiflerin kiralanmaya başlanmasıyla birlikte, bu lokomotifleri kullanacak olan makinistler genellikle TCDD ve TCDD Taşımacılık A.Ş.'de çalışanlardan karşılanmaya başlanmıştır. Bu noktada, özel sektör işveren örgütleriyle gerçekleştirilen görüşmelerde, kalifiye çalışan bulma konusunda ciddi sorunlar yaşadıkları bilgisi alınmıştır.

1.3.1.1. Demiryolu Tren İşletmecisi (DTİ) Yetki Belgesi ile Yük Taşımacılığı Yapan Firmalar

TCDD'nin 2022 yılı Faaliyet Raporu'nda yer alan, DTİ olarak faaliyet gösteren şirketler sıralamasından hareketle, DTİ yetki belgesi ile yük taşımacılığı yapan iki özel şirketin olduğu sonucuna varabiliriz. Ancak, 5 Nisan 2023 tarihli, "*Yurt Dışı Yük Taşımacılığında Demiryolunun Payı 10 Kat Artacak*"²⁷ başlığını taşıyan bir haberde yer alan bilgilere göre, dönemin Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu'nun "*Türk Demiryolu Sektöründe Intermodal Taşımacılık Hizmetlerinin Güçlen-*

27 Erişim Linki: <https://www.tcdd.gov.tr/haberler/yurt-disi-yuk-tasimaciliginda-demiryolunun-payi-10-kat-artacak> (Erişim Tarihi: 24.07.2023)

dirilmesi Projesi”nin açılış toplantısında yaptığı konuşmada, “demiryollarında başlatılan serbestleşmeyle birlikte özel sektörün yolcu ve yük treni işletmeciliği yapabilmesinin önünü açtıklarını belirtmesinin hemen ardından] bu kapsamda üç şirketin demiryolu yolcu tren işletmecisi, dört şirketi[n] ise demiryolu yük tren işletmecisi olarak yetkilendirildiğini” ifade ettiği görülmektedir.

Bu çalışmada, demiryolu taşımacılığı sektöründe özel sektörün mevcudiyetini araştırmaya ilkin TCDD tarafından DTİ olarak tanımlanmış olan *Körfez Ulaştırma A.Ş.* ve *OMSAN Lojistik A.Ş.* ile başlayacağız. Daha sonra, sektörde DTİ olarak faaliyet gösteren başka şirketlerin bulunup bulunmadığını belirlemeye çalışacağız.

Körfez Ulaştırma A.Ş.’nin internet sitesinde²⁸ şirketle ilgili şu bilgiler yer almaktadır: Körfez Ulaştırma A.Ş., 6461 sayılı Kanun kapsamında demiryolu tren işletmecisi olarak faaliyet gösteren bir şirkettir. Şirket, Aralık 2017’de kurulmuş olup, yüzde 100 Tüpraş iştiraki olarak hizmet vermektedir. Şirketin ana faaliyet alanı, demiryoluyla akaryakıt taşımacılığıdır. Bunun yanında, vagon lokomotif bakımları ve manevra hizmetleri de sunmaktadır. Şirket, Türkiye’de demiryoluyla akaryakıt taşıma pazarının lideri konumundadır. 2021 yılında 1,7 milyon ton akaryakıt taşıması gerçekleştirmiştir. Şirketin filosunda 5 adet dizel lokomotif, 7 adet hibrit lokomotif ve 525 adet özmal akaryakıt vagonu bulunmaktadır. Şirket, demiryolu tren işletmeciliği yetkinliğine sahip olduğu gibi, demiryolu işletmeciliği organizatörü olarak da çalışmaktadır.

Körfez Ulaştırma A.Ş. 2019 yılında, demiryoluyla tehlikeli madde taşımacılığında²⁹ DTİ ve organizatör olarak, Tüpraş İzmit – Kırıkkale – Batman rafineleri arasında, Opet Mersin Terminali’ne ve Ankara Akım - Tek (Marşandiz) Terminali’ne hizmet vermiştir. Şirketin demiryolu ile taşıdığı tehlikeli maddeler arasında Tüpraş’ın ürettiği ağır nafta, ızomerat, platformat, KB95, motorin, jet yakıtı, kerosen, kalorifer yakıtı, fuel oil ve bitüm gibi maddeler yer almaktadır.

*Şirket bu kapsamda, 2021 yılında DTİ olarak 1.441.000 ton, organizatör olarak ise 263.000 ton olmak üzere toplamda 1,7 milyon ton yük taşıması yaptığını ifade ederek Türkiye demiryolu ile yük taşımacılığında yüzde 6,9’luk bir pazar payına sahip olduğunu vurgulamaktadır. 2022 yılında ise DTİ olarak ilk 6 ayda 1,2 milyon ton yük taşıdıklarını belirtmektedir. Ayrıca, *Türkiye İhracatçılar Meclisi’nin 2022 yılına ait “Türkiye’nin ilk 1000 İhracatçısı”* başlıklı raporunda, Tüpraş Genel Müdürü İbrahim Yelmenoğlu, Türkiye’nin ilk özel demiryolu işletmecisi olduğunu belirttiği Körfez Ulaştırma’nın, 2022 yılında 2,5 milyon ton hidrokarbon taşıdığını ve 250 bin ton demir cevheri taşınmasında ise organizatörlük rolü üstlendiğini ifade etmektedir (TİM, 2023:93). Bu verilere dayanarak, Körfez Ulaştırma’nın 2021 yılında DTİ olarak demiryolu ile taşıdığı yük miktarında ciddi bir artışın görüldüğünü, organizatörlük faaliyetlerinde ise az da olsa bir düşüş yaşandığını ifade etmek mümkündür.*

Şirketin internet sitesinde belirtildiği üzere, akaryakıt dışı ürünlerin taşınması³⁰ için iş geliştirme faaliyetleri devam etmektedir. Bu faaliyetler kapsamında, gerekli taşıma anlaşmaları ve yatırımlar

28 Erişim Linki: <https://www.korfezulastirma.com.tr/tr/hakkimizda> (Erişim Tarihi: 24.07.2023)

29 Erişim Linki: <https://www.korfezulastirma.com.tr/tr/faaliyet-alanlarimiz/demiryolu-ile-tehlikeli-madde-tasimaciligi> (Erişim Tarihi: 24.07.2023)

30 Erişim Linki: <https://www.korfezulastirma.com.tr/tr/faaliyet-alanlarimiz/demiryolu-ile-yuk-tasimaciligi> (Erişim Tarihi: 24.07.2023)

tamamlandığında, akaryakıt dışı taşımaların da başlaması planlanmaktadır. Körfez Ulaştırma A.Ş., Kırıkkale Rafinerisi sahasında bulunan Vagon Bakım Atölyesi³¹ ile de demiryolu lojistik hizmetleri sunmaktadır. Bu atölye, uluslararası kalite standartlarında bakım yönetim, bakım geliştirme, filo yönetim ve bakım temini hizmetleri vermektedir. Ayrıca, Kırıkkale Rafinerisi içinde lokomotif bakımının yapılacağı bir lokomotif bakım atölyesinin inşaatı da devam etmektedir. Körfez Ulaştırma A.Ş., rafinelerindeki yükleme ve tahliye manevralarını da kendi manevra araçları ve kiralık araçlarla gerçekleştirmektedir.

OMSAN Lojistik A.Ş.'ye gelince, bu şirketle ilgili olarak belirtilmesi gereken ilk şey, Körfez Ulaştırma A.Ş.'den farklı olarak taşımacılığın her modunda faaliyet gösteriyor olmasıdır. Bir diğer fark ise OMSAN Lojistik A.Ş.'nin Fransa, Romanya ve Fas'ta da şirketlerinin bulunması,³² dolayısıyla çok uluslu bir şirket karakterine sahip olmasıdır. OMSAN Lojistik'in internet sitesinde³³ 2017 yılında Türkiye'de özel tren işletmecisi belgesini alan ilk şirket olduğu ifade edilmekte; vagon, lokomotif ve konteynerlerden oluşan özmal ve kiralık demiryolu filosuyla Türkiye'nin farklı noktalarında kömür, petrokok, cevher, klinker, baca tozu ve rulo saç taşınması yaptığı belirtilmektedir.

OMSAN Lojistik'in internet sitesinde yer alan *Tarihçe*³⁴ bölümünde, bir OYAK iştiraki olarak 1978 yılında kurulduğu belirtilen Otomotiv Mamülleri Sanayi ve Ticaret A.Ş.'ye işaret edilmektedir. Bu şirket, takip eden yıllar içinde başta karayolu taşımacılığı, havayolu taşımacılığı ve denizyolu taşımacılığı olmak üzere, Tuzla Lojistik Merkezi, bakım onarım merkezi ve depo hizmetleri gibi faaliyetlere yönelmiştir. Öte yandan, OMSAN Lojistik'in 2004 yılında intermodal taşımacılık kapsamında haftada bir kez blok tren seferini devreye soktuğu bilgisine de ayrıca dikkat çekmek gerekir. OMSAN Lojistik'in internet sitesinde, 2020 yılında Marmaray üzerinden Avrupa'dan Asya'ya otomobil taşıyan ilk şirket olduğu da belirtilmektedir.

"Arkas Holding çatısı altında Arkas Lojistik himayesinde" faaliyetlerine Kasım 2022'de başladığı belirtilen Arkas Demiryolu Taşımacılık A.Ş.'nin (Arkas Rail) internet sitesinde yer alan "Hizmetlerimiz" bölümünün son kaleminde, "Demiryolu Tren İşletmeciliği" başlığına rastlanmaktadır. Bu sekmede Arkas Rail'in "Türkiye'nin üçüncü DTİ'si olacağı" yönünde bir ifadeye yer verildiği görülmektedir. Hiç kuşkusuz bu, demiryollarının özelleştirilmesi sürecinde çok daha fazla sayıda özel şirketin sektöre girmesi ve bu şirketlerin faaliyetlerini geliştirerek her geçen yıl sektöre daha da egemen olması, gerek 6461 sayılı Kanunla demiryollarının özelleştirilmesinin yasal bir zemine oturtulması gerekse de TCDD'nin yeniden yapılandırılma sürecine ilişkin faaliyet raporlarında yer verilen (yukarıda bazılarını aktardığımız) ifadeler göz önüne alındığında, beklenen bir sonuçtur.

Arkas Holding'in internet sitesinde³⁵ yer alan bilgilerde, bu şirketler topluluğunun temellerinin 1902 yılında atıldığı belirtilmekte ve Holding'in faaliyet gösterdiği ana iş kolları ise, "acentelik

31 Erişim Linki: <https://www.korfezulastirma.com.tr/tr/faaliyet-alanlarimiz/vagon-ve-lokomotif-bakim-atolyeleri> (Erişim Tarihi: 24.07.2023)

32 Erişim Linki: <https://www.omsan.com/kurumsal/sirket-profilii/> (Erişim Tarihi: 25.07.2023)

33 Erişim Linki: <https://www.omsan.com/hizmetler/demiryolu-tasimaciligi/> (Erişim Tarihi: 25.07.2023)

34 Erişim Linki: <https://www.omsan.com/kurumsal/tarihce/> (Erişim Tarihi: 25.07.2023)

35 Erişim Linki: http://www.arkas.com.tr/arkas_holding.html (Erişim Tarihi: 25.07.2023)

hizmetleri ve liman hizmetleri ile birlikte [şirketin] deniz, kara, demiryolu ve hava taşımacılığını entegre ederek sunduğu lojistik hizmetlerdir” denilerek açıklanmaktadır. Bunların yanı sıra, Holding’in faaliyet alanları arasında yakıt ikmali, otomotiv, sigorta hizmetleri, bilgi sistemleri ve turizm de yer almaktadır. Merkezi İzmir’de bulunan Holding, 63 şirket ve 14’ü Türkiye’de olmak üzere 23 ülkede 57 ofis ile uluslararası bir ağa sahiptir. Holding bünyesindeki şirketler toplamda doğrudan 7.300 kişiyi istihdam etmektedir.

3. DTİ olma yolunda olduğunu belirten Arkas Rail’in faaliyetlerini incelediğimizde konvansiyonel vagon taşımacılığı, yurtiçi konteyner taşımaları, liman bağlantılı konteyner taşımaları, CIS ülkeleri demiryolu taşımaları, Avrupa demiryolu taşımaları, Çin-Türkiye demiryolu taşımaları, terminal hizmetleri³⁶ ve demiryolu tren işletmeciliği hizmetlerine rastlanılmaktadır.

Holding’in internet sitesinde, Arkas Rail’in Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye’yi doğrudan birbirine bağlayan Bakü-Tiflis-Kars (BTK)³⁷ demiryolu hattında taşımacılık yapan ilk özel şirket olduğu vurgulanmakta ve “Demir İpek Yolu” olarak da bilinen bu hat üzerinde ithalat, ihracat ve transit taşıma işlerini platform tipi vagonlar ile 20’lik ve 40’lik konteynerler aracılığıyla kesintisiz olarak sağladığı belirtilmektedir. BTK demiryolu hattı ile Türkiye’nin CIS ülkeleriyle doğrudan bağlantıya sahip olduğu ve şirketin bu hat üzerinden Gürcistan, Azerbaycan, Türkmenistan, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan ve Özbekistan’a uzanan taşıma faaliyetleri gerçekleştirdiği anlatılmaktadır. Ayrıca, Çin – Türkiye demiryolu³⁸ ithalat taşımalarının BTK hattı üzerinden “ortalama 20 günde yüklerin transitini tamamladığı” ve Çin-Türkiye ithalat taşımalarının hem münferit yüklemelerle hem de blok tren taşımalarıyla yapıldığı da ifade edilmektedir.

Holding’in internet sitesinde Türkiye’den Avrupa’ya demiryolu taşımalarının³⁹ Halkalı istasyon çıkışlı olduğu ve “45’- 45’PW- Swap Body”⁴⁰ taşımaları şeklinde gerçekleştirildiği belirtilmektedir. Bu noktada dikkat çekici olan şey, Holding’in demiryolu taşımacılığının başlıca dezavantajlarından bir olarak dile getirilen, “kapıdan kapıya yapılamayan bir taşımacılık modu” olması hususuna farklı bir yaklaşım gösteriyor olmasıdır. Holding bu zorluğu aşmak için, Türkiye’nin her yerinden yükleri aldığını ve bunları Halkalı istasyonu üzerinden Avrupa ülkelerine taşıyarak, kapıdan kapıya hizmet sunduğunu vurgulamaktadır. Ayrıca, “yurtiçi konteyner taşıma⁴¹ servisi ile kendi vagon ve konteynerler[ini de] Türkiye’nin her yerine kapıdan kapıya hizmet ile taşıdıklarının” da altını çizmektedir.

36 Arkas Rail’in 413.071 m²’lik depolama alanına sahip olduğu ve 26’dan fazla acente, 30 leasing şirketi ve 400 müşterisine “destek” olduğu da internet sitesinde paylaşılan bilgiler arasındadır. İstanbul, İzmir, Mersin, Bursa, Konya, İzmit, Kayseri, İskenderun ve Gaziantep’te 14 deposu bulunduğu, bu depolardan Mersin, Konya, Kayseri ve Gaziantep depolarının doğrudan demiryolu iltisak hattına sahip olduğu belirtilmektedir. Bahsi geçen depolarda verilen hizmetler ise şu şekilde sıralanmaktadır: Dolu-boş konteyner depolama ve elleçleme, konteyner iç dolun-ıç boşaltım, maden depolama-dolum, blok mermer stoklama, inner liner bag serimi, reefer teknik hizmetleri, dry ve reefer konteyner bakım-onarım, boru ve rulo saç depolama, VGM hizmetleri, demiryolu bağlantılı terminaller, tank ısıtma hizmetleri, flexi serim, askılı konteyner, konteyner yıkama. Erişim Linki: <https://arkasrail.com.tr/terminal-hizmetleri.html> (Erişim Tarihi: 26.07.2023)

37 Erişim Linki: <https://arkasrail.com.tr/cis-ulkeleri-demiryolu-tasimalari.html> (Erişim Tarihi: 26.07.2023)

38 Erişim Linki: <https://arkasrail.com.tr/cin-turkiye-demiryolu-tasimalari.html> (Erişim Tarihi: 26.07.2023)

39 Erişim Linki: <https://arkasrail.com.tr/avrupa-demiryolu-tasimalari.html> (Erişim Tarihi: 26.07.2023)

40 Swap body, tırların şasisinden bir vagona aktarılabilen intermodal taşıma araçlarına verilen addır. Türkçe karşılığı “değiştirilebilir kasa” olarak geçmektedir.

41 Erişim Linki: <https://arkasrail.com.tr/yurtici-konteyner-tasimalari.html> (Erişim Tarihi: 26.07.2023)

Bu doğrultuda, Arkas Rail'in taşımacılığın hemen her modunda faaliyet gösteren Arkas Lojistik'in himayesinde kurulmuş olduğunu belirterek, demiryolu taşımacılığında ek bir avantaj elde etmeye çalıştıkları görülmektedir. Arkas Holding'in internet sitesinde yer alan taşımacılığın farklı modlarının entegre edilerek lojistik hizmet sunulduğu ifadesinin de bu bağlamda önemli olduğunu not etmek gerekir. Sözü edilen bu avantaj, incelediğimiz şirketler arasında taşımacılığın hemen her modunda faaliyet göstermesi bakımından benzer bir konumda olan OMSAN Lojistik için de geçerli olmakla birlikte, şirketin buna özel bir vurgu yapmadığı görülmektedir. Bu noktada, OMSAN Lojistik'in demiryolu taşımacılığını yurt içinde ve kömür, petrokok, cevher, klinker, baca tozu ve rulo saç özelinde gerçekleştirdiğini hatırlamak anlamlı olacaktır.

Arkas Holding'in internet gazetesi Arkas News'te yayınlanan "*Arkas Lojistik Avrupa'da Intermodal Servislerini Genişletiyor*"⁴² başlıklı haber bu konuyla ilgili daha ayrıntılı bilgi içermektedir. 1 Haziran 2023 tarihli haberde, "*Avrupa'nın en büyük intermodal lojistik terminali işletmecisi Duisport ve İsveçli demiryolu şirketi Hupac ile imzala[ndığı ifade edilen] anlaşma sayesinde intermodal taşımalarını[n] Halkalı'dan Avrupa'ya gönder[ileceği]*" söylenmektedir. Arkas Lojistik, kendi özmal 45'lik kapalı konteynerleri ile her gün düzenli olarak Halkalı Garı çıkışlı intermodal hizmet sunarken, bu anlaşma ile Almanya (Ruhr Gebit Bölgesi), Belçika ve Hollanda taşımalarını da gerçekleştirecektir. Şirket bu yeni hizmetle, 24 ton kapasiteli yüklerini kapıdan kapıya yaklaşık 7-9 gün gibi kısa bir sürede teslim etme becerisini kazanmış olacaktır.

Haberde, Arkas Lojistik'in Duisport terminali üzerinden Avrupa ve Asya'ya 400'den fazla demiryolu bağlantısı ve 80'den fazla doğrudan varış noktasına sahip bir sistemle çalıştığı vurgulanmaktadır. Ayrıca, intermodal taşımacılığın, lojistik sektörünün ihtiyaçlarına göre entegre edildiği ve uyarlandığı bir konsept sunarak, karayoluna göre daha ekonomik, denizyoluna göre daha hızlı, çevre dostu ve kapıdan kapıya teslim kolaylığı sağlayan geleceğin taşımacılık çözümlerinden biri olduğuna dikkat çekilmektedir.

Haberde yer alan önemli bir diğer bilgi de "*Türkiye'de yerinde üretimi desteklemenin Anadolu'nun gelişiminin anahtarı olduğuna inançla uzun yıllardır demiryoluna yatırım yap[tığı]*" belirtilen Arkas Lojistik'in, "*Türk lojistik sektörüne bir yenilik getirerek*" lokomotif satın aldığı belirtilmesidir. Şirketin 38,5 milyon avroluk yatırımla 5 Euro Dual model lokomotif siparişi verdiği ve bunları 2025 yılında teslim alacağı ifade edilmektedir. Haberde ayrıca, Arkas Lojistik'in CEO'su Onur Göçmez'in gerek yapılan hizmet sözleşmesi gerekse lokomotif yatırımlarıyla ilgili açıklamalarına da yer verilmektedir. Göçmez'in ifadeleri, özel sektörün Türkiye'de demiryolu yatırımlarına verdiği önemi ve bu konuda ne tür bir yaklaşıma sahip olduğunu gerekçeleriyle birlikte yansıtması bakımından dikkate değerdir:

"Sürdürülebilir lojistiğe ilgi tüm dünyada giderek artıyor. Biz de bu duyarlılık ve ihtiyaç çerçevesinde planlarımızı ve yatırımlarımızı gerçekleştiriyoruz. Avrupa Türkiye'nin en önemli ihracat pazarı. Avrupa yeşil mutabakatı çerçevesinde her sektörde dönüşüm şart. Ülkemizin AB başta olmak üzere üçüncü ülkelere ihracatında rekabetçiliğini koruması ve güçlendirmesi için lojistik çözümlerini geliştirmesi gerekiyor. Duisport ve Hupac arasında intermodal taşımacılık alanında yapılan bu hizmet sözleşmesi bu anlamda

42 Erişim Linki: <https://arkasnews.com/arkas-lojistik-avrupada-intermodal-servislerini-genisletiyor/> (Erişim Tarihi: 26.07.2023)

önemli bir adım. Yapılan bu anlaşma ile ihracatçımızın, üreticimizin dolayısıyla da ülkemizin ticaret hacmine sürdürülebilir katkı sağlayacağını düşünüyoruz. Arkas Lojistik'in 2025 yılında teslim alacağı çevreci özelliklere sahip 5 lokomotif yatırımı da büyük resimde geleceğin lojistik çözümlerinde önemli bir yere sahip olacak."

Göçmez, lojistik alanında demiryollarının önemine ve bu alanda yapılacak yatırımların sürdürülebilirlik yaklaşımıyla gerçekleştirilmesi gerektiğine vurgu yaparak, Arkas Rail'in yukarıda sözü edilen 5 Euro Dual model lokomotifin, dizel ve elektrik ile çalıştığını ve 700 adet özmal vagona ek olarak 100'e yakın vagon alımı için de planlama yapıldığını belirtmektedir. Bu bilgiye şirketin internet sitesindeki hizmetlerimiz sekmesinin altında yer alan, "*Demiryolu Tren İşletmeciliği*"⁴³ kısmında rastlanmaktadır. Arkas Rail, yukarıda da belirttiğimiz gibi, "*Türkiye'nin 3. Demiryolu Tren İşletmecisi olacağını*" beyan etmiştir. Şirket, yaptığı yatırımların "*Arkas Anadolu Projesi' kapsamında Cumhuriyetin 100. Yılında Anadolu'yu demiryolunun avantajını da kullanarak uygun maliyetlerle limanlara ve dünyaya bağlamak üzere (...) müşterilerine daha düşük maliyet avantajlı, daha hızlı ve daha güvenli bir taşıma hizmeti sunmayı hedeflediğini*" belirtmektedir.

Covid-19 pandemisinden sonra, 2022 yılında kurulan Arkas Rail, demiryolu taşımacılığını diğer taşımacılık modlarına entegre ederek sektördeki yerini güçlendirmeye çalışmaktadır. Bu noktada, sektörün içinden ve sektöre yön verme potansiyeline sahip bir isim olan Arkas Lojistik'in Genel Müdürü Serhat Kurtuluş'un bir ödül töreninde yaptığı hem Arkas Rail'in yatırım planları hem de demiryolu taşımacılığının gelecek projeksiyonlarına ilişkin ipuçları içeren konuşmasına değinmek anlamlı olacaktır. "*Dijitalleşme ve Demiryolunun Önemi Artacak*"⁴⁴ başlığıyla *Medya Arkas'* ta 1 Şubat 2021 tarihinde haberleştirilmiş olan konuşmasında Kurtuluş, lojistik sektörünün pandemi sürecinde yaşadıklarına paralel olarak sektörde öne çıkan stratejiler ve yatırım planlarından bahsetmekte ve demiryolu taşımacılığının geleceğine dair beklentilerini paylaşmaktadır:

"Yaşadığımız pandemi sürecine baktığımızda lojistik sektörünün çıkardığı en önemli notlardan biri de dijitalleşme oldu. Hız devreye girdi. Dijitalleşmeyi iyi kullanan lojistik firmaları bu döneme ayak uydurarak bir adım öne geçti. Bu bir başlangıçtı. Önümüzdeki dönemde temassız operasyon daha da ağırlık kazanacak. Tabii temassız operasyon dijitalleşmenin gereklerinden biri ve bu, taşıma modlarının entegrasyonunu da kapsayan bir süreç yönetimini ifade ediyor.

Lojistik sektöründe demiryolunun da payı daha da artacak. Bunun nedenlerini pandemi döneminde çok iyi gözlemledik. Pandemi döneminde demiryolu ile konteyner taşımacılığı yaparak temassız taşıma ile aradaki süreçleri ve insan temasını azalttık. Biz, uzun yıllardır demiryoluna önem veriyor ve yatırımlarımızı da sürdürüyoruz. Müşterilerimize ihtiyacı olduğu anda en uygun çözümü sunmaya hazır durumda olmamız bizim en önemli farkımız."

Araştırmamızı yürüttüğümüz dönemde Arkas Rail'in DTİ belgesini aldığına dair herhangi bir habere rastlamadık. Ancak eski Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Ali Karaismailoğlu'nun yukarıda yer verdiğimiz demecinde, TCDD Taşımacılık A.Ş. haricinde demiryolu yük tren işletmecisi yetki belgesini alan şirketin Pasifik Euroasia olması ihtimalinin, gerek DTD ile gerçekleştirdiğimiz

43 Erişim Linki: <https://arkasrail.com.tr/demiryolu-tren-isletmeciligi.html> (Erişim Tarihi: 26.07.2023)

44 Erişim Linki: <https://medya.arkas.com.tr/dijitallesme-ve-demiryolunun-onemi-artacak/> (Erişim Tarihi: 26.07.2023)

görüşmede tarafımıza aktarılan duyumlar gerekse şirketin kurumsal internet sitesinde de belirtildiği üzere hâlihazırda “TCDD resmî operatörü” olması nedeniyle, hayli yüksek olduğunu belirtebiliriz.

Kurumsal internet sitesinde⁴⁵ 2019 yılında kurulduğu belirtilen Pasifik Eurasia'nın⁴⁶ “*başta demiryolu olmak üzere, uluslararası taşımacılık, lojistik ve terminal hizmetlerinde*” faaliyet gösterdiği ifade edilmektedir. Türkiye’den Çin’e trenle ilk ihracat seferini gerçekleştirmesiyle de tanınan bu şirket, 2020 yılında TCDD’nin “*resmî operatörü*” olarak atanmıştır. Şirketin internet sitesinde yer verdiği uluslararası alandaki iş birlikleri de dikkat çekicidir:

“Gürcistan Demiryolları MS Agency Türkiye resmi partneri, Kazakistan Demiryolları KTZ Express’in Türkiye resmi acentesi, Azerbaycan Demiryolları ADY Konteyner ve ADY Express’in Türkiye resmi acentesi, Çin XIAN Dry Port işletmesinin Türkiye Temsilcisi, Rusya Federasyonu Demiryolları RZD Logistics’in Türkiye resmi partneri olan Pasifik Eurasia, Avrupa operasyonlarını ise Avusturya Demiryolları iştiraki Rail Cargo ile yürütüyor.”

Pasifik Eurasia'nın internet sitesinde Kazakistan, Türkmenistan, Ankara, İstanbul, Denizli, Antalya, Mersin ve İzmir irtibat ofisleri ile Çin Xian Satış Acenteliği Ofisi, İskenderun, Mersin, Van, Canbaz/Kars, Köseköy/Kocaeli operasyon ve lojistik merkezleri bulunduğu bilgisi yer almaktadır. Ayrıca, sektörde faaliyet gösteren diğer grup şirketlerinin de *Pasifik Eurasia Lojistik Dış Ticaret A.Ş.* ve *Pasifik Eurasia Terminal Hizmetleri A.Ş.* olduğu belirtilmektedir.

2019 yılında kurulmuş olan bir şirketin, sektörde yıllardır faaliyet gösteren şirketlerin sahip olduğu iş birlikleri eşliğinde ve görece geniş bir alanda demiryolu ile yük taşımacılığı faaliyetlerini “TCDD’nin resmî operatörü” vasfıyla sürdürüyor olmasının sektördeki diğer şirketler arasında ciddi bir rahatsızlık yaratmış olduğu anlaşılmaktadır. Bu bağlamda, DTD ile yapılan görüşmede, “*Demiryolu taşımacılığının geliştirilmesi hususunda devletten beklentileriniz nelerdir?*” sorusuna verilen cevaplar büyük önem taşımaktadır.

DTD yetkilileri bu soruyu cevaplarırken demiryolu taşımacılığı yapan özel şirketlere devletin adil bir biçimde destek vermediğini⁴⁷ ifade etmiş, devletin, sektörde faaliyet gösteren tüm şirketlere eşit mesafede olması ve desteklerin adaletli bir şekilde paylaşılması gerektiğini savunmuş ve TCDD’nin sadece bir şirketi resmî operatör olarak seçmesinin haksız rekabete yol açtığını iddia etmiştir. Ayrıca, sektörün yasal çerçeve ve güvenceye ihtiyacı olduğunu da belirtmiştir. Bu duru-

45 Erişim Linki: <https://pasifik.com/uluslararası-lojistik> (Erişim Tarihi: 16.07.2023)

46 Bahsi geçen internet sitesinde Pasifik Eurasia'nın, “*Asya ve Avrupa arasındaki Doğu-Batı ve Kuzey-Güney yönlü taşımacılıkta, Türkiye’yi transit merkezi haline getirmek; Türkiye varışlı bütün uluslararası yüklerde, ürün fiyatı içerisindeki nakliye maliyetini düşürerek ülke ekonomisine katkıda bulunmak; Türkiye çıkışlı uluslararası yüklerde, ürün fiyatı içerisindeki nakliye maliyetini düşürerek ülke ekonomisine katkıda bulunmak; Türkiye çıkışlı uluslararası yüklerde uygun maliyetle, güvenli, hızlı ve sorunsuz taşıma alternatifi oluşturup ülke[nin] ihracat hedeflerine katkı sağla[arak] ve ekonomi[yi] dönüştürme stratejisine hizmet etme misyonlarıyla 2019 yılında kuruldu[ğu]*” belirtilmektedir. (Erişim Tarihi: 30.07.2023)

47 Bu konuyla ilgili olarak, iki farklı kaynaktan bilgi edinmek mümkündür. Birincisi, Cumhuriyet gazetesinin yayınladığı bir haberdir. Bu haberde, demir yollarında tek kişilik hâkimiyet kurmaya çalışan Pasifik Eurasia şirketine karşı 30’a yakın firmanın harekete geçtiği ve rekabet kuruluna başvurduğu belirtilmektedir: <https://www.cumhuriyet.com.tr/haber/demir-yollarında-tek-kisilik-hakimiyet-30a-yakin-firma-harekete-gecti-1848200>. (Erişim Tarihi: 30.07.2023) İkincisi, Pasifik Eurasia'nın verdiği bir gazete röportajıdır. Bu röportajda, şirketin yöneticileri, demir yollarında yaptıkları yatırımların ve işbirliklerinin kamu yararına olduğunu ve rekabet kurallarına uyduklarını savunmaktadır <https://www.pasifikeurasia.com.tr/basindasi/4> (Erişim Tarihi: 30.07.2023).

mun hem yerli hem de yabancı şirketlerin sektöre yatırım yapma hevesini azalttığını ifade etmiştir. DTD yetkililerine göre Türkiye’de demiryollarında yük taşımacılığının organizasyonunun, “perde önü ve perde arkasında yaşananlar” olmak üzere ikili bir yanı bulunmaktadır ve bu süreç “iş [insanı], bürokrat ve siyasetçi” üçgenine sıkışıp kalmış durumdadır. Özel sektör temsilcileri, devletten en çok bekledikleri şeyin, sektördeki tüm şirketlere eşit davranması ve eşit destek vermesi olduğunu tekrarlamıştır. Devlet desteklerinin bu şekilde sağlanması ve altyapı yatırımlarının zamanında tamamlanması halinde, özel sektörün bu desteklere olan ihtiyacının azalacağı ve sektöre giren şirketlerin teknolojik ve lojistik kapasiteleriyle sektörü daha verimli kılacakları da dile getirilmiştir.

Bu noktada, Pasifik Eurasia ve bağlı olduğu grup hakkında erişebildiğimiz bilgilere göz atmak anlamlı olacaktır. Pasifik Grubu, 5 farklı sektörde hizmet veren bir kuruluştur. Gayrimenkul-inşaat, lojistik, uluslararası ticaret, imalat sanayi ve teknoloji bilişim alanlarında 8 şirket ile faaliyet göstermektedir. Kurumsal internet sitesindeki “Hakkımızda”⁴⁸ bölümünde, grup şirketlerinin bu sektörlerdeki projeleri ve vizyonlarıyla ilgili bilgi verilmektedir.

Bu internet sitesinde ayrıca, Grubun Yönetim Kurulu Başkanı Fatih Erdoğan’ın bir demeci de yer almaktadır. Erdoğan, “Başkanın Mesajı” başlığı altında Pasifik Grubu’nun tarihçesine değinmektedir. Erdoğan, 1980’li yıllarda Rize’de bir çay fabrikası kurarak gıda imalat sanayiine adım attıklarını, 2000’li yıllarda ise gayrimenkul ve inşaat sektörüne güçlü bir giriş yaparak ivme kazandıklarını belirtmektedir. 2020’li yıllarda ise uluslararası lojistik ve uluslararası ticaret alanındaki girişimleri ile bu ivmenin daha da hız kazandığını vurgulamaktadır. Pasifik Grubu Yönetim Kurulu Başkanı Fatih Erdoğan’ın ifadelerindeki hem mekânsal hem de zamansal detaylar, DTD ile gerçekleştirilen görüşmede tarafımıza iletilenlerle birleştirildiğinde, Türkiye’de demiryollarının 6461 sayılı Kanunla yaşadığı dönüşümün özel sektör cephesi içinde tartışmalı olan yönlerine ışık tutması bakımından dikkate değerdir.

1.3.1.2. Demiryolu Yük Taşımacılığını Sahibine Ait Vagon ve Konteynerler ve/veya Kiralama Yöntemiyle Yapan Firmalar

Sektörün önde gelen şirketlerinden Borusan Lojistik’in de demiryolu taşımacılığında faaliyet gösterdiği bilinmektedir. Borusan Holding’in internet sitesinden⁴⁹ şirketin 2000 yılında kurulduğunu öğrenmek mümkündür. Borusan Lojistik’in internet sitesinde ise “uluslararası intermodal ve demiryolu taşımacılığı hizmeti”⁵⁰ başlığı ile karşılaşılmaktadır. Bu başlık altında, Borusan Lojistik’in, intermodal taşımacılık ve konvansiyonel vagon taşımacılığında deneyimi vurgulanarak Avrupa, İskandinav ülkeleri, Birleşik Krallık, Orta Asya ve Orta Doğu ülkelerine “çevreci taşımacılık çözümleri” ve “karayoluna kıyasla önemli maliyet ve tonaj avantajları” ile hizmet sunulduğu belirtilmektedir.

48 Erişim Linki: <https://pasifik.com/hakkimizda> (Erişim Tarihi: 30.07.2023)

49 Erişim Linki: <https://www.borusan.com/tr/grup-sirketleri/grup-sirketleri-lojistik-grubu> (Erişim Tarihi: 16.07.2023)

50 Erişim Linki: <https://www.borusanlojistik.com/tr/hizmetler/uluslararası-tasimacilik/uluslararası-intermodal-ve-demiryolu-tasimaciligi> (Erişim Tarihi: 16.07.2023)

Kale Nakliyat, Seyahat ve Turizm A.Ş.’nin de demiryolu taşımacılığı yaptığı bilinmektedir. Şirketin internet sitesinde,⁵¹ kuruluşunun başta Kale Seramik olmak üzere tüm Kale Grubu şirketlerinin büyüyen üretimleriyle birlikte ortaya çıkan lojistik hizmet ihtiyaçlarını karşılamak üzere, 1974 yılında Çanakkale’nin Çan ilçesinde gerçekleştiği belirtilmektedir. 1984 yılında karayolu taşımacılığının yanı sıra denizyolu taşımacılık faaliyetlerine de başladığı ifade edilen şirketin, demiryolu ile mamul taşımacılığına ise 1997 yılında, Bandırma Garı’ndan başladığı söylenmektedir. Bu doğrultuda, şirketin “demiryolu yurtiçi eşya taşımacılığında bir ilki gerçekleştirip 1999’da TCDD’den istasyon kirala[dığı], o günlerde kullanılmayan kapalı bir istasyon olan Sığırcı’ya yeniden hayat ver[diği]” vurgulanmaktadır. Demiryolu ile yük taşımacılığının ilk yıllarında sadece vagon kiralarak sevkiyat yaptığı belirtilen Kale Nakliyat’ın, 2004 yılında 45 açık yük vagonu, 2008 yılında ise 20 kapalı yük vagonu alarak kendi vagonlarını kullanmaya başladığı da internet sitesinde⁵² yer verilen bilgiler arasındadır. Ayrıca, Kale Nakliyat’ın “nakliye maliyetlerini azaltmak, parti büyüklüğünü yakalamak, cevap süresini kısaltmak ve servis kalitesini yükseltmek amaçları ile demiryolu ve denizyolu bağlantılı yaptığı taşımalarda Ankara, Mersin/ Taşkent, Bitlis/Tatvan, Yozgat/Yerköy istasyonlarında Dağıtım Merkezleri ve Bandırma/Sığırcı istasyonu, Çanakkale/Karabiga, Trabzon/Akçaabat ve Ordu limanlarında ise Ara Stok Noktaları oluşturduğu” bilgileri de paylaşılmaktadır.

Demiryolları ile yük taşımacılığına geçişte ADOÇİM Çimento Beton Sanayi ve Ticaret A.Ş., Atakarbon Maden Nakliyat San. Tic. Ltd. Şti., İÇDAŞ Çelik, Enerji Tersane ve Ulaşım Sanayi A.Ş. ve ETİ Lojistik’in de Kale Nakliyat’inkine benzer amaçlarla hareket ettikleri gözlemlenmektedir. Bu noktada, DTD ile gerçekleştirdiğimiz görüşmede kamunun demiryollarında yük taşımacılığını yıllar boyunca Türkiye sanayiini desteklemenin bir yolu olarak gördüğünü, bu nedenle de bizatihi demiryollarında yük taşımacılığının geliştirilmesine yönelik girişimlerde geç kalındığını tarafımıza ilettiklerini belirtmek anlamlı olacaktır.

Bu noktadan hareketle, Eti Lojistik’in gelişimini inceleyecek olursak, grup şirketlerinden ETİ Krom A.Ş.’nin Elazığ’da işlettiği krom madeninin ürünlerini İskenderun Limanı’na taşımak üzere demiryolu ile yük taşımacılığına başladığı anlaşılmaktadır. Eti Lojistik’in internet sitesinde yer alan demiryolu taşımacılığı sekmesinde,⁵³ şirketin krom madenini, filosunda yer alan 78 kendiliğinden gelen platform tipi tren ve 218 üstü açık konteyner ile İskenderun Limanı’na toplu olarak taşıdığı belirtilmektedir. Bu doğrultuda ayrıca, ETİ Krom tesislerinde üretilen yüksek karbonlu ferrokromun ihracatının yapılabilmesi için standart ISO konteynerlere yüklenerek tekrar demiryolu ile Mersin ve İskenderun limanlarına gönderildiği ve bu bölgede 300.000 tonluk demiryolu taşımacılığı gerçekleştirildiği bilgisi paylaşılmaktadır. Şirketin bunlara ek olarak, üçüncü şahıslar için de taşımacılık yaptığı belirtilmektedir.

51 Erişim Linki: <http://www.kalenakliyat.com.tr/tr/hizmetlerimiz/> (Erişim Tarihi: 16.07.2023)

52 Erişim Linki: <http://www.kalenakliyat.com.tr/tr/hakimizda/tarhicemiz-sirket-bilgisi/> (Erişim Tarihi: 16.07.2023)

53 Erişim Linki: <https://www.yilport.com.tr/lojistik/detay/Demiryolu-Tasimaciligi/566/968/0> (Erişim Tarihi: 16.07.2023)

Eti Lojistik,⁵⁴ 2004 yılında STFA Holding'ten satın alınan Sedef Limanı ve 1 Ocak 2005'te satın alınan Alemdar Limanı'nın, YILPORT Konteyner Terminali ve Liman İşletmeciliği A.Ş. bünyesinde birleştirilmesiyle faaliyete geçtiği belirtilen YILPORT Holding⁵⁵ çatısı altında, 2011 yılında Elazığ'dan Mersin ve İskenderun'a hammadde ve nihai ürün sevkiyatı yapmak için kurulmuştur. Şirket "unimodal, intermodal ve multimodal demiryolu, konteyner için kamyon ve gemi yoluyla taşımacılık, gümrüklü/gümrüksüz açık ve kapalı depolama, proje kargo, gemi yükleme, işgücü yönetimi, bakım, araç el-leşleme, RoRo operasyonları ve araç teslim öncesi kontrol (PDI) hizmetleri" sunmaktadır.

Kurumsal internet siteleri üzerinde gerçekleştirilen incelemeler doğrultusunda, taşımacılığın farklı modlarına ek olarak demiryolu taşımacılığı da yapan diğer şirketleri şu şekilde sıralamak mümkündür: Pasifik Global Lojistik A.Ş., Greenlog Intermodal Lojistik Hizmetleri A.Ş., GNW Logistics, Köktaşlar Nakliyat Lojistik Sanayi ve Ticaret A.Ş., Logitrans Lojistik ve Uluslararası Taşımacılık A.Ş., Tio Lojistik, Martı Konteyner Hizmetleri A.Ş., MOS Lojistik Hizmetleri A.Ş., Oraysan İnşaat Sanayi ve Ticaret A.Ş., OSY Lojistik İnşaat Sanayi A.Ş., Özbey İç ve Dış Ticaret Taşımacılık A.Ş., Samsun Lojistik Liman Gümrük Demiryolu, Vantrans Taşımacılık İç ve Dış Ticaret Ltd. Şti., CLK İpekyolu Lojistik ve Ticaret A.Ş. ve VTK Lojistik Dış Ticaret ve Turizm A.Ş.

Türkiye'nin önde gelen taşımacılık ve lojistik şirketlerinden bir olan *Ekol Lojistik* de demiryolu taşımacılığı alanında çeşitli faaliyetler göstermektedir. Şirket internet sitesinde demiryolu taşımacılığını⁵⁶ blok tren ve vagon taşımacılığı ile gerçekleştirdiğini belirtmektedir. Ekol Lojistik blok tren taşımacılığını kendine ait 45 HC kapalı kasa, tenteli, frigo ve mega konteyner seçenekleriyle Avrupa'nın her yerine bu kıtada faaliyet gösteren çeşitli demiryolu şirketleri ile işbirliği yaparak, vagon taşımacılığını ise Avrupa'nın birçok noktasına karşılıklı kapalı, açık ve özel tip vagonlarla yapmaktadır.

Ekol Lojistik, "demiryolu taşımacılığını proje bazlı çalışmalar ile müşterilerine özel çözüm alternatifleri sun[arak]" gerçekleştirdiğini ifade etmektedir. Şirketin internet sitesinde intermodal taşımacılık için ayrılmış olan sekmenin altında, kullanılan güzergâhlar⁵⁷ ve bu güzergâhlardaki taşıma modları özel olarak belirtilmektedir. Söz konusu sekme altında taşıma süreleri, taşıma mekanları ve taşıma modları görselleştirilmiş ve şematize edilmiş şekilde, 3 alt başlık altında aşağıda yer verilen bilgiler eşliğinde paylaşılmaktadır.

- **Limanlardaki işlemler:** Çekiciler ihracat treyler ve konteynerlerini Ekol'e ait Ro-Ro'ların bulunduğu Haydarpaşa ve Alsancak limanlarına taşıyor ve Ro-Ro limanlarından ithalat için gelen konteyner ve treyleri alır. İhracat işlemleri için Ro-Ro ile taşınan konteyner ve treylerler; Trieste ve Sete limanlarında bulunan saha ekipmanlarının yardımıyla, çekiciler kullanılmadan Ekol blok trenlerine yüklenir.
- **Almanya ve Çek Cumhuriyeti'ndeki İşlemler:** Blok tren ile taşınan konteyner ve treylerler, Almanya'da trenden boşaltılması halinde Ekol'e ait olan çekicilerle Köln, Kiel ve Ludwigshafen'da bu-

54 Erişim Linki: <https://www.yilport.com/tr/lojistik/detay/Eti-Lojistik/382/635/0> (Erişim Tarihi: 16.07.2023)

55 Erişim Linki: <https://www.yilport.com/tr/hakkimizda/zaman-cizelgesi-detay/HAKKIMIZDA/346/609/0> (Erişim Tarihi: 16.07.2023)

56 Erişim Linki: <https://www.ekol.com/tr/lojistik/tasimacilik/demiryolu/> (Erişim Tarihi: 26.07.2023)

57 Erişim Linki: <https://www.ekol.com/tr/lojistik/tasimacilik/intermodal/guzergahlar/> (Erişim Tarihi: 26.07.2023)

lunan Ekol Almanya konsolidasyon merkezlerine veya ihracat işlemleri için belirlenmiş son teslimat noktasına, Ostrava'da boşaltılması halinde ise doğrudan son teslimat noktasına taşınır. İthal edilecek olan treyler ve konteynerler de Ekol Almanya filosu ile terminale taşınır.

• **Fransa'daki işlemler:** *Blok tren hattı ile taşınan konteyner ve treylerler, Almanya'da trenden boşaltılması halinde Ekol'e ait olan çekicilerle Köln ve Ludwigshafen'da bulunan Ekol Almanya konsolidasyon merkezlerine veya ihracat işlemleri için belirlenmiş son teslimat noktasına, Ostrava'da boşaltılması halinde direkt son teslimat noktasına taşınır. İthal edilecek olan treylerler ve konteynerler de Ekol Almanya filosu ile terminale taşınır.*

Ekol Lojistik'in intermodal taşımacılık kapsamında kullandığı mevcut demiryolu ağları hâlihazırda Türkiye'yi kapsamamaktadır. Ancak demiryollarının özelleştirilmesi ile birlikte özel sektörün bu alandaki girişim ve yatırımlarının arttığı göz önüne alındığında, Ekol Lojistik, Türkiye sınırları içinde demiryolu taşımacılığına da ilgi göstermeye başlayabilir.

1990 yılından bu yana faaliyet gösteren, taşımacılık, kontrat lojistiği, dış ticaret, gümrük ve tedarik zinciri yönetimi alanlarında 12 ülkede ve 75'ten fazla lokasyonda tesislere sahip olan, 150 ülkede 900'den fazla acenteyi kapsayan bir ağı bulunan ve Avrupa'nın önde gelen lojistik sağlayıcıları arasında sayılan Ekol Lojistik'i (Ekol, 2023:7) incelemek, şirketin farklı ülkelerdeki faaliyetlerini anlayabilmek bakımından önemlidir.

Ekol Lojistik, demiryolu taşımacılığının çevresel boyutunu ve diğer taşıma modlarına kıyasla görece daha düşük maliyetli oluşunu ön plana çıkarmaktadır. Demiryolu taşımacılığının⁵⁸ en önemli avantajları olarak "güvenilir ve hata riskinin asgariye in[mesi]" ile birlikte, "rekabetçi maliyetler ve çevre dostu sonuçlar[a]" vurgu yapıldığı görülmektedir. Ayrıca CO2 emisyon değerlerine ilişkin olarak şirket şu bilgiye yer vermektedir: "Her gidiş-dönüş tren seferinde, Euro 5 ve Euro 6 araç tüketim değerlerine oranla; 55.300 lt dizel tasarrufu sağlayan ve CO2 emisyonunu 145.200 kg azaltan Ekol, yıllık 40.500.000 lt dizel tasarrufu ve 67.300.000 kg daha az CO2 emisyonu ile daha iyi bir dünya için çalışmaya devam etmektedir."

Ekol Lojistik'in 2022 yılına ait Sürdürülebilirlik Raporu'nda, çevresel etkileri azaltmak amacıyla haftada 52 sefer yapan elektrikli blok tren uygulaması geliştirdiğinden ve yeşil bir filo oluşturduğundan söz edilmektedir (Ekol, 2023:40).

Ekol Lojistik'in değerlendirmesine göre, Türkiye'de uluslararası taşımalarda bir alternatif olarak intermodal taşımacılığa ilk adım 1994 yılında, karayolu araçlarının Ro-Ro ile İtalya üzerinden aktarma yapmaya başlamasıyla atılmıştır. Şirket bu alanda etkin kullanım için demiryolu taşımacılığına uygun yarı römorkları filosuna ekleyerek araçları trenlerle Avrupa'ya taşıdığı, Türkiye'den Ro-Ro'ya bindirilen çekicisiz araçların İtalya'nın Trieste Limanı'na varmalarının ardından, yüklerin trenlere aktarılarak Almanya'ya sevkinin organize edildiği bilgisini paylaşmaktadır. Bu modelle, Türkiye ile Almanya arasında kat edilen 7.000 km karayolu parkurunun 300 ila 400 km'ye kadar düşürüldüğü ifade edilmektedir. Bu kapsamda haftalık sefer sayısının 52, intermodal taşımacılık oranının ise yüzde 70 olduğu belirtilmektedir (Ekol, 2023:73).

58 Erişim Linki: <https://www.ekol.com/tr/lojistik/tasimacilik/demiryolu/> (Erişim Tarihi: 26.07.2023)

Sözü edilen raporun intermodal taşımacılığa ilişkin bölümünde SimaPro'da⁵⁹ yer alan Ecoinvent⁶⁰ verilerine dayanılarak farklı taşıma modlarının 1 ton-km başına düşen emisyon değerleri ve 1 ton yükün 1 kilometrelik bir yolculuk sırasında salınan sera gazı emisyon eş değerleri ayrı ayrı belirtilmiştir. Bu verilere dayanarak, birim yük taşımada havayolunun en yüksek, denizyolunun ise en düşük sera gazı emisyonuna sahip taşımacılık yöntemi olduğuna işaret edilmiştir. Ayrıca, Ekol Lojistik'in yüzde 90'a yakın bir oranda elektrikli trenlerle taşımacılık yaptığı bilgisi paylaşılmıştır. Şirket demiryolu taşımacılığının genel kanının aksine denizyolu taşımacılığından bile daha düşük emisyona sahip olduğuna, 2008 yılında başlattıkları intermodal taşımacılık modelini sürekli olarak iyileştirdiklerine ve bu sayede önemli ölçüde yakıt tasarrufu ve çevresel etkilerde azalma sağladıklarına işaret etmektedir (Ekol, 2023:39).

Ekol Lojistik'in demiryolu taşımacılığı özelinde bu çalışmada yer vermeye çalıştığımız intermodal taşımacılık, araç tercihi, sürdürülebilirlik strateji ve raporlamalarının, şu ana kadar incelenmiş olan şirketler özelinde, Mars Logistics ile birlikte öne çıktığını söylemek mümkündür. Ekol Lojistik, pek çok Avrupa ülkesinde taşımacılık faaliyetleri yürüttüğünden, Avrupa mevzuatına uyumluluğunun daha yüksek olduğu ifade edilebilir. Bu nedenle, sektörde faaliyet gösteren diğer şirketlerin ilerleyen yıllarda Avrupa'da ve dünyanın diğer bölgelerinde uluslararası taşımacılık faaliyetlerini geliştirmeleri durumunda, demiryolu taşımacılığının çevresel sürdürülebilirliği açısından benzer bir kurumsallaşma düzeyine yaklaşabilecekleri tahmin edilebilir.

Sürdürülebilirlik kavramının tarihsel ve kavramsal gelişimini anlamak için, bu kavrama atfedilen anlamların ve sürdürülebilirlikle ilgili vurgulanan noktaların birlikte değerlendirilmesi gerektiğini söyleyebiliriz. Bu bağlamda, sürdürülebilirlik kavramının literatürde yaygınlaşmasına katkı sağlayan önemli bir raporun altını çizmek isteriz. 1972 yılında yayınlanan "Büyümenin Sınırları" adlı rapor,⁶¹ "batılı kalkınma modellerinin" çevreye olan etkilerini ele almakta ve büyüme eğiliminin değiştirilmesi gerektiğini savunmaktadır. Bu raporun ardından uluslararası kuruluşların büyüme-yi sürdürülebilirlikle bağdaştırarak sundukları çözüm önerileri hem hükümetlerin hem de şirketlerin gündemine girmiştir. Ancak sürdürülebilirliğin hem çevresel hem de sosyal açıdan anlamlı sonuçlar doğurabilmesi için, sivil toplumun aktif katılımı ve denetimi şarttır.

59 SimaPro, şirketlerin sürdürülebilir ürün geliştirme ve sürdürülebilirlik hedeflerini ölçülebilir kılmalarına yardımcı olan bir LCA (Yaşam Döngüsü Değerlendirmesi) yazılımıdır.

60 Ecoinvent bir yaşam döngüsü envanteri (LCI) veri tabanıdır. Ürün ve süreçlerin çevresel değerlendirmelerini destekleyen ecoinvent veri tabanı, dünya genelindeki ürün ve süreçlerin çevresel etkilerini değerlendirmek için kullanılır. Bir önceki dipnotta sözü edilen SimaPro, ecoinvent veri tabanını entegre ederek kullanıcılara bu kapsamlı LCI veri tabanına erişim sağlamaktadır. Bu sayede, SimaPro ile şirketler çevresel performanslarını iyileştirebilir, ürünlerinin yaşam döngüsündeki çevresel etkilerini değerlendirebilirler.

61 Rapor, Roma Kulübü'nün isteği üzerine *Massachusetts Institute of Technology*'den bir grup bilim insanı tarafından hazırlanmıştır. Raporun amacı, batı tipi kalkınmanın doğaya verdiği zararı ve ekonomik büyümenin sınırlarını ortaya koymaktır (Şen vd, 2018:13). Rapor, nüfus, sanayi, besin, kaynak ve çevre olmak üzere 5 temel alanda küresel eğilimleri analiz etmiştir. Raporun hazırlanmasında bir bilgisayar programı kullanılmıştır. Bu program, farklı kalkınma senaryolarını simüle etmiştir. Ancak programın bazı varsayımlara dayandığı ve gerçekliği tam yansıtmadığı raporda belirtilmiştir. Rapor, sürdürülebilir bir kalkınma için neler yapılması gerektiğini de önermiştir. Raporun sonunda yer alan dikkat çekici noktaları şu şekilde özetlemek mümkündür (Şahin, 2004:7): "Eğer dünya nüfusundaki, sanayileşmedeki, kirlenmedeki, gıda üretimindeki ve kaynakların tükenmesindeki mevcut artış eğilimi değişmeksizin devam ederse gezegendeki büyümenin sınırlarına önümüzdeki yüzyıl içindeki bir zamanda gelinecektir. En olası sonuç, nüfusun ve endüstriyel kapasitenin oldukça hızlı bir şekilde azalması olacaktır. Bu büyüme eğilimini değiştirmek ve ekolojik ve ekonomik olarak uzun bir gelecekte sürdürülebilir olan istikrarlı bir durum yaratmak mümkündür."

1.3.1.3. Türkiye’de Demiryolu Yük Taşımacılığında Faaliyet Gösteren Şirketlere Yapılan Uluslararası Yatırımlar

Karayolu, denizyolu, havayolu ve intermodal taşımacılık gibi hizmetlerin yanı sıra, fuar ve etkinlik lojistiği, milkRun taşımacılık,⁶² yurtiçi dağıtım, gümrük depolama ve sigorta hizmetleri de veren Mars Logistics⁶³ aynı zamanda demiryolu taşımacılığı da yapmaktadır. Kurumsal internet sitesinde yer alan *Tarihçe*⁶⁴ bölümünden, şirketin *Mars Uluslararası Nakliyat* adıyla 1989 yılında kurulduğu, 2002 yılında entegre lojistik hizmetleri sağlamak amacıyla *Mars Lojistik* ünvanını aldığı, 2006 yılında demiryolu taşımacılığına başladığı, 2012 yılında intermodal taşımacılık projesini hayata geçirdiği ve 2013 yılında ise *Hitachi Transport System*’in⁶⁵ şirket hisselerinin yüzde 51’ini⁶⁶ satın aldığı bilgilerine erişmek mümkündür. Mars Logistics, 2019 yılında *Mars İspanya*, 2021 yılında *Mars Fransa* şirketlerini kurmuş ve 2020 yılında ise Marmaray’ı ihracat için kullanan ilk firma olmuştur. Ayrıca, Türkiye’de sektörün ilk sürdürülebilirlik raporunun 2013 yılında Mars Logistics tarafından hazırlandığına ve bunu takiben ikincisinin 2014, üçüncüsünün ise 2023 yılında yayınlandığına vurgu yapılmaktadır.

Mars Logistics’in son Sürdürülebilirlik Raporu incelendiğinde, şirketin ciro rakamlarının 2020 yılında 2,1 milyar TL iken, 2022 yılında 8,6 milyar TL’ye ulaştığı görülmektedir (2023:30). Şirketin çalışan sayısı da artmış ve 2000 yılında 1.507 olan doğrudan istihdam edilen personel sayısı 2022 yılında 2.378’e ulaşmıştır. Kadın çalışan sayısının da 2000 yılında 227’den 2022 yılında 372’ye çıktığı belirtilmektedir (2023:60). Öte yandan, şirketin 2022 yılında 10 milyon avro değerinde vagon yatırımı yaptığı bilgisine de yer verilmektedir (2023:27).

Kurumsal internet sitesinde yer alan *demiryolu taşımacılığı*⁶⁷ bölümünde, şirketin Almanya, Avusturya, Çek Cumhuriyeti, Slovakya, Polonya, Macaristan ve diğer pek çok Avrupa ülkesine karşılıklı olarak seferler gerçekleştirdiği görülmektedir. Demiryolu taşımacılığında 938 adet konteyner, 247 vagon ve 153 adet swap body ile tek veya grup vagon organizasyonu, blok tren organizasyonu, demiryolu konteyner servisi, terminal elleçleme ve danışmanlık hizmetleri verildiği bilgilerine de rastlanılmaktadır. Şirketin “*Türkiye’de üretilmiş ve tescillenmiş sahibine ait vagonlar ile Avrupa’ya ihracat yapan ilk firma olma özelliği*” taşıdığına da vurgu yapılmaktadır. Ayrıca, son Sürdürülebilirlik Raporu’nda belirtilen demiryolu envanter sayılarının daha fazla olduğu da görülmektedir. Raporla, 2020 yılında 373 olan konteyner sayısının 2022’de 1.200’e, sal kasa sayısının 12’den, 67’ye, vagon sayısının ise 54’ten 343’e çıktığı (2023:9) ifade edilmektedir.

62 “milkRun” taşımacılık, belirli bir plan kapsamında belirli yük veya yüklerin alınarak farklı veya aynı noktaya ulaştırılması ve bu sırada ring şeklinde çalışarak boş kapların verildiği ve bunların yerine dolu kapların alındığı modele verilen addır. Bu taşımacılık modeli, adının da ima ettiği şekilde, özellikle süt ve süt ürünleri üzerine çalışan firmalar için büyük bir önem taşımaktadır. “milkRun” taşımacılık modeli ile önceden planlanan rotalama sistemi sayesinde müşterilerin sevkiyat ihtiyacı karşılanırken taşıma için kullanılan araçların kapasitelerinin en etkin bir şekilde düzenlenmesi ve sık yapılan sevkiyatlarda stok alanlarının daha efektif kullanılması hedeflenmektedir.

63 Erişim Linki: <https://www.marslogistics.com/tr/hizmetler> (Erişim Tarihi: 01.08.2023)

64 Erişim Linki: <https://www.marslogistics.com/tr/tarihce> (Erişim Tarihi: 01.08.2023)

65 Şirketin isminin Nisan 2023’te LOGISTEED, Ltd. olarak değiştirildiği, Mars Logistics’in kurumsal internet sitesinde yer alan *Tarihçe* bölümünde yer almaktadır. Erişim Linki: <https://www.marslogistics.com/tr/tarihce> (Erişim Tarihi: 01.08.2023)

66 Erişim Linki: <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/11354/mars-in-yuzde-51-hissesi-japonlara-satildi> (Erişim Tarihi: 01.08.2023)

67 Erişim Linki: <https://www.marslogistics.com/tr/demiryolu-tasimaciligi> (Erişim Tarihi: 01.08.2023)

Demiryolu ile yük taşımacılığını intermodal⁶⁸ bir yöntemle yapan Mars Logistics bu faaliyetlerini 3 ana güzergâhta sürdürmektedir. Bu güzergâhlardan ilki *Trieste – Bettembourg*, ikincisi *Halkalı – Bettembourg* ve üçüncüsü ise *Halkalı – Kolin*'dir.

Trieste ile Bettembourg arasında trenlerle haftada altı sefer gidiş-dönüş gerçekleştirilmekte ve bu seferler sırasında Türkiye'nin çeşitli bölgelerinden alınan yükler karayoluyla İstanbul, İzmir ve Mersin limanlarına taşınmaktadır. Çekicilerden ayrılan treyler Ro-Ro ile Trieste'ye ulaştırılmakta, ardından Trieste'de Reach Steaker⁶⁹ ile vagonlara yüklenmekte ve Lüksemburg'a kadar demiryolu ile taşınmaktadır. Bettembourg Multimodal terminalinde tekrar çekicilere bağlanan treylerler, Lüksemburg, Belçika, Hollanda, Birleşik Krallık, Fransa ve Almanya'daki çeşitli varış yerlerine karayoluyla teslim edilmektedir.

Halkalı-Bettembourg intermodal hattında, Türkiye'deki çeşitli noktalardan alınan mallar konteynerlere yüklenerek tren seferleri ile taşınmaktadır. Halkalı Terminali'nde gümrük işlemlerinin tamamlanmasının ardından, trenle yola devam edilmekte ve Kapıkule gümrüğünden sonra, sırasıyla Bulgaristan, Sırbistan, Macaristan ve Avusturya rotası izlenerek Bettembourg'a ulaşılmaktadır. Bu noktadan sonra konteynerler karayolu ile ilgili varış noktalarına teslim edilmektedir.

Halkalı-Kolin hattında ise haftada 3 ihracat ve 3 ithalat seferi düzenlenmektedir. Bu hat, terminalden terminale doksan altı saatlik transit süresiyle, karşılıklı olarak toplamda altı seferi içermektedir. Tüm organizasyon Mars Logistics tarafından yönetilmektedir. Türkiye-Çek Cumhuriyeti intermodal taşımacılık sistemi kapsamında, Türkiye'deki çeşitli noktalardan alınan malların yüklendiği konteynerler, Halkalı-Kolin arasında tren seferleri ile taşınmakta ve 45'lik swapbody ve konteynerlerle gerçekleştirilen taşımalar, Çek Cumhuriyeti dışında Polonya, Doğu ve Güney Almanya, Avusturya ve Slovakya gibi ülkeleri içermektedir.

2022 yılının Ekim ayında basına yansıyan haberlerden⁷⁰ Danimarkalı nakliye şirketi DFDS'nin, Ekol Lojistik ile stratejik ortaklık görüşmelerine başladığını ve Rekabet Kurumu'nun 2023 yılının Ağustos ayının ilk günlerinde⁷¹ DFDS'nin, Ekol'ün uluslararası karayolu taşımacılığı bölümü olan Ekol Transport A.Ş.'yi devralmasına onay verdiğini öğreniyoruz. DFDS⁷² Avrupa genelinde feribot ve taşımacılık hizmetleri sunan, 12 binden fazla çalışanı olan ve 20'den fazla ülkede faaliyet gösteren çok uluslu bir şirkettir.

Özellikle pandemi, Rusya-Ukrayna savaşı, ABD ve batılı müttefikleri ile Çin arasında yaşanan ticaret savaşları ve jeopolitik gerginlikler gibi küresel olayların Türkiye'yi uluslararası tedarik zincirlerinin kritik bir parçası haline getirdiği ve bu nedenle Türkiye lojistik sektörüne yabancı sermaye girişinin hız kazandığı yorumları sıklıkla dile getirilmektedir. TL'nin güçlü para birim-

68 Erişim Linki: <https://www.marslogistics.com/tr/intermodal-tasimacilik> (Erişim Tarihi: 01.08.2023)

69 Reach Steaker, konteyner taşıma forkliftleri arasında yer alan bir araç türüdür. Reach Steaker'lar, konteynerleri kısa mesafelerde hızlı bir şekilde taşıyabilme ve erişimlerine bağlı olarak farklı sıralara yığılabilmeye kabiliyetine sahiptirler. Bu terim Türkçeye "konteyner istifleyici" olarak çevrilebilir.

70 Erişim Linki: <https://www.lojport.com/dfds-ile-ekol-lojistikten-ortaklik-gorusmesi-113881h.htm> (Erişim Tarihi: 27.07.2023)

71 Erişim Linki: <https://www.lojport.com/ekol-transport-a-s-artik-resmen-dfdse-gecti-115345h.htm> (Erişim Tarihi: 27.07.2023)

72 Erişim Linki: <https://www.dfds.com/en/about> (Erişim Tarihi: 27.07.2023)

leri karşısında değer yitirip devalüe olması da yabancılar için Türkiye'deki şirketleri cazip hale getirebilmektedir.

Yukarıda sözü edilen haberlerde⁷³ Avrupa, Asya ve Güney Amerika'da faaliyet gösteren Alman lojistik devlerinden Rhenus'un CEO'su Tobias Bartz'ın yakın üretim merkezlerinin ve lojistiğin yüksek kullanılabilirliğinin giderek daha önemli hale geldiğini belirttiği ve bu nedenle son iki yılda Türkiye'ye yoğun bir şekilde yatırım yaptıkları açıklamasına da yer verilmektedir: *"Bartz ayrıca Türkiye'yi 'tedarik zincirlerinin kalbi' olarak gördüklerini ifade etmişti[r]."*

Bu bağlamda, yabancı lojistik devlerinin Türkiye'deki faaliyetlerini arttırdıklarına ve bazı büyük satın almaların gerçekleştiğine tanık olmaktadır. Örneğin, 2023 yılında, Alman devi DHL Group, MNG Kargo'nun hisselerinin tamamını, Singapur merkezli bir liman işletmecisi ve lojistik hizmet sağlayıcısı olan PSA ise Alışan Lojistik A.Ş.'nin⁷⁴ yüzde 75 hissesini satın almıştır.

Basında yer alan haberlerde Alışan'ın kalan yüzde 25'lik hissesinin de daha ileriki bir vadede PSA'ya devredileceği belirtilmektedir. DTD yetkilileri de kendileriyle yaptığımız görüşmede bu bilgiyi doğrulamıştır. Alışan Lojistik, uluslararası ve yurt içi taşımacılık, intermodal taşımacılık, likit taşımacılık ve enerji taşımacılığı, depolama ve antrepo hizmetleri sunmanın yanı sıra demiryolu taşımacılığı alanında da faaliyet göstermektedir. Şirketin internet sitesinde yer alan bilgilere göre⁷⁵ demiryoluyla yurtdışı yük taşımacılığı yaptığı güzergâhlar şunlardır:

- Kapıkule-Uzunköprü, Islahiye, Nusaybin sınır kapılarından Avrupa, Orta Asya ve Orta Doğu ülkelerine konvansiyonel vagon taşımacılığı ve demiryolu konteyner taşımacılığı yapılmaktadır.
- Tüm BDK ülkelerine (Rusya-Kazakistan-Özbekistan-Kırgızistan) aktarmasız demiryolu taşımacılığı gerçekleştirilmektedir.
- Tüm limanlardan yurtiçi ve yurtdışı demiryolu-karayolu bağlantılı taşıma hizmetleri sunulmaktadır.

PSA International Pte Ltd., sektörün önde gelen küresel lojistik şirket gruplarından biridir. Şirketin internet sitesinde,⁷⁶ limanlar ve kargo çözümleri portföyünün yanı sıra tedarik zinciri yönetimi, lojistik, denizcilik ve dijital hizmetler de dâhil olmak üzere birçok alanda faaliyet gösterdiği belirtilmektedir. PSA, Singapur ve Belçika'da grubun iki amiral gemisi niteliğindeki liman işletmesine sahiptir ve dünya genelinde 42 ülkede 160'dan fazla lokasyonda, 60'tan fazla derin deniz, demiryolu ve iç terminali içeren bir altyapıya sahiptir.

73 Erişim Linki: <https://www.lojport.com/turk-lojistik-sirketlerine-evlilik-teklifleri-yagiyor-114307h.htm> (Erişim Tarihi: 27.07.2023)

74 Alışan Lojistik, Türkiye'nin önde gelen lojistik hizmet sağlayıcılarından biridir. 1985 yılında 20 araçlık bir filo ile kurulmuş olan Alışan Lojistik, bugün Türkiye genelinde 16 farklı lokasyonda yaklaşık 1.400 çalışana sahiptir. Şirketin özmal araç filosu yaklaşık 450 adettir.

75 Erişim Linki: <http://www.alisangroup.com/content/view/demiryolu-tasimaciligi/41> (Erişim Tarihi: 28.07.2023)

76 Erişim Linki: <https://www.globalpsa.com/psa-international/> (Erişim Tarihi: 28.07.2023)

PSA Grup CEO'su Tan Chong Meng, Türkiye taşımacılık sektörüne yaptıkları yatırımla ilgili olarak basına verdiği demeçte⁷⁷ “Türkiye'nin uzun vade büyüme potansiyeline inan[clarının] tam” olduğunu ifade ederek “bu yatırım[in], PSA ağını genişletme ve müşterilerimize sunduğumuz kapasiteyi artırma bakımından stratejik duruş[larını] teyit e[ttiğine]” dikkat çekmektedir. Meng açıklamasında ayrıca bunun “daha akıcı, daha güçlü ve daha sürdürülebilir ticareti sağlama misyon[larına] bir adım daha yaklaşm[alarına] yardımcı olacağını” vurgulamıştır.

Türkiye'ye yatırım yapan veya yatırım planları olan diğer demiryolu taşımacılığı bağlantılı şirketler de basında yer alan haberlerden⁷⁸ takip edilebilmektedir. Bu haberlere göre, 2023 Haziran'ında, Tayvan merkezli bir nakliye, taşımacılık ve ilgili hizmet şirketlerinin bir konglomerası olan Evergreen Group Türkiye'de kendi şirketini kurmuştur. Avrupa'nın en büyük demiryolu taşımacılığı şirketlerinden biri olan TX Logistik ise Türkiye'de tren terminali yatırımı yapmayı planlamaktadır.

TX Logistik'in COO'su (Chief Operation Officer)⁷⁹ olarak görev yapmakta olan Albert Bastius'un Eylül 2022'de InnoTrans fuarında *Rail Business UK*'ye yaptığı açıklamalar,⁸⁰ İstanbul'un Asya yakası ile Londra arasında karayolu yarı römorklarını taşıyan bir demiryolu hizmetinin *Channel Tunnel* (Manş Tüneli) üzerinden başlatılması için yürütülen planlama çalışmalarının ileri bir düzeye ulaştığını göstermektedir. Bu girişimin, Fransız ayağının ayrıntıları netleştirildiğinde neredeyse başlatılmaya hazır durumda olduğu belirtilmektedir. Bu yeni rotanın, vinç takılmayan yarı römorkları demiryoluyla taşımak için NIKRASA sistemini⁸¹ kullanan mevcut İstanbul- Köln hattı üzerinden ve yaklaşık 20 günde Londra'nın doğusunda bulunan Barking uluslararası nakliye terminaline ulaşacak şekilde planlandığı ifade edilmektedir.

Manş Tüneli'nin işletmecisi Eurotunnel Le Shuttle'dan⁸² Yük Ticaret Direktörü Christian Dufermont, bir gazeteyle verdiği röportajda⁸³ kıtalararası Avrupa ve Birleşik Krallık iç destinasyonları arasında TIR römorklarının refakatsiz taşımacılığına olan talebin artması nedeniyle yeni demiryolu hizmetleri planlandığını ifade etmektedir. Dufermont, yükselen yakıt fiyatları, başta TIR şoförleri olmak üzere lojistik sektöründe yaşanan personel eksikliği sonrasında, Brexit sınır kontrolleri⁸⁴ ve düşük karbon salımlı taşımacılığa yönelik artan talebin, Eurotunnel'in Avrupa ve

77 Erişim Linki: <https://www.yesillojistikciler.com/lojistik/alisan-lojistik-in-yuzde-75ini-psa-international-satin-aldi/20762> (Erişim Tarihi: 28.07.2023)

78 Erişim Linki: <https://www.lojiport.com/turk-lojistik-sirketlerine-evlilik-teklifleri-yagiyor-114307h.htm> (Erişim Tarihi: 28.07.2023)

79 “Chief Operating Officer” terimi Türkçede “operasyon direktörü” veya “operasyondan sorumlu başkan” olarak ifade edilmektedir.

80 Erişim Linki: <https://www.railwaygazette.com/istanbul-london-freight-service-planned-by-january/62604.article> (Erişim Tarihi: 28.07.2023)

81 Bu sistemin öncülüğünü üstlenen TX Logistik, NIKRASA'yı “vinçlenemeyen yarı römorklar vinçle kaldırılabilir hale geliyor” (“non-craneable semi-trailers become craneable”) ifadesiyle tanımlamaktadır. Bu tanımlamadan da anlaşılabilceği üzere NIKRASA, intermodal taşımacılığa uygun olmayan treylerin özel bir platforma koyularak trenlerle taşınmasını sağlayan bir sistemdir. Erişim Linki: <https://www.txlogistik.eu/en/services/nikrasa-2/> (Erişim Tarihi: 17.10.2023)

82 Manş Tüneli'nin işletmecisi Eurotunnel Le Shuttle adlı bir şirkettir. Bu şirket, tünelin yapımı için kurulmuş olan Eurotunnel Group'un bir parçasıdır. Eurotunnel Le Shuttle, yolcu ve yük taşıyan trenleri işletmektedir.

83 Erişim Linki: <https://www.railwaygazette.com/freight/europe-bringing-unaccompanied-freight-to-the-uk-through-the-channel-tunnel/62131.article> (Erişim Tarihi: 28.07.2023)

84 Brexit, Birleşik Krallık'ın AB'den ayrılma sürecine verilen addır. 23 Haziran 2016'da yapılan referandumda Birleşik Krallık halkı AB'den ayrılma kararı aldı. Birleşik Krallık, AB'den ayrılma sürecini 31 Ocak 2020 tarihinde tamamladı. Brexit'in Birleşik Krallık ve AB arasındaki ticaret, göçmenlik, güvenlik konularında ve diğer birçok konuda derin etkisi olmuştur.

Birleşik Krallık arasında refakatsiz TIR römorkları taşıyan demiryolu hizmetleri geliştirme planlarını hızlandırdığını belirtiyor. Bu planlar, “drive on-drive off shuttle”⁸⁵ olarak adlandırılan taşıma hizmetlerine dayanmaktadır. Ayrıca, daha uzun mesafeli refakatsiz römork hizmetlerine yönelik olarak artan talebi karşılamak için şirket terminallerini ve şirketin sahip olduğu kıtalararası ağı, Birleşik Krallık ile bağlantılandırma hedefi güdülmektedir. Dufermont, rotaların İspanya, İtalya veya Almanya’dan başlayabileceğini ve potansiyel Birleşik Krallık merkezlerinin ise Londra’daki Barking, Midlands’teki Daventry ve belki de daha kuzeydeki bölgelerde olabileceğini belirtmektedir.

Merkezi Almanya’da bulunan ve Avrupa genelinde birçok rota ve terminal hizmeti sunan Cargo-Beamer’ın Avrupa genelindeki rota ve terminal ağı oluşturma faaliyetlerinin yanı sıra, özellikle Birleşik Krallık’la olan ağını genişletmeye yönelik çalışmalar yürüttüğüne işaret edilmektedir. Bu da şirketin, Birleşik Krallık’ı Avrupa’nın en önemli taşımacılık pazarlarından biri olarak gördüğü anlamına gelmektedir.

Ayrıca, TX Lojistik’in Railway Gazette International’a verdiği bilgiye göre, şirket Kıta Avrupası içinde dökme yük taşımacılığı ağını batıya doğru genişletmeyi ve Birleşik Krallık’ın kombine taşımacılık pazarından yararlanmayı istemektedir. Köln ile Londra’daki Barking arasında, haftada 3 tur yapılması ve bu operasyonlarda vinç takılabilen ve takılamayan yarı römorkların, swap gövdelerinin ve 20 ft ve 45 ft konteynerler gibi diğer ara model birimlerinin de taşınması ayrıca planlanmaktadır.

Uluslararası şirketlerin Türkiye’deki yatırımları arasında, 1985 yılında Alman ortaklığı ile kurulan *Enco Lojistik ve Ticaret A.Ş.* ve Amerika Birleşik Devletleri merkezli *GLogistics*’in Türkiye uzantısı *Glogistics ve Denizcilik Uluslararası Ticaret Ltd. Şti.* gibi demiryolu taşımacılığında faaliyet gösteren diğer şirketler de bulunmaktadır. Ayrıca, konteyner taşımacılığı ve lojistik alanında dünyanın önde gelen şirketlerinden biri olan Mediterranean Shipping Company SA’nin (MSC) iştiraki MEDLOG,⁸⁶ 2011 yılında MEDLOG Lojistik, Gemicilik A.Ş. adıyla Türkiye’ye giriş yaparak demiryolu taşımacılığına başlamıştır.

1.3.1.4. NACE Kodu ‘Demiryolu ile Yük Taşımacılığı’ Olan Firmalar

Yukarıda kısaca ele aldığımız şirketlerin tamamına yakını küresel lojistik sektörünün önde gelen isimleri arasında yer almaktadır ve taşımacılığın hemen her modunda faaliyet göstermektedir. Bu nedenle, bu şirketlerden hangilerinin demiryolu yük taşımacılığı alanında faaliyet gösterdiğini özel bir araştırma yapmaksızın bilmek güçtür. Demiryolu yük taşımacılığını gösteren ilgili NACE kodları aşağıda sıralandığı gibidir.

85 “Drive on-drive off shuttle” terimi, araçların bir gemi, tren veya uçak gibi başka bir taşıyıcıya sürülerek yüklenmesi ve varış yerinde aynı şekilde indirilmesi anlamına gelir. Bu yöntem, araçların hızlı ve kolay bir şekilde uzun mesafeler kat etmesini sağlar.

86 Erişim Linki: <https://www.msc.com/en/about-us/msc-group> Erişim Tarihi: (07.08.2013)

- **49.1 / 49.10 / 49.10.01:** Demiryolu ile şehirler arası yolcu taşımacılığı.
- **49.2 / 49.20 / 49.20.01:** Demiryolu ile şehirler arası ve şehir içi yük taşımacılığı (donmuş ürünlerin, petrol ürünlerinin, dökme sıvı ve gazların, kuru yüklerin vb. taşınması).
- **49.31.01:** Demiryolu, metro, tramvay vb. ile şehir içi ve banliyö yolcu taşımacılığı (şehir içi ve banliyö taşımacılığının parçası olan füniküler, teleferik vb. dâhil)
- **52.2:** Taşımacılık için destekleyici faaliyetler
- **52.21.05:** Demiryolu taşımacılığını destekleyici faaliyetler (demiryolu çekme ve itme hizmetleri, manevra ve makas değiştirme hizmetleri, demiryolu terminal hizmetleri vb. dâhil, emanetçilik hariç).
- **52.21.07:** Demiryolu taşımacılığını destekleyici faaliyetler (demiryolu çekme ve itme hizmetleri, manevra ve makas değiştirme hizmetleri, demiryolu terminal hizmetleri vb. dâhil, emanetçilik hariç).
- **52.24:** Kargo yükleme boşaltma hizmetleri
- **52.24.11:** Demiryolu taşımacılığıyla ilgili kargo yükleme boşaltma hizmetleri.
- **52.29:** Taşımacılığı destekleyici diğer faaliyetler.
- **52.29.14:** Demiryolu yük nakliyat acentelerinin faaliyetleri.
- **52.29.15:** Demiryolu yük nakliyat komisyoncularının faaliyetleri.

Türkiye’de şirketlerin fiilen faaliyet gösterdikleri işkolları ile resmî işkolu kayıtları arasında ciddi tutarsızlıkların bulunduğu ve bu durumun sendikaların örgütlenmesini zorlaştıran en önemli etkenlerden biri olduğu bilinmektedir. Ayrıca, şahıs şirketi kurmanın kolaylığı ve bu tür işletmelerin sayısının artması, resmî işkolu kayıtlarındaki tutarsızlıkları daha da karmaşık hale getirmektedir. Bu nedenle, aşağıda yer alan demiryolu taşımacılığında faaliyet gösteren şirketler tablosunu hazırlarken sendikal kaynaklardan temin ettiğimiz bilgileri ve diğer farklı kaynakları kullanarak bir ayıklama çalışması yapmamız gerekti. Bu doğrultuda, NACE kodu demiryollarında şehirlerarası yolcu taşımacılığı yaptığını göstermekle birlikte, *HMT Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmetleri Ltd. Şti*’nin demiryolu yük taşımacılığı yaptığını da belirtmek gereklidir.

Tablo 15: NACE Kodu Demiryolu Taşımacılığı Olan Firmalar

NACE Kodu	Ünvan	Çalışan Sayısı	Açılış Tarihi
492001	ANAPET ULUSLARARASI NAKLİYAT PETROL İNŞAAT SANAYİ VE TİCARET A.Ş.	7	01.12.2016
492001	AR__GÜ DEMİRYOLU TAŞIMA VE DEPOCULUK A.Ş.	2	01.07.2015
492001	AR__GÜ DEMİRYOLU TAŞIMA VE DEPOCULUK A.Ş.	14	01.04.2016
492001	ATA RAİL TAŞIMACILIK SANAYİ VE TİCARET ANONİM ŞİRKETİ	36	01.04.2021
492001	DEMİRYOLU LOJİSTİK MÜHENDİSLİK SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞTİ.	24	01.12.2016
492001	DEMİRYOLU LOJİSTİK MÜHENDİSLİK SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞTİ.	11	01.12.2016
492001	FKM LOJİSTİK İÇ VE DIŞ TİCARET ANONİM ŞİRKETİ	9	01.10.2021
492001	GQ DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI LOJİSTİK SANAYİ VE TİCARET ANONİM ŞİRKETİ	9	01.09.2020
492001	GÜNAYDIN DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI DEPOCULUK LOJİSTİK SANAYİ VE TİC. A.Ş.	15	01.08.2019
492001	GÜNAYDIN DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI DEPOCULUK LOJİSTİK SANAYİ VE TİC. A.Ş.	12	01.10.2019
492001	KLN LOJİSTİK SANAYİ VE TİCARET ANONİM ŞİRKETİ	5	06.11.2017
492001	KLN LOJİSTİK SANAYİ VE TİCARET ANONİM ŞİRKETİ	7	01.02.2018
492001	KLN LOJİSTİK SANAYİ VE TİCARET ANONİM ŞİRKETİ	10	02.01.2018
492001	KLN LOJİSTİK SANAYİ VE TİCARET ANONİM ŞİRKETİ	1	17.01.2023
492001	LEYPOR TARI M ÜRÜNLERİ LİSANS LI DEPOCULUK ANONİM ŞİRKETİ	0	06.06.2022
492001	OMSAN LOJİSTİK ANONİM ŞİRKETİ	45	01.12.2017
492001	OMSAN LOJİSTİK ANONİM ŞİRKETİ	33	01.04.2018
492001	PARS DEMİRYOLU İŞLETMECİLİĞİ ANONİM ŞİRKETİ	2	01.11.2022
492001	RAYKAM LOJİSTİK TAŞIMA MAD. İNŞ. ORM. ÜRÜN L SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.	8	02.02.2009
492001	RAYPORT DEMİRYOLU TAŞIMACILIK LİMİTED ŞİRKETİ	13	14.07.2021
492001	RAYTAŞ DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI TAAHHÜT ANONİM ŞİRKETİ	11	01.06.2017
492001	TLS DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI TİCARET ANONİM ŞİRKETİ	12	01.12.2022
492001	TURKON DEMİRYOLU TAŞIMACILIK A.Ş.	9	04.08.2005
492001	VAN TRANS TAŞIMACILIK İÇ VE DIŞ TİCARET LİMİTED ŞTİ.	9	01.02.2016
492001	ÇİNKOTÜRK MADENCİLİK SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	8	23.12.2021
492002	EKSPER TREN TAŞIMACILIĞI A.Ş.	5	18.09.2001
492002	FNS LOGISTICS A.Ş.	1	22.03.2021
492009	INTERRAIL ULUSLARARASI NAKLİYAT VE LOJİSTİK HİZMETLERİ TİCARET A.Ş.	2	08.08.2022
492002	KÖRFEZ ULAŞTIRMA A.Ş.	47	05.10.2017
492008	LW TURKEY LOJİSTİK LMT. ŞTİ.	1	27.12.2022
492002	MULTIMODAL LOJİSTİK A.Ş.	5	06.10.2021
492007	REYSAŞ DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI A.Ş.	23	01.10.2013
492007	SMARTLOG LOJİSTİK TİCARET LMT. ŞTİ.	14	25.10.2021
491001	HMT ULUSLARARASI TAŞIMACILIK VE LOJİSTİK HİZMETLERİ LİMİTED ŞİRKETİ	3	06.01.2020

Kaynak: Bir sendikadan temin edilen işkolu-işyeri listesinden oluşturulmuştur.

NACE kodlarına dayalı olarak yapılan inceleme sonucunda, demiryolu taşımacılığı sektöründe faaliyet gösteren 34 firma olduğu saptanmıştır. Bu firmaların 9'u limitet şirket 25'i anonim şirket statüsündedir. OMSAN Lojistik ve Körfez Ulaştırma gibi DTİ olarak faaliyet gösteren firmaların diğerlerine göre daha fazla çalışana sahip olduğu görülmektedir. Ayrıca, Ata Rail, Demiryolu Lojistik Mühendislik ve Reysaş gibi firmaların çalışan sayısı, sektördeki DTİ'lerin çalışan sayısına en yakın olanlardır. Ancak, tabloya göre sektörde kayıtlı çalışan sayısının 19 firmada tek haneli olduğu görülmektedir.

Sektöre giren firmaların açılış tarihlerine bakıldığında, özellikle 2020'den sonra bir artış yaşandığı görülmektedir. Sektöre 2021 yılında 7, 2022 yılında ise 5 firma giriş yapmıştır ve bu da toplam firma sayısının yüzde 35'ine karşılık gelmektedir. Bu artışın, Türkiye'de demiryollarının özelleştirilmesinin peşi sıra yapılan ve yapılacağı duyurulan kamusal yatırımlar ve küresel tedarik zincirinde yaşanan gelişmelerle de ilişkili olduğu söylenebilir. Bu doğrultuda, önümüzdeki dönemde Türkiye'de demiryolu taşımacılığı sektöründe faaliyet gösteren firma sayısının artmaya devam edeceğini öngörebiliriz. Bu nedenle, demiryolu taşımacılığının dış ticaretteki yerinin incelenmesi de tablonun bütününe görebilmek açısından önem taşımaktadır.

1.3.1.5. Dış Ticaret Faaliyetlerinde Demiryolu Taşımacılığı

Türkiye'de demiryolu yük taşımacılığının dış ticarete oynadığı rolü diğer taşıma türleriyle karşılaştırmalı olarak ele almak amacıyla, aşağıda 2013-2022 yılları arasında ithalat ve ihracatta kullanılmış olan taşıma türlerinin yüzdesel paylarını gösteren tablolara yer verilmiştir. Değer bazında bakıldığında, 2013-2022 yılları arasında denizyolu taşımacılığının hem ithalat hem ihracatta en büyük paya sahip olduğu görülmektedir. Karayolu taşımacılığı ise Türkiye'nin dış ticaret taşımalarında değer bazında ikinci sırayı almaktadır. Üçüncü sırada havayolu taşımacılığı yer almaktadır. Demiryolu taşımacılığı ise diğer taşıma türlerine göre daha düşük bir paya sahiptir ve dördüncü sırada yer almaktadır.

Demiryolu ile yük taşımacılığı AB'de ortalama yüzde 16,1 paya sahiptir. Bu payın üzerinde olan ülkeler arasında Macaristan (yüzde 27,5), Avusturya (yüzde 26,7), Romanya (yüzde 25,3), Çek Cumhuriyeti (yüzde 22,2), Polonya (yüzde 20,7), Bulgaristan (yüzde 20,2) ve Almanya (yüzde 17,1) yer almaktadır. Amerika Birleşik Devletleri'nin (ABD) 2020 yılı içinde diğer taşıma modları arasında demiryolu ile yük taşımacılığında yüzde 27,5'lik bir paya, Rusya'nın yüzde 61,5'lik bir paya, Çin'in ise yüzde 15,1'lik bir paya sahip olduğu (TCDD, 2023:115) göz önüne alındığında, Türkiye'nin demiryolu ile yük taşımacılığı konusunda oldukça gerilerde kaldığını belirtmek gerekir. Ancak son yıllarda aşağıdaki tabloda görüldüğü gibi bir iyileşme eğilimi de vardır.

Tablo 16: İthalatta Taşıma Türlerinin Yıllara Göre Yüzdesel Payları

Yıl	Karayolu	Havayolu	Denizyolu	Demiryolu
2022	20,17	13,09	65,75	1,01
2021	20,79	11,08	66,91	1,23
2020	21,14	19,82	57,96	1,08
2019	20,56	16,17	62,47	0,80
2018	17,88	14,40	67,09	0,62
2017	18,01	16,33	65,10	0,56
2016	19,16	12,83	67,22	0,80
2015	19,09	11,11	69,14	0,65
2014	18,23	12,07	69,11	0,59
2013	18,69	15,21	65,28	0,83

Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

İncelenen dönem içinde, demiryolu taşımacılığının ithalattaki payı 2013 yılında yüzde 0,83 iken ihracattaki payı ise yüzde 0,64'tür. 2013-2019 yılları arasında demiryolu taşımacılığının ithalat ve ihracattaki payı yüzde 1'in üzerine çıkamamıştır. 2017 yılında en düşük seviyeyi görerek ithalatta yüzde 0,56, ihracatta ise yüzde 0,44 seviyelerine gerilemiştir.

Covid-19 pandemisi, Rusya-Ukrayna arasındaki savaş ve iklim değişikliği ile ilgili uluslararası taahhütlerin etkisiyle demiryolu taşımacılığı, özellikle dış ticarete tercih edilen bir taşıma modu haline gelmiştir. Demiryolu taşımacılığının ithalattaki payı 2020 yılında yüzde 1,08, 2021 yılında yüzde 1,23 seviyelerine yükselmiş, ancak 2022 yılında yüzde 1,01 seviyesine gerilemiştir. İhracattaki payı ise 2020 yılında yüzde 0,77, 2021 yılında yüzde 0,74 ve 2022 yılında ise incelenen dönemde en yüksek seviyeye ulaşarak yüzde 0,98 olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 17: İhracatta Taşıma Türlerinin Yıllara Göre Yüzdesel Payları

Yıl	Karayolu	Havayolu	Denizyolu	Demiryolu
2022	31,27	8,20	59,56	0,98
2021	30,85	8,40	60,01	0,74
2020	31,61	7,58	60,04	0,77
2019	30,36	8,28	60,82	0,54
2018	28,00	8,25	63,31	0,44
2017	29,59	10,98	58,99	0,44
2016	31,62	12,54	55,39	0,45
2015	32,70	12,10	54,64	0,56
2014	35,29	9,01	55,11	0,59
2013	35,66	8,61	55,10	0,64

Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

DTD yetkilileri kendileriyle yaptığımız görüşmede, TÜİK tarafından açıklanan verilerin demiryolu taşımacılığına ilişkin gerçek durumu tam olarak yansıtmadığına dikkat çekmiş ve yük taşımalarının demiryoluyla gerçekleştirildiği birçok durumda gümrük çıkışlarının denizyolu olarak kaydedildiğini belirtmiştir. DTD yetkililerine göre, demiryolu taşımacılığının Türkiye'nin dış ticaretindeki payı gerçekte yüzde 5-6 seviyelerindedir. DTD bu konuda ilgili kurum ve yetkililerle temas kurarak bu durumun düzeltilmesi için çaba sarf etmiş, ancak bir sonuç alamamış.

TCDD ve TCDD Taşımacılık A.Ş. yetkilileri ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yapılan çeşitli açıklamalar, hazırlanan planlar ve belirlenen hedefler de dış ticarete demiryolu taşımacılığının payının yüzde 5 civarında olduğuna işaret etmektedir. TCDD Taşımacılık A.Ş. Genel Müdür Yardımcısı Çetin Altun'un 18 Ocak 2023 tarihli bir röportajında⁸⁷ demiryolunun yük taşımacılığı içindeki payının yüzde 5'e ulaştığını ifade etmesi ve T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın basınla 5 Nisan 2022 tarihinde paylaştığı "2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı"nda demiryolu yük taşımacılığı payının yüzde 5,08'den yüzde 21,93'e çıkartılması hedefine yer verilmesi bu bağlamda önemlidir.

1.3.1.6. Demiryolu Taşımacılığında Özel Sektörün Mali Durumu

Türkiye'de demiryolu ile yük taşımacılığı sektörünün mali yapısı, TCMB'nin yayınladığı sektör bilançoları ile incelenebilir. Fakat bu verilerin, sektörün gerçek durumunu tam olarak yansıtmadığını araştırmamızda gördük. Bu nedenle, bu veriler sadece bir referans olarak sunulmakta ve firmaların mali durumuna ilişkin genel bir bakış sağlamaktadır.

TCMB'nin 2021 yılı 4. dönem için sunduğu verilerde, bilançoları ele alınan 25 şirketin 18'inin anonim, 7'sinin ise limitet şirket olarak faaliyet gösterdiği belirtilmelidir. Şirketlerin ölçek dağılımı ise aşağıdaki gibidir: İncelenen 25 firmanın 10'u mikro, 6'sı küçük ve 8'i orta ölçeklidir. Bunların çalışan sayıları ise sırasıyla 31, 57 ve 423'tür ve toplam çalışan sayısı 611'dir.

Bu bilanço döneminin sonuçlarına göre, kâr eden firma sayısı 17 iken, zarar eden firma sayısı 8 olarak belirtilmektedir. Ancak belirtilen bu rakamların dönem net kâr/zarar durumuna ilişkin olduğu ve söz konusu faaliyet kâr/zarar durumu değiştiğinde bu rakamların da değişebileceği unutulmamalıdır. Aşağıda yer alan TCMB tarafından hazırlanan demiryolu yük taşımacılığı sektör bilançolarından derlenen tablo, bu kâr/zarar durumunun etkisini yansıtmaktadır.

Tablo incelendiğinde, 2013, 2015 ve 2017 yıllarında net zarar açıklayan firmaların faaliyet kârlarının pozitif olduğu görülmektedir.

87 Erişim Linki: <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/34395/demir-yolunda-kosar-adim-cift-haneyeye> (Erişim Tarihi: 15.08.2023)

Tablo 18: Demiryolu Yük Taşımacılığı Sektörü Kâr/Zarar Durumu (Bin TL)

Yıl	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Firma Sayısı	11	11	13	13	16	16	16	16	17	20	21	25	25
Faaliyet Kâr/Zarar	5.916	(69,3)	6.406	8.959	3.180	8.132	2.848	8.559	4.144	(3.690)	33.138	35.726	78.854
Dönem Net Kâr/Zarar	2.397	(3.369)	2.599	6.549	(5.816)	4.102	(5.976)	(7.743)	(9,151)	(34.731)	12.658	31.406	41.994

Kaynak: TCMB Sektör Bilançoları

Tabloda, demiryolu yük taşımacılığı sektöründe faaliyet gösteren firma sayısındaki artışa paralel olarak, TCMB tarafından sektörde incelenen firma sayısı da yıllar içinde artmaktadır. 2009 yılında TCMB tarafından incelenen 11 firmanın faaliyet kâr/zarar durumuna göre toplam 5.916.000 TL kâr elde ettikleri, dönem net kâr/zarar durumuna göre ise toplam 2.397.000 TL kâr sağladıkları görülmektedir. 2021 yılında incelenen firma sayısı 25'e çıkmış, bunlar faaliyet kâr/zarar durumuna göre toplam 78.854.000 TL, dönem net kâr/zarar durumuna göre 41.994.000 TL kâr elde etmişlerdir.

6461 sayılı Kanun gereği "demiryolu altyapı işletmecisi" olarak hizmet vermekte olan TCDD'nin kronik olarak zarar ettiğini daha önce belirtmiştik. TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin hem çekici hem de çekilen araçların sayısı ve sektördeki yeri, henüz netleşmeyen yasal düzenlemeler nedeniyle belirsizliğini korumaktadır. Bu kapsamda, sektöre giren özel şirketlerin sayısının artması, sektörün mali durumunu yansıtan önemli bir gösterge olarak değerlendirilebilir. Ayrıca, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın "2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı"nda demiryollarına yapılacak yatırımların öncelikli olduğunun vurgulanması da bu kapsamda dikkat çekicidir. Bu doğrultuda, demiryolu taşımacılığında özel sektörün payının büyümeye devam edeceğini öngörebiliriz.

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE'DE DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞINI ETKİLEYEN POLİTİK DURUM: EĞİLİMLER VE YASAL DÜZENLEMELER

2.1. Türkiye'de Demiryollarının Avrupa Birliği'ne Uyumlaştırılması Süreci

Araştırmamızın Birinci Bölümü'nde, TCDD'nin yeniden yapılandırılması ve demiryollarının özelleştirilmesi sürecinde 6461 sayılı "Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun"un 1 Mayıs 2013 tarihinde Resmî Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girmesinin, kritik bir dönüm noktası olduğunu belirttik. Ayrıca, bu yöndeki ilk girişimlerin 1980'li yıllara, ilk pratik adımların atılmasının ise 1990'lı yıllara uzandığına dikkat çektik. Bu doğrultuda, 1995 yılında Japonya ve Dünya Bankası tarafından finanse edilen "TCDD'nin yeniden yapılandırılması" projesinin ardından hem AB ve Dünya Bankası'nın hibe ve kredileri hem de ülkenin öz kaynaklarıyla finanse edilen teknik yardım projeleri gibi birçok çalışmanın gündeme geldiğine işaret ettik.

AB taşımacılık alanında ekonomik, toplumsal ve çevresel hedeflerini gerçekleştirmek amacıyla, zaman içinde çeşitli anlaşma, sözleşme ve mutabakat metinleri oluşturmuştur. Bu hedeflere ulaşmak için AB'nin bütüncül bir yaklaşım benimsemesi ve bu yaklaşımı, en tepede yer alan AB kurumlarından başlayarak aday ülkelerin taşımacılık sektörünün alt-sektörlerine kadar uzanan bir zincir üzerinde, tüm paydaşların katılımıyla hayata geçirmesi kritik bir önem taşımaktadır.

Avrupa Komisyonu, 1998 yılında "Ortak Taşımacılık Politikası, Sürdürülebilir Mobilite: Gelecek Perspektifleri" başlıklı bir rapor hazırlamıştır. Bu rapor, AB'nin iç pazarını bütünleştirme projesinin önemli bir parçası olarak üye devletler arasındaki ulaşım bağlantılarının sorunsuz bir şekilde birleştirilmesi ve tek bir taşımacılık alanı oluşturulmasının gerekliliğini ve bunu sağlamanın AB'nin önde gelen hedefleri arasında olduğunu ortaya koymaktadır. Rapor, AB içindeki ve üye ülkelerdeki eksik bağlantıların tamamlanmasının sorunsuz trafik ve ticaret akışını sağlayacağını, ulusal farklılıkların düzenlenmesinin rekabeti canlandıracağını ve pazara erişimin önündeki engellerin kaldırılmasının taşımacılık sektörünün verimliliğini ve sürdürülebilirliğini artıracığını belirtmektedir. Bu doğrultuda, Avrupa'nın rekabet üstünlüğünü korumak ve/veya arttırmak amacıyla, Avrupa taşımacılık sisteminin kapıdan kapıya hizmet verebilecek şekilde bütünleştirilmesine engel olan teknik ve idari sorunları çözmek üzere, araştırma ve inovasyona dayalı, güçlü ve uzun vadeli fonlarla desteklenen bir politika izlenmesi gerektiği ifade edilmiş ve bu amaçla çeşitli hedefler belirlenmiştir (European Commission, 1998:2-3).

Raporda, AB'nin taşımacılık sektörü için ortaya koyduğu ekonomik, toplumsal ve çevresel hedeflerin, kapitalizmin son dönemde karşılaştığı sorunlara ve değişimlere yanıt vermek üzere belirlenmiş olduğunu belirtmemiz gerekir. Bu sorunlar ve değişimler, tüketim kalıplarının hızlı bir şekilde değişmesi, yeni üretim ve pazarlama sistemlerinin geliştirilmesi, emek süreçlerinin ve piyasalarının daha esnek hale gelmesi ve coğrafi hareketliliğin artması şeklinde özetlenebilir. Bu hedeflerin, AB'nin iktisadi, siyasi ve ideolojik çıkarlarına uygun olduğu ve taşımacılık politikalarının bu çıkarlar doğrultusunda oluşturulduğu dikkate alınmalıdır. Bu nedenle raporun sunduğu

ekonomik, toplumsal ve çevresel vizyonun, AB'nin içinde bulunduğu yapısal bağlamla birlikte değerlendirilmesi gerektiğini vurgulamak isteriz.

Avrupa Komisyonu'nun "Beyaz Kitap" adı verilen ve bir çeşit yönerge niteliği taşıyan çalışmaları belirli konularda AB'nin nasıl hareket etmesi gerektiğine yönelik öneriler içeren belgelerdir ve Birliğin ulaştırma politikalarının hukuki temelini önemli bir bölümünü oluşturmaktadır. Sözü geçen çalışmalarla politik bir mutabakata varmak için kamuoyu, paydaşlar, Avrupa Parlamentosu ve Konseyi ile müzakerelerin başlatılması amaçlanmaktadır. Beyaz Kitaplar, AB Konseyi tarafından onaylanmaları durumunda ilgili alanlarda AB Eylem Programlarına dönüşmektedir ve dolayısıyla bunların AB ulaştırma politikalarının hukuki temelini oluşturduklarını ifade etmek mümkündür: "[K]urucu anlaşmalar, üçüncü ülkelerle yapılan anlaşmalar, katılım anlaşmaları gibi birincil hukuk unsurlarında yer alan ulaştırma alanına ilişkin hükümler; tüzük, direktif, karar gibi ikincil hukuk unsurlarının oluşturduğu AB ulaştırma mevzuatı ve Avrupa Komisyonu tarafından 1992, 1996, 2001 ve 2011 yıllarında yayımlanan Beyaz Kitaplara dayanmaktadır" (TCDD, 2023:3).

Avrupa'da demiryolu taşımacılığının yeniden yapılandırılması, 1991 yılında AB'nin çıkardığı "Demiryolu Ana Kanunu: 91/440 Sayılı Mali ve Organizasyonel Yönetmelik Demiryolu Tren İşletmeciliği ile Alt Yapı Yönetiminin Ayrılması" adlı yönetmelikle başlamıştır. Bu yönetmelik, demiryolu sektörünün rekabetçiliğini artırmak ve kamunun yükünü azaltmak amacıyla, demiryolu tren işletmeciliği ile alt yapı yönetiminin ayrılmasını öngörmüştür. Bu ayrımın 4 aşamalı demiryolu paketleriyle tamamlanması hedeflenmiştir. Bu paketler, demiryolu sektörünün dönüşümü için çeşitli düzenlemeler içermektedir (TCDD, 2023:3-5).

2001 yılında çıkarılan "Birinci Demiryolu Paketi", mevcut mevzuatın daha etkin uygulanmasını, şebekeye erişimin kolaylaştırılmasını, erişim ücretlerinin belirlenmesini, demiryolunda yük taşımacılığının artırılmasını ve sınır geçişlerinde gecikmelerin azaltılmasını hedeflemiştir.

2004 yılında çıkarılan "İkinci Demiryolu Paketi", demiryollarının yeniden canlandırılmasını, entegre bir AB demiryolu alanının inşasını hızlandırmayı, demiryolu emniyetinin geliştirilmesini, karşılıklı işletilebilirliğin artırılmasını, demiryolu yük taşımacılığının rekabete açılmasını (1 Ocak 2007) ve Avrupa Birliği Demiryolu Ajansı'nın (ERA) kurulmasını hedeflemiştir.

2010 yılında çıkarılan "Üçüncü Demiryolu Paketi", uluslararası yolcu taşımacılığının rekabete açılmasını (1 Ocak 2010), yolcu haklarının düzenlenmesini ve tren mürettebatının ve sürücülerinin sertifikalandırılmasını (AB tren makinisti lisansı) içermiştir.

2016 yılında çıkarılan "Dördüncü Demiryolu Paketi" ise tek bir AB demiryolu pazarının oluşturulmasının önündeki son engelleri ortadan kaldırmak için yapısal ve teknik reformların gerçekleştirilmesini ve ulusal demiryolu taşımacılığı piyasalarında rekabeti ve inovasyonu teşvik etmeyi hedeflemiştir.

Avrupa Komisyonu, taşımacılık sektöründeki son gelişmeler ve geleceğe ilişkin öngörülerini temelinde, 2050 yılına kadar sektörde hedeflediği vizyonu ortaya koyan Beyaz Kitap'ını 28 Mart 2011 tarihinde yayınlamıştır. "Tek Avrupa Taşımacılık Alanına İlişkin Yol Haritası - Rekabetçi ve Etkin

Kaynaklı bir Taşımacılık Sistemine Doğru” başlığını taşıyan bu belgeye göre, 2050 yılına kadar AB genelinde taşımacılık sistemi rekabetçi ve etkin kaynaklı olacak, sera gazı emisyonları önemli ölçüde azalacak ve demiryolu işletmeleri AB içinde serbestçe faaliyet gösterebilecektir. Beyaz Kitap, bu vizyonu gerçekleştirmek için alınması gereken önlemleri ve faaliyetleri belirlemektedir.

Üye devletler arasındaki ulaşım bağlantılarının içerdiği ulusal farklılıkların giderilmesi, AB'nin iç pazarını bütünleştirme projesinin önemli bir parçasını oluşturmaktadır. Bu amaçla, yukarıda bir bölümünü özetleyerek aktardığımız, demiryolu hizmetinde kamunun tasfiye edilerek özelleştirilmesi gibi düzenlemeleri de içeren çeşitli paketler ve düzenlemeler getirilmiştir. Ancak, bu paket ve düzenlemelere hem uluslararası hem de ulusal sendikalar tarafından çeşitli eleştiriler yöneltilmektedir.⁸⁸

Bu eleştiriler, sendikaların gözlem ve deneyimlerinin yanı sıra, bu örgütlerin çeşitli öngörülerine de dayanmaktadır. Bu bağlamda, özel demiryolu şirketlerinin rekabet güçlerini korumak ve kârlarını artırmak için hizmet kalitesini düşürme, araç yatırımı ve bakımından kaçınma ve çalışan giderlerini azaltma eğiliminde oldukları eleştirisi dile getirilmektedir. Personel giderlerini azaltma, çalışan sayısını kısıtlama ve mevcut çalışanların iş yükünü artırma gibi uygulamaların beraberinde hak ihlallerini getirebileceği, bu durumun da iş güvenliği ve işçi sağlığı açısından ciddi riskler oluşturabileceği vurgulanmaktadır. Dolayısıyla, sendikal örgütlerin eleştirilerinin ana odak noktasının işin ve işçinin güvenliği olduğu söylenebilir.

Türkiye'nin AB'ye katılım süreci 1999 yılında Helsinki Zirvesi'nde alınan kararlarla resmen başlamıştır. Ancak, bu süreç AKP hükümeti döneminde birçok siyasi, ekonomik ve toplumsal sorunun etkisiyle önce yavaşlamış, daha sonra da neredeyse tamamen donmuştur. Türkiye'nin AB üyeliği hedefi bugün hâlâ çok uzak bir ihtimaldir.

Öte yandan, Türkiye'de demiryolu sektörünün AB standartlarına uyumu büyük ölçüde sağlanmıştır. 6461 sayılı Kanun ile demiryolları devletin elinden alınarak özel sektöre açılmıştır. Bu, demiryolu sektörünün AB müktesebatına entegrasyonu yolunda atılmış olan en önemli adımdır.

2.2. İklim Değişikliği Özelinde Yükümlü Olunan Uluslararası Sözleşmeler ve Bunların Ulusal Yasal Düzenlemelere Etkisi ve Uygulama Pratikleri

Son yıllarda, bilimsel çalışmalar dünyanın ısındığını ve bu ısınmanın temel sebebinin insanların toplumsal faaliyetleri sonucunda atmosferde artan sera gazı miktarı olduğunu ortaya koymaktadır. İklim değişikliği konusu son 20-30 yıllık dönemde artan bir şekilde dünya ülkelerinin gündemine girmiştir.

⁸⁸ Sözü geçen eleştirilerin yer aldığı bir örnek için erişim linki: <https://www.etf-europe.org/wp-content/uploads/2019/06/ETF-Petition-to-the-Council-of-Transport-Minister-8-Oct-2014.pdf> (Erişim Tarihi: 13.10.2023) Bu linkte, Avrupa Taşımacılık İşçileri Federasyonu'nun (ETF) bir imza kampanyasının ardından Avrupa Konseyi Ulaştırma Bakanlarına gönderdiği bir dilekçe yer almaktadır. Dilekçede, ETF, Avrupa Komisyonu'nun ulaştırma sektöründe çalışanların sosyal haklarını ihlal ettiğini ve rekabet koşullarını bozduğunu iddia etmektedir. Dilekçe, ETF'nin bu iddialarını somut örneklerle desteklemektedir. Dilekçenin amacı, Avrupa Konseyi'ni Komisyon'un politikalarını gözden geçirmeye ve ulaştırma sektöründe çalışanların haklarını korumaya çağırmasıdır.

Birleşmiş Milletler Örgütü ile birlikte AB başta olmak üzere, Türkiye dâhil birçok ülke ve örgüt, iklim değişikliğinin yarattığı olumsuzlukların azaltılmasına yönelik çalışmalar yapmış ve çeşitli uluslararası sözleşme, protokol ve anlaşmalara taraf olmuştur. Bunlardan bazıları şunlardır.⁸⁹

“Ozon Tabakasının Korunmasına Dair Viyana Sözleşmesi”: Ozon tabakasını incelten maddelerin azaltılmasına yönelik olarak 1985 yılında kabul edilmiştir.

Bu sözleşmeyi takiben, ozon tabakasını incelten maddelerin kullanımının ve üretiminin kontrol altına alınması amacıyla *“Ozon Tabakasını İncelten Maddelere Dair Montreal Protokolü”* 1987 yılında kabul edilmiştir. Bu protokol, ozon tabakasını incelten insan kaynaklı maddelerin çok taraflı bir anlaşma temelinde kısıtlanmasını öngörmektedir. Türkiye, bu sözleşme ve protokole 1991 yılında katılmıştır.

“Montreal Protokolü’nün Uygulanması için Çok Taraflı Fon (MLF)”: 1990 yılında Londra’da, gelişmiş ülkelerin katkıları ile kurulmuştur. Bu fon, Montreal Protokolü’nün hükümlerinin uygulanmasını desteklemektedir. Türkiye de MLF’den yararlanan ülkeler arasında yer almaktadır.

“İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi (BMİDÇS)”: 1992 yılında Rio de Janeiro’da düzenlenmiş olan Birleşmiş Milletler Çevre ve Kalkınma Konferansı’nda imzaya açılan bu sözleşme, insan kaynaklı faaliyetlerin neden olduğu küresel ısınmanın iklim üzerindeki etkilerine karşı uluslararası işbirliğini sağlamayı hedeflemektedir.

BMİDÇS, taraf ülkeleri, sera gazı emisyonlarını azaltmaya, araştırma ve teknoloji alanlarında işbirliği yapmaya ve sera gazı yutaklarını (örneğin, ormanlar, okyanuslar ve göller) korumaya teşvik etmektedir. Sözleşme, iklim değişikliği ile mücadelede uluslararası işbirliğini teşvik etmek ve sürdürülebilir bir çevre için önemli bir adım olarak kabul edilmektedir.

BMİDÇS, 21 Mart 1994 tarihinde yürürlüğe girmiştir ve sözleşmeye 196 ülkenin yanı sıra, AB gibi uluslararası kuruluşlar da taraf olmuştur. Türkiye, bu sözleşmeye 2004 yılında katılmıştır.

BMİDÇS, iklim değişikliğine karşı iki temel uygulama aracı kullanmaktadır: Kyoto Protokolü ve Paris Anlaşması.

Kyoto Protokolü, BMİDÇS’nin ilk uygulama anlaşması niteliğinde olup, 1997 yılında kabul edilmiş ve 2005’te yürürlüğe girmiştir. Protokolün iki dönemi bulunmaktadır. 2008-2012 yıllarını kapsayan Birinci Taahhüt Döneminde, Sözleşme’nin Ek-I listesinde yer alan ülkelerin toplam emisyonlarını 1990 yılı seviyesine nazaran en az yüzde 5 oranında azaltma yükümlülüğü bulunmaktadır. İkinci Taahhüt Dönemi ise 2013-2020 yıllarını kapsamaktadır. Ek-B listesinde bulunan tarafların emisyonlarını, ilk taahhüt döneminden farklı olarak, 2020 yılında 1990 yılına göre en az yüzde 18 azaltması kararlaştırılmıştır.

Kyoto Protokolü, iklim değişikliği konusunda uluslararası işbirliğini teşvik eden ilk anlaşmadır. Ancak, bu protokole dâhil olan “gelişmiş devletler”, sera gazı emisyon düzeylerini 1990 yılı seviyesinin altında tutma sözlerini yerine getirmemiştir. Verilere göre, 1997 yılından sonra karbon emisyonları iki katına çıkmıştır.

89 Erişim Linki: <https://www.mfa.gov.tr/ulkemizin-taraf-oldugu-baslica-cevre-anlasmalari.tr.mfa> (Erişim Tarihi: 09.10.2023)

Paris Anlaşması ise 2020 sonrası dönem için yeni bir iklim değişikliği rejimi oluşturmuştur. Bu anlaşma, 2015 yılında Paris'te BMİDÇS 21. Taraflar Konferansı'nda kabul edilmiştir. Anlaşma, küresel sıcaklık artışını sanayileşme öncesi döneme göre 2 santigrat derecenin altında tutmayı amaçlamakta; bu konuda 1,5 santigrat dereceyi yakalamanın önemine dikkat çekmektedir. Bu amaç doğrultusunda, ülkeler kendi ulusal katkı belgelerini hazırlayarak, iklim değişikliğine karşı ortak ve farklı sorumlulukları olduğunu teyit etmektedir.

Paris Anlaşması, küresel emisyonlarda en yüksek paya sahip olan ABD ve Çin gibi önemli tarafların azaltım eyleminin dışında kalmasının başarısızlığı getirdiği savından yola çıkılarak, tüm tarafları azaltım eylemine ortak etmesi beklenen yeni bir işbirliği çerçevesi oluşturmuştur. Ancak Paris Anlaşması'nın etkinliği ve uygulanabilirliği konusunda çok sayıda bilim insanı, bilimsel kuruluş ve çevre örgütleri tarafından dile getirilen ciddi endişeler bulunduğunu da belirtmemiz gerekir.

6-18 Kasım 2022 tarihleri arasında Mısır'ın Şarm El Şeyh kentinde düzenlenen 27. Birleşmiş Milletler (BM) İklim Zirvesi'nde (COP27) yaşanan gelişmeler yukarıda işaret edilen endişelerin temelsiz olmadığını göstermiştir. Bu zirvede, karbon emisyonlarını azaltmak için gerekli somut adımlar atılamamıştır. BM'nin yayınladığı raporlara göre, mevcut ulusal katkı beyanlarıyla küresel ısınma bu yüzyılın sonunda 2,7 dereceye ulaşacaktır. Ayrıca, çevreyi en çok kirleten ülkelerin kömür kullanımını kademeli olarak sonlandırması ve küresel ısınmadan en çok zarar gören ülkeler için oluşturulan 'iklim zarar ve ziyan' fonuna yeterli katkı sağlanması konusunda da anlaşmaya varılamamıştır. Bu fon için zengin ülkeler 2020 yılından itibaren yılda 100 milyar doları sağlamayı taahhüt etmiş olmalarına rağmen, bu hedefe de henüz ulaşabilmiş değildir. Bu durum, iklim değişikliği ile mücadelede hedeflere ulaşmayı zorlaştırmaktadır.

İklim değişikliğinin insanlık için büyük bir tehdit oluşturduğu genel olarak kabul edilmekte ve Hükümetlerarası İklim Değişikliği Paneli'nin (IPCC) raporları sorunun bir krize dönüştüğü, "kırmızı alarm" verdiği ve durumun acil eylem gerektirdiği uyarısında bulunmaktadır. İklim değişikliğinin etkilerini azaltmak için, dünya çapında karbon emisyonlarını azaltacak şekilde ekonomik faaliyetlerimizi yeniden şekillendirmemiz gerekmektedir. Bu, toplumun her kesimini ilgilendiren ve katılımını gerektiren kapsamlı bir değişim sürecidir.⁹⁰

AB'nin çevre politikası, Fasil 27: Çevre ve İklim Değişikliği Politikası başlığı altında ele alınmaktadır. Bu başlık altında, AB'nin çevre ile ilgili vizyonu, hedefleri ve politikaları açıklanmaktadır. Bu politika çerçevesinde, kirliliği azaltmak, doğal kaynakların sürdürülebilir kullanımını teşvik etmek, çevresel zararları kaynağında önlemek ve diğer sektörel politikalarla (örneğin enerji ve ulaştırma gibi) çevrenin korunmasını entegre etmek amaçlanmaktadır.⁹¹

Bu kapsamda, iklim değişikliğine karşı alınması gereken önlemler ve bu önlemlerin finansmanı konusunda bir dizi faaliyet yürütülmüş, toplantılar yapılmış ve geleceğe yönelik planlar oluşturulmuştur.

90 Erişim Linki: <https://www.mfa.gov.tr/iklim-degisikligiyle-mucadelenin-onemi.tr.mfa> (Erişim Tarihi: 09.10.2023)

91 Erişim Linki: https://www.ab.gov.tr/fasil-27-cevre_92.html (Erişim Tarihi: 09.10.2023)

Türkiye, iklim değişikliğinin olumsuz etkilerine maruz kalabilecek ülkelerden biridir. Küresel ısınma, kuraklık, seller, erozyon, biyolojik çeşitlilik kaybı gibi sorunlar Türkiye'nin karşılaşılabileceği riskler arasındadır. Bu nedenle Türkiye, 2004 yılında Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi'ni onaylamış ve 2009 yılında Kyoto Protokolü'ne katılarak sera gazı emisyonlarını azaltma taahhüdünde bulunmuştur. Bu sözleşmelerin gereği olarak, Türkiye her yıl sera gazı emisyonlarını raporlamakta ve iklim değişikliğinin etkilerini azaltmak için politika ve eylem planları geliştirmektedir.

TÜİK tarafından yayınlanan 2020 yılı sera gazı emisyon envanteri verilerine göre,⁹² 2019 yılında ulaştırma kaynaklı emisyonlar, toplam sera gazı emisyonlarının yüzde 15,3'ünü oluşturmaktadır. Bu oran, 1990 yılında yüzde 12,8 idi. Ulaştırma kaynaklı emisyonların büyük bir kısmı, yüzde 94,9 ile karayolu taşımacılığından kaynaklanmaktadır. Karayolu taşımacılığındaki araç sayısı ve yakıt tüketimi her yıl hızlı bir biçimde artmaya devam etmektedir. Havayolu, denizyolu ve demiryolu taşımacılığı ise sırasıyla yüzde 2,7, yüzde 1,6 ve yüzde 0,4 ile çok daha az bir paya sahiptir. Diğer taşımacılık türlerinin payı ise yüzde 0,4'tür.

Demiryolları, çevre dostu bir ulaştırma yöntemidir. Çünkü hem daha az enerji harcamakta hem de daha az sera gazı salmaktadır. Diğer ulaştırma alternatifleriyle karşılaştırıldığında, demiryolları hatırı sayılır ekonomik ve ekolojik faydalar sağlamaktadır. Demiryollarının iklim değişikliğiyle mücadeledeki rolünü artırmak için, elektrikli trenlerin kullanımı ve bu elektriğin yenilenebilir kaynaklardan sağlanması gerekmektedir. Güneş, rüzgâr, su ve diğer temiz enerji kaynakları, demiryollarının sürdürülebilir bir ulaştırma seçeneği olmasına katkıda bulunmaktadır.

TCDD Enerji Yönetimi ve İklim Değişikliği Eylem Planı (2023-2025) başlıklı belgede, ulaştırma sektörünün iklim değişikliğine etkisini azaltmak için *"Yük ve yolcu taşımacılığında karayollarının payının azaltılarak demiryolu ve denizyolunun paylarının artırılması ile modlar arası dengenin sağlanması, kombine taşımacılığın geliştirilmesi (...) kentlerde sürdürülebilir ulaşım planlamalarının yapılması, alternatif yakıt ve temiz araç kullanımının artırılması, kaynaklı yakıt tüketimi ve salımlarının azaltılması, yüksek hızlı demiryolu projelerinin gerçekleştirilmesi"* gerektiği vurgulanmaktadır (TCDD, 2022:24).

Ayrıca, Eylem Planı'nın Çevre ve İklim Faaliyeti başlığı altında, AB ile tam üyelik müzakereleri çerçevesinde, çevre ve iklim değişikliği alanlarında AB müktesebatına uyum sağlamak için adımlar atıldığı da belirtilmektedir. Bu amaçla, Aralık 2009 tarihinde açılan 27. Fasıl (Çevre) kapsamında, Türkiye'nin ulusal mevzuatının AB standartlarına uygun hale getirilmesi için gerekli çalışmalar yürütülmektedir. Bu çalışmaların bir kısmı, AB tarafından Türkiye'ye sağlanan katılım öncesi mali yardım programları aracılığıyla desteklenmektedir. 2002 yılından bu yana Türkiye'ye tahsis edilen 6 milyar avro değerindeki katılım öncesi mali yardımın yüzde 15'i (yaklaşık olarak 1 milyar avro) çevre sektörüne ayrılmıştır.⁹³

TCDD Enerji Yönetimi ve İklim Değişikliği 2023-2025 Eylem Planı (2022), Türkiye'de ulaşım sektörünün enerji verimliliğini ve çevresel sürdürülebilirliğini artırmayı hedefleyen bir belgedir. Bu belge,

92 Erişim Linki: <https://cevresehgostergeler.csb.gov.tr/ulastirma-turune-gore-seragazi-emisyonu-i-85790> (Erişim Tarihi: 09.10.2023)

93 Erişim Linki: https://www.eeas.europa.eu/delegations/turkiye/cevre-ve-iklim-faaliyeti_tr (Erişim Tarihi:09.10.2023)

Türkiye'nin iklim değişikliği ile mücadelede uluslararası taahhütlerine uyum sağlamak ve ulaşım sektörünün karbon ayak izini azaltmak için gerekli olan stratejileri ve eylemleri ortaya koymaktadır. Bu kapsamda, Eylem Planı'nda öncelikle karayolu taşımacılığının payının azaltılması ve diğer taşımacılık türlerine ağırlık verilmesinin önemli ölçüde yakıt tasarrufu sağlayacağı vurgulanmaktadır. Bu doğrultuda, yük ve yolcu taşımacılığında demiryolu ve denizyolu taşıma paylarının desteklenerek artırılması, entegre bir ulaşım sisteminin kurulması, kentlerde ulaşım planlaması yapılarak raylı sistemlerin ve alternatif yakıtlı, çevre dostu araç kullanımının teşvik edilmesi, kent merkezlerinde trafik yoğunluğunu önleyici ve araç kullanımını kısıtlayıcı uygulamaların geliştirilerek toplu taşımacılığın yaygınlaştırılması, ulaşım hatlarının verimliliğinin akıllı ulaşım sistemleri ile artırılması gibi öneriler sunulmaktadır.

Planın, Mevzuat ve Üst Politika Belgeleri Analizi bölümü, *Türkiye İklim Değişikliği Stratejisi (2010–2023)* belgesini de kapsamaktadır. Bu belgeye göre, kentlerde ulaşım sektörünün karbon emisyonlarını azaltmak amacıyla, toplu taşıma sistemlerinin geliştirilmesi, alternatif yakıtların kullanımının yaygınlaştırılması, araç verimliliğinin artırılması ve trafik yönetiminin iyileştirilmesi gibi çeşitli önlemlerin alınması öngörülmektedir (TCDD, 2022:25-26).

Sınırda Karbon Düzenleme Mekanizması (SKDM), AB'ye ithal edilen karbon yoğun ürünler için bir çevre vergisi olarak tasarlanmıştır. Bu mekanizma, AB'deki üreticilerin rekabet gücünü korumak ve karbon kaçağını⁹⁴ önlemek için AB'nin iklim taahhütlerine uyum sağlamayı teşvik etmektedir. 13 Aralık 2022'de Avrupa Konseyi ve Avrupa Parlamentosu, SKDM'nin 2023 yılında yürürlüğe girmesi konusunda anlaşmaya varmıştır (TCDD, 2023:13).

"SKDM başlangıçta, üretimi karbon yoğun olan ve en önemli karbon kaçağı riski taşıyan belirli mallar ve seçilmiş ara maddelerin ithalatına uygulanacaktır: çimento, demir ve çelik, alüminyum, gübreler, elektrik ve hidrojen. Bu genişletilmiş kapsam ile SKDM, sonunda tamamen aşamalı olarak devreye alındığında - ETS kapsamındaki sektörlerdeki emisyonların %50'den fazlasını yakalayacaktır. Siyasi anlaşma kapsamında, SKDM geçiş sürecinin 1 Ekim 2023 itibarıyla başlaması beklenmektedir"

SKDM, AB üyesi olmayan ülkelerden gelen bazı mallara karbon vergisi uygulayarak iklim değişikliğine karşı mücadele etmeyi amaçlayan bir düzenlemedir. Türkiye, AB'ye yaptığı ihracatın büyük bir kısmını bu düzenlemeden etkilenen sektörlerden sağlamaktadır. Türkiye'nin sera gazı emisyonları son 30 yılda yüzde 130 artmıştır. Bu emisyonları azaltmak için acil önlemler alınmazsa, Türkiye AB pazarında rekabet gücünü kaybedebilir.⁹⁵

T.C. Ticaret Bakanlığı'nın web sayfasında⁹⁶ yer alan bilgilere göre, iklim değişikliği ile mücadele ve sürdürülebilir kalkınmanın sağlanması amacıyla küresel düzeyde atılmakta olan adımlar, AB tarafından 11 Aralık 2019 tarihinde duyurulan Avrupa Yeşil Mutabakatı (AYM)⁹⁷ ile ivme kazanmıştır. Bakanlığın internet sitesinde, Yeşil Mutabakat kapsamında AB politikalarında sanayiden finansa,

94 Karbon kaçağı, sıkı ve sert iklim politikaları yürüten bir ülkenin (burada, bir ülkeler grubu olarak AB'nin) emisyon azaltımı sonucu, başka bir ülkede emisyon artışının meydana gelmesi olarak tanımlanmaktadır.

95 Erişim Linki: https://www.ft.awsassets.panda.org/downloads/ab_yeil_mutabakat_duru_metni.pdf (Erişim Tarihi: 09.10.2023)

96 Erişim Linki: <https://ticaret.gov.tr/dis-iliskiler/yesil-mutabakat/genel-bilgi> (Erişim Tarihi: 09.10.2023)

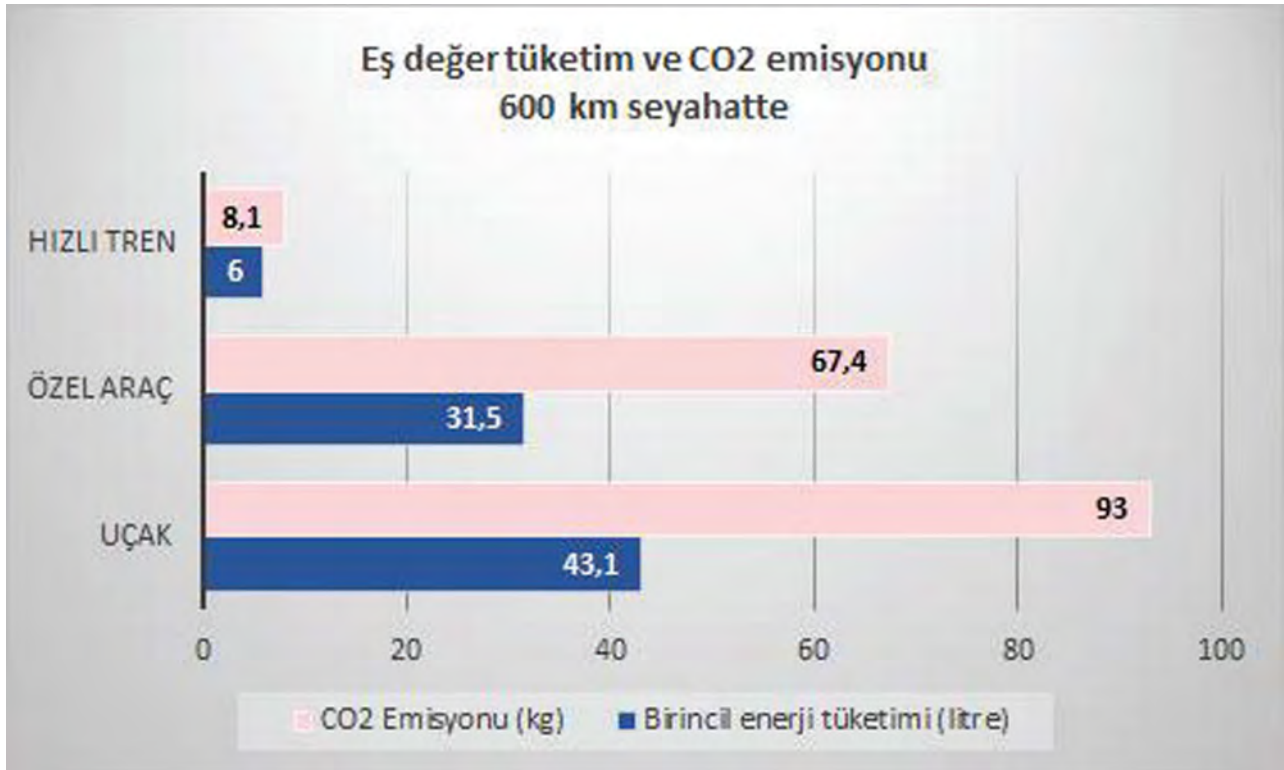
97 AYM, iklim değişikliği ve sürdürülebilir kalkınma için AB'nin 2019'da açıkladığı kapsamlı bir plandır.

enerjiden ulaşım ve tarıma kadar geniş bir yelpazede kapsamlı değişiklikler öngörüldüğüne ve Sınırdaki Karbon Düzenleme Mekanizması ile Sürdürülebilir Ürün İnisyatifi gibi düzenlemelerin hayata geçirildiğine işaret edilmektedir.

Yeşil Mutabakat Eylem Planı, AB'nin 2050 yılına kadar iklim değişikliğine neden olan sera gazı emisyonlarını sıfıra indirmeyi ve böylece iklim değişikliğinin olumsuz etkilerini önlemeyi veya en aza indirmeyi hedeflemektedir. Bu hedefe ulaşmak için, Eylem Planı'nda 9 ana başlık altında 81 eylem tanımlanmıştır. Söz konusu ana başlıklar şunlardır: (1) sınırdaki karbon düzenlemeleri, (2) yeşil ve dögüsel bir ekonomi, (3) yeşil finansman, (4) temiz, ekonomik ve güvenli enerji arzı, (5) sürdürülebilir tarım, (6) sürdürülebilir akıllı ulaşım, (7) iklim değişikliği ile mücadele, (8) diplomasi ve (9) bilgilendirme ve bilinçlendirme faaliyetleri.

2.2.1. İklim Değişikliği ve Türkiye'de Demiryolları

YHT hem zaman hem de enerji tasarrufu sağlayan bir alternatiftir. Diğer ulaşım modlarına göre daha az yakıt tüketir ve daha az CO2 emisyonlarına neden olur. Grafikte de görüldüğü gibi, hızlı tren taşımacılığı, otomobil, uçak ve otobüsten çok daha verimli ve sürdürülebilir bir ulaşım şeklidir.



Kaynak: TCDD 2021 Sektör Raporu, 2022:54

TCDD, iklim değişikliği ile mücadele çerçevesinde demiryolu sektöründe bir dizi teknolojik çalışma yürüttüğünü duyurmuştur. Bu çalışmaların amacı, demiryolu ulaşımını daha çevre dostu, verimli ve güvenilir hale getirmektir. Bu kapsamda, Hidrojen Tren Teknolojisi, LNG ve CNG Yakıt Teknolojileri ve Çoklu Elektrikli Batarya Sistemleri gibi yenilenebilir ve düşük karbonlu yakıt se-

çenekleri üzerinde çalışıldığı belirtilmektedir. Bu teknolojilerin hem demiryolu araçlarının hem de altyapının performansını artıracığı ve sera gazı emisyonlarını azaltacağı ifade edilmektedir.

TCDD, 2022 yılı Sektör Raporu'nda, enerji mevzuatına, Paris Anlaşması'na ve 2053 yılı için net sıfır emisyon hedefine uyum sağlamak amacıyla bir strateji belirlediğini açıklamıştır. Bu strateji, "Demiryolunda Yeşil Ulaşım", "Sıfır Karbonlu Gelecek" ve "Güvenilir Enerji Arzı" başlıklarını taşıyan 3 temel tema üzerine kuruludur. Bu temalar doğrultusunda, TCDD'nin enerji yönetimi ve iklim değişikliği ile mücadele için planladığı faaliyetleri içeren "TCDD Enerji Yönetimi İklim Değişikliği Eylem Planı (2023-2025)" hazırlanmıştır (TCDD, 2023:110).

Bu eylem planı, 9 ana amaç, yirmi hedef ve seksen iki eylemden oluşmaktadır. Eylem planında belirlenmiş olan söz konusu 9 ana amaç şunlardır (TCDD, 2022:53-73):

- Sürdürülebilir enerji yönetimini sağlamak,
- Entegre çevre dostu demiryolu ulaşım ağını kurmak,
- Çevreci yakıt teknolojilerini yaygınlaştırmak,
- Atık yönetim etkinliğini artırmak,
- Doğal yaşamın korunmasına katkı sağlamak,
- Yeşil bina uygulamalarını yaygınlaştırmak,
- Sera gazı emisyonu yönetim sistemini kurmak ve emisyon azalımı sağlamak,
- Güçlü ve güvenilir enerji altyapısını oluşturmak,
- Enerji talep yönetimini etkinleştirmek.

TCDD, enerji yönetimi ve iklim değişikliği konularında önemli hedefler belirlemiş olsa da tren işletmeciliği ve altyapı alanlarında ciddi sorunlar yaşamaktadır. Bu sorunlar, TCDD'nin yukarıda özetlenen hedeflerine ulaşmasını engellemekte ve çevresel performansını olumsuz yönde etkilemektedir.

Ulaşım sektörü, fosil yakıtların yoğun olarak tüketildiği ve sera gazı emisyonlarının yüksek olduğu bir alandır. Demiryolları ise hem enerji verimliliği hem de çevre dostu olması bakımından ulaşım sektörünün en önemli unsurlarından biridir. Demiryolu taşımacılığı, CO2 emisyonlarını diğer taşıma türlerine kıyasla önemli ölçüde azaltmaktadır. Bu bağlamda, demiryolu taşımacılığının ülkemizdeki mevcut durumuna ve geliştirilmesi gereken yönlerine kısaca değinmemiz gerekmektedir.

Ülkemizdeki demiryolu hatlarının yaklaşık yüzde 50'ye yakını elektrikli olarak işletilmektedir. Elektrikli lokomotifler, dizel lokomotiflere göre çok daha verimli ve çevreci bir taşımacılık hizmeti sunmaktadır. TCDD'nin 2023-2025 Enerji Yönetimi ve İklim Değişikliği Eylem Planı'nda da belirtildiği gibi, elektrikli araçlarla gerçekleştirilen taşımacılık, dizel araçlara kıyasla yüzde 50'ye varan bir yakıt tasarrufu sağlamaktadır. Bununla birlikte, ülkemizdeki elektrikli hatların yarısından fazlasında hâlâ dizel lokomotifler kullanılmaktadır. Bu durum hem enerji verimliliği hem de çevre koruma açısından büyük bir kayıptır. TCDD Taşımacılık A.Ş. 2021 yılı İstatistik Raporu'na göre, yük treni taşımacılığında dizel lokomotiflerle 16.784.000/km., elektrikli lokomotiflerle ise sadece

7.259.000/km taşımacılık yapılmıştır. Bu veriler, elektrikli hatların potansiyelinin tam olarak kullanılmadığını göstermektedir.

Demiryollarında araçların yaş ortalamalarının optimum seviyenin üzerinde olması, yakıt performansı ve ekolojik uyumluluk açısından ciddi bir problemdir. Yukarıda sözü edilen istatistik yılında yer alan “Çeken Araçların Gücü ve Yaşlarına Göre Dağılımı” tablosuna göre, Anahat Dizel Lokomotiflerin yüzde 41’i (177 adet) 40 yaş eşiğini aşmıştır. Bu lokomotifler, daha güncel ve daha verimli modellerle kıyaslandığında çok daha fazla yakıt harcamakta ve CO2 emisyonlarına neden olmaktadır. Bu durum hem demiryolu operasyonlarının maliyetini yükseltmekte hem de iklim krizi ile mücadeleyi zorlaştırmaktadır.

Demiryolu hatlarının çoğunun tek hatlı olması da bir başka sorundur. Trenlerin beklemesi ve trafiğin aksaması, seyir sürelerini uzatmakta ve yakıt tüketimi ile CO2 emisyonlarını yükseltmektedir. Bu nedenlerle, demiryolu taşımacılığında daha verimli ve çevreci araçların kullanılması ve altyapının iyileştirilmesi gerekmektedir.

2.3. Uluslararası Tedarik Zincirinde Yaşanan Gelişmelerin Türkiye’de Demiryolu Taşımacılığına Etkisi

Türkiye, coğrafi konumu itibariyle, dünyanın en eski ve en önemli ticaret yollarından biri olan İpek Yolu’nun üzerinde bulunmaktadır. Bu tarihi ve stratejik konum, Türkiye’ye hem Asya hem de Avrupa pazarlarına kolayca erişim imkânı sağlamakta, hem de bölgesel bir güç olarak kendini göstermesine olanak tanımaktadır. Türkiye’nin bu coğrafi konumu, ülkenin geniş bir bölgedeki taşımacılık faaliyetleri için uluslararası bir merkez işlevi görme çabalarını desteklemektedir.

Uluslararası ticaretin gelişmesi, ürünlerin kaynaklarından tüketicilere ulaşana kadar uzun ve karmaşık yollar kat etmesine neden olmaktadır. Bu durum, ulaşım altyapısının her modda iyileştirilmesini ve geliştirilmesini zorunlu kılmaktadır. Küreselleşme sürecinde, ülkeler arası ticaret hacminin büyümesi, ürünlerin daha hızlı, güvenli ve ekonomik bir şekilde taşınmasını gerektirmektedir. Bunun yanı sıra, üretimin küreselleşmesi, yani üretim sürecinin farklı aşamalarının farklı ülkelerde yapılması da ulaşımın önemini artırmaktadır. Üretimin küreselleşmesi, üretim faktörlerinin ve ara mallarının uluslararası taşımacılığını zorunlu kılmıştır. Bu bağlamda, farklı ulaşım modlarının entegrasyonu ve intermodal taşımacılık gibi kavramlar gündeme gelmiştir. Son olarak, ulaşımın rolü, modern tedarik zincirlerinin oluşmasında da büyük bir katkı sağlamıştır.

Türkiye, coğrafi olarak bölge ülkeleri ve çevre ülkelerle yakın ilişkiler kurabilecek bir konumdadır. Bu nedenle, ulaşım ve ticaret imkânlarını artırmak için ikili veya çoklu işbirliği anlaşmalarına taraf olmaktadır. Bu çerçevede, çevre ülkeler farklı taşımacılık modlarını kullanarak birbirlerine daha hızlı ve etkin bir biçimde ulaşım sağlayabilmek için koridorlar oluşturmaktadır. Bu koridorlar üzerinde demiryolu taşımacılığı modunu kullanan ülkeler arasında da işbirliğine gidilmekte ve çeşitli anlaşmalar yapılmaktadır.

2.3.1. Türkiye'yi Kapsayan ve İlgilendiren Demiryolu Ulaştırma Koridorları

1. Bir Kuşak Bir Yol Projesi – Orta Koridor
2. EİT Koridorları (ATI, ITI Konteyner Trenleri)
3. TER (Trans European Railway) Projesi
4. TAR (Trans Asian Railway- Unescap) Projesi
5. TEN-T (Trans Europe Network-Transportation)
6. TRACECA (Avrupa Kafkasya Asya Ulaşım Koridoru)
7. Lapis Lazuli Transit Taşıma Koridoru

Bir Kuşak Bir Yol Projesi, Çin Halk Cumhuriyeti ile Avrupa arasında ulaşımı kolaylaştırmayı amaçlayan büyük bir altyapı girişimidir. Bu proje, 3 ana koridordan oluşmaktadır:

Kuzey Hattı: Kazakistan'dan başlar ve Trans-Sibirya demiryolu hattını kullanarak Avrupa'ya ulaşır.

Güney Hattı: Kazakistan, Türkmenistan, Kırgızistan, Tacikistan, İran ve Türkiye üzerinden geçerek Avrupa'ya varmaktadır.

Orta Hat: İpek Yolu ekonomik kuşağını da içeren bir rotayı temsil eder. Bu hat, Kazakistan'dan başlayarak Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya ulaşır.

Bu küresel altyapı projesi aşağıda daha ayrıntılı bir biçimde ele alınacaktır.

2012 yılında hazırlanmış olan “EİT Demiryolu Ağı Geliştirme Planı”na göre, bölgede 5 öncelikli demiryolu güzergâhı bulunmaktadır. Bu güzergâhlar içinde Güzergâh 1, Güzergâh 2A ve Güzergâh 2B, Türkiye topraklarından geçmektedir. Özellikle Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi'nin tamamlanmasının ardından, Türkiye hem İran ve Azerbaycan üzerinden Orta Asya ülkeleriyle hem de Trans-Hazar Bağlantısı aracılığıyla Güzergâh 4 ile bağlantılı hale gelmiştir (TCDD, 2022:32).

EİT Demiryolu Güzergâhları şunlardır:

- a. EİT Demiryolu Güzergâhı 1
- b. EİT Demiryolu Güzergâhı 2A
- c. EİT Demiryolu Güzergâhı 2B
- d. EİT İstanbul-Tahran-Aşkabat-Taşkent-Almatı (ATI) Konteyner Treni
- e. EİT İslamabad-Tahran-İstanbul (ITI) Konteyner Treni

TER Projesi, Avrupa'nın ulaşım altyapısını Avrasya'ya doğru genişletmeyi amaçlayan politikanın bir parçasıdır. Bu proje, Orta, Doğu ve Güneydoğu Avrupa ile Kafkasya'dan toplam 15 ülkeyi (Ermenistan, Avusturya, Bosna Hersek, Bulgaristan, Hırvatistan, Çek Cumhuriyeti, Gürcistan, Yunanistan, Polonya, Romanya, Rusya Federasyonu, Sırbistan, Slovak Cumhuriyeti, Slovenya ve

Türkiye) üye sıfatıyla bir araya getirirken, 6 ülke de (Belarus, Letonya, Moldova, Karadağ, Kuzey Makedonya ve Ukrayna) gözlemci statüsüne sahiptir. Türkiye, bu projenin aktif bir üyesi olarak 1992 yılından beri katkı sağlamaktadır. TER Projesi'nin amacı, Avrasya'nın demiryolu altyapısını entegre etmek ve uluslararası taşımacılığı kolaylaştırmaktır (TCDD, 2022:36-37).

Trans-Asya Demiryolu Ağı, Asya'daki demiryolu altyapısının verimliliğini artırmayı hedefleyen bölgesel bir ulaşım işbirliği platformudur ve hâlihazırda 28 üye ülkeye hizmet veren, yaklaşık 125.500 km uzunluğundaki bir demiryolu hattını kapsamaktadır. Bu ağ, Asya Karayolu ve Trans-Asya Demiryolu ağlarının yanı sıra uluslararası öneme sahip kuru limanları içerir ve bu bölgede uluslararası, entegre, intermodal bir nakliye ve lojistik sistemi geliştirmeyi amaçlamaktadır. Bu amaç, UNESCAP'ın genel amacının bir parçasını oluşturmaktadır. Trans-Asya Demiryolu Ağı'nın Hükümetlerarası Anlaşması Türkiye tarafından 10 Kasım 2006 tarihinde imzalanmıştır ve 11 Haziran 2009 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

TAR Projesi, Kuzey, Güney, Doğu Asya ve Güney-Kuzey olmak üzere 4 ana koridordan oluşmaktadır. Türkiye, Güney koridoru üzerinde yer almaktadır. Bu koridor, Avrupa'dan Güneydoğu Asya'ya uzanırken İran, Pakistan, Hindistan, Bangladeş, Myanmar ve Tayland'ı birbirine bağlamakta ve Çin'in Yunnan kentine ve Malezya üzerinden Singapur'a ulaşmaktadır (TCDD, 2022:38-39).

Trans-Avrupa Ağları (TEN), ulaştırma, enerji ve telekomünikasyon alanlarına yönelik olarak 1993 yılında başlatılmış olan bir AB politikasıdır. Temel amaç, AB'ye üye ve komşu ülkelerin altyapılarını birbirine bağlayarak karşılıklı işletilebilirliği sağlamak ve bu yolla entegrasyonu teşvik etmektir. Teknik standartlar ve öncelikli ortak çıkar projeleri belirlemek suretiyle, bu projeler için finansman imkânları geliştirilmektedir (TCDD, 2022:38-39).

TRACECA, İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması amacıyla oluşturulmuş olan çok modlu bir ulaşım koridorudur. Bu proje, Türkiye, Ukrayna, Moldova, Romanya ve Bulgaristan'ın da katılımıyla toplam 12 ülkenin Devlet ve Hükümet Başkanları tarafından 8 Eylül 1998 tarihinde imzalanmış olan Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridorunun geliştirilmesi için "Çok-Tarafli Temel Anlaşma" (MLA) (Resmî Gazete - 06 Nisan 2012 CUMA-Sayı 24397) ile şekillendirilmiştir. Bu anlaşma, TRACECA Programı'nın uygulanmasına temel oluşturmaktadır. Türkmenistan TACİS-TRACECA Programı'na⁹⁸ katılımcı olmakla birlikte, MLA'ya taraf değildir. İran ise 2009 yılında MLA'yı imzalamış ve TRACECA üyesi olmuştur. (TCDD, 2022:43)

Lapis Lazuli Projesi, Afganistan, Türkmenistan, Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye arasında bir ulaşım koridoru kurmayı amaçlamaktadır. Bu koridor, Karadeniz limanlarından veya Bakü-Tiflis-Kars demiryolu üzerinden, boğaz köprüleri ve Marmaray aracılığıyla Avrupa'ya bağlanacaktır. Bu proje, 5 Ağustos 2020 tarihli ve 2832 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı ile 6 Temmuz 2020 tarihinde yürürlüğe girmiştir (TCDD, 2022:46). Bu proje ile bölgesel işbirliği ve ticaretin geliştirilmesi, ulaşım maliyetlerinin düşürülmesi ve transit sürelerin kısaltılması hedeflenmektedir.

98 TACİS-TRACECA Programı, AB'nin Orta Asya ve Kafkasya bölgelerine yönelik yardım ve yatırım programlarından biridir. Bu program, bölgenin piyasa ekonomisi ve küresel pazarlarla entegrasyonunu hedeflemektedir.

2.3.1.1. Bir Kuşak Bir Yol Projesi

Çin Halk Cumhuriyeti 1990'lı yıllardan bu yana gösterdiği hızlı ekonomik gelişimle birlikte, dünya genelinde pek çok ülke ile siyasi ve ekonomik ilişkilerini geliştirmiş ve derinleştirmiştir. Özellikle son yıllarda ekonomi alanında artan işbirliği, taşımacılık sektöründe de gelişmelere yol açmış ve çeşitli projelerin hayata geçirilmesine olanak sağlamıştır. Bu projelerden biri de “Bir Kuşak Bir Yol” Projesi'dir.

Çin, 2000'li yılların başından itibaren sanayi ve teknoloji alanlarında büyük atılımlar yapmış, bu sayede ekonomisini hızla geliştirmiştir. Dünya nüfusunun yaklaşık beşte birini barındıran Çin, en büyük ekonomilere sahip ülkeler arasında yer almaktadır.

Çin'deki bu büyük nüfus yoğunluğu, ülkenin üretim odaklı bir ekonomi haline gelmesine neden olmuş ve bu da iş gücünün artmasına yol açmıştır. Yüksek üretim ve iş gücü, Çin ekonomisinin büyümesini desteklemiştir. Bunun sonucunda, ucuz işgücü ve ucuz ürünlerin üretimi mümkün hale gelmiştir. Teknolojiye uyum sağlama ve uygun yasal düzenlemeler, Çin'i büyük bir üretim pazarı haline getirmiştir.

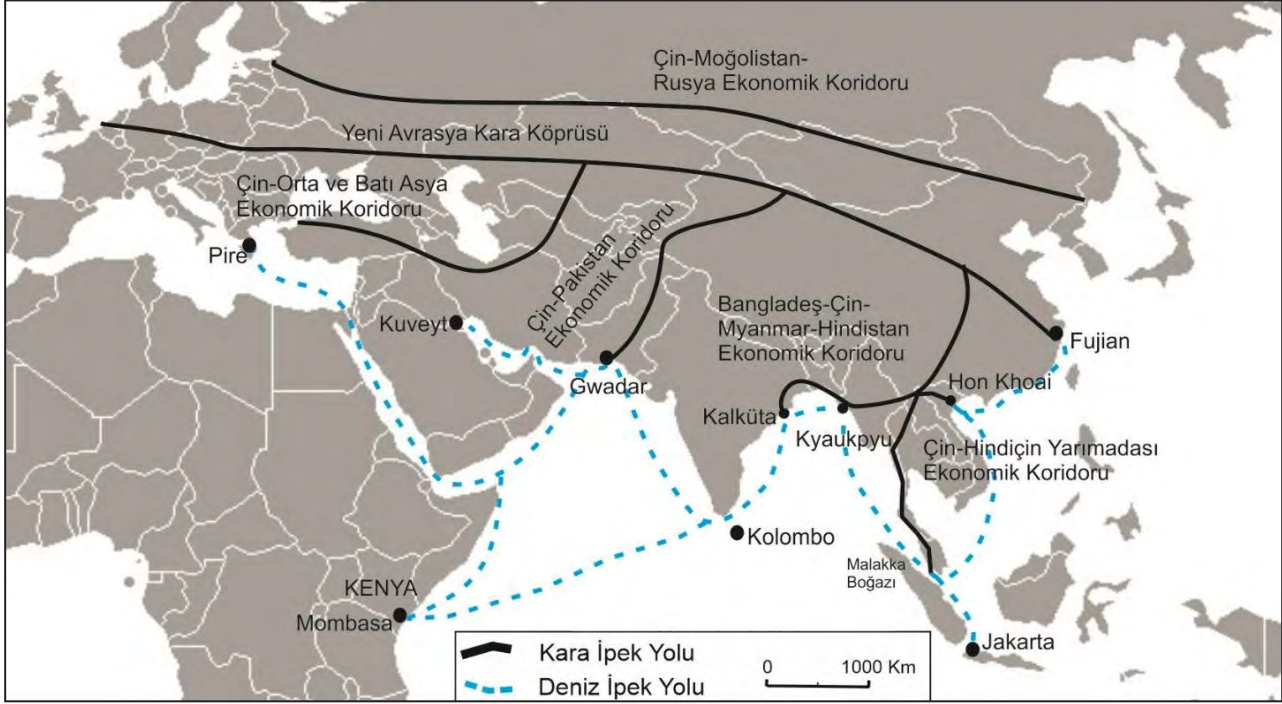
Küresel sermaye, bu büyük pazarı gördüğünde Çin'e yatırım yapmış ve bu da süreci hızlandırmıştır. Ancak, Çin'in artan üretim ihtiyacı, yeni hammadde ve enerji kaynaklarına olan talebi artırmıştır. Ayrıca, üretim fazlası ürünlerin pazarlanması için yeni pazarlara ihtiyaç duyulmuştur.

Bu noktada, Çin'in “Bir Kuşak Bir Yol” projesi devreye girmiştir. Bu proje, Çin'in ürünlerini ve teknolojisini diğer ülkelere taşımaya amaçlayan büyük bir altyapı girişimidir. Yukarıda da belirtildiği gibi, Kuzey, Orta ve Güney olmak üzere 3 ana koridordan oluşan bu proje, demiryolları, karayolları, denizyolları ve diğer ulaşım yollarını içermektedir.

“Bir Kuşak Bir Yol” projesi, Çin'in ekonomik büyümesini ve küresel etkisini artırmak için attığı önemli adımlardan biridir ama aynı zamanda diğer ülkeler için de yeni işbirliği ve ticaret fırsatları yaratmaktadır.

Bir Kuşak Bir Yol Projesi, Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından 2013 yılında Kazakistan ziyareti sırasında ilk defa uluslararası kamuoyuna sunulan ve ülkemizi, bölgemizi ve dünyayı yakından ilgilendiren projelerden biridir.

Modern İpek Yolu projesi kapsamında iki farklı hattın oluşturulması planlanmaktadır. İnşa edilmesi düşünülen hatlardan ilki Çin, Orta Asya, Rusya ve Avrupa'yı karadan birbirine bağlayacak olan “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı” (Silk Road Economic Belt) hattıdır. Bu hat ile güzergâh üzerindeki Orta Asya ülkelerinde altyapı imkânlarının geliştirilmesi, yerli ve yabancı yatırımların artırılması ve ticaret serbestliğinin sağlanması öncelikli hedeflerdir. Proje kapsamında yüksek hızlı demiryolu, karayolu, limanlar, havaalanları, doğalgaz hatları ve diğer altyapı projeleri yer almaktadır (Tanas, 2017:1).



Kaynak: Bülent Güner, OBOR Girişiminin Coğrafyası, 2018:118

Projenin ikinci bölümü ise Çin'i Hint Okyanusu üzerinden Basra Körfezi ve Akdeniz'e bağlayacak olan "Deniz İpek Yolu" hattını içermektedir. Bu hat aracılığıyla Basra Körfezi ve Hint Okyanusu üzerinden deniz yoluyla yapılan ticaretin geliştirilmesi planlanmaktadır (Atlı, 2014:96).

Projenin birçok yönü Türkiye'yi doğrudan ya da dolaylı olarak etkilemektedir. Ancak Türkiye'nin coğrafi konumu, özellikle Çin ile Avrupa arasındaki konumu ve en uygun geçiş noktalarından biri olması nedeniyle, öncelikli olarak Orta Koridor adı verilen hat üzerindeki rolü ön plana çıkmaktadır.



Kaynak: Mukhtarov⁹⁹ (2020)

99 Erişim Linki: <https://bakuresearchinstitute.org/en/the-trans-caspian-corridor-the-shortest-path-or-a-difficult-bridge-between-east-and-west/> (Erişim Tarihi: 19.10.2023)

2.3.1.2. Koridorlar

Çin'in küresel ticaretteki rolü, özellikle AB ile olan ilişkilerinde önemli bir faktördür. AB ile Çin arasındaki ticaret hacmi, 2021 yılında 586 milyar avroya ulaşarak rekor seviyeye çıkmıştır. Bu ticaret hacminde, Çin'in AB'ye ihracatı, AB'nin Çin'e ihracatından daha fazladır. Bu durum, AB'nin dış ticaret açığını artırmakta ve AB ülkelerinde Çin'e karşı korumacı eğilimleri güçlendirmektedir. Çin'in AB ülkelerine ihracatı 2021 yılında yüzde 32, AB ülkelerinden yaptığı ithalat ise yüzde 19,9 oranında artış göstermiştir. Çin'in Avrupa'ya demiryolu ile navlun taşımacılığı 2021 yılında yüzde 26 oranında artmış ve Çin'den çıkış yapan tren sayısı 17.300'e ulaşmıştır.¹⁰⁰

AB ile Çin arasındaki ticari ilişkiler, sadece ekonomik değil, aynı zamanda siyasi ve stratejik boyutlara da sahiptir. AB, Çin'i hem bir işbirliği ortağı hem de bir sistemik rakip olarak görmektedir. AB, Çin ile iklim değişikliği, küresel sağlık, nükleer silahsızlanma gibi alanlarda işbirliği yapmak istemektedir. Ancak aynı zamanda, Çin'in insan hakları ihlalleri, Hong Kong ve Tayvan'daki durum, Güney Çin Denizi'ndeki gerginlikler gibi konularda Çin'i eleştirmekte ve baskı altına almaya çalışmaktadır. Bu nedenle, AB ile Çin arasındaki ilişkilerde hem fırsatlar hem de zorluklar bulunmaktadır.

AB ve Çin arasındaki diplomatik ilişkiler 1975 yılında kurulmuş ve 1978 tarihli Ticaret ve İşbirliği Anlaşması ile güçlendirilmiştir. 1985 yılında Ekonomi ve Ticari İşbirliği Anlaşması imzalanarak iki taraf arasındaki işbirliği daha da derinleştirilmiştir. Çin'in 2001 yılında Dünya Ticaret Örgütü'ne katılması, AB ve Çin'in ticari ilişkilerini daha da geliştirmiştir. 2020 yılında Çin, ABD'yi geride bırakarak AB'nin en büyük ticaret ortağı olmuştur.

Eurostat tarafından yayınlanan istatistiklere¹⁰¹ göre, AB'nin Çin'e ihracatı Ocak 2021 (18,9 milyar avro) ile Aralık 2022 (19,2 milyar avro) arasında önemli bir değişiklik göstermemiş, ancak Temmuz 2021'de en düşük seviyesine inerek 17,5 milyar avro olmuş ve Şubat 2022'de 20,2 milyar avroya yükselmiştir. Çin'den yapılan ithalat Ocak 2021'de 33,5 milyar avro ile düşük bir seviyede kalmış, ancak Aralık 2022 itibarıyla toparlanarak 46,6 milyar avroya yükselmiştir. Eylül 2022'de ise 55,5 milyar avroya ulaşmıştır. Ayrıca, AB'nin Çin'le olan dış ticaret açığı Ocak 2021'de 14,6 milyar avro olmuş, Eylül 2022'de AB'nin dış ticaret açığı 36,0 milyar avroya yükselmiş ve Aralık 2022'de 27,4 milyar avroya gerilemiştir.

Bazı dönemlerde iniş çıkışlar yaşanıyor olmakla birlikte, Çin ile AB arasındaki ticaret hacmi son yıllarda sürekli olarak artmaktadır. Çin, 3 yıl önce AB'nin en büyük ticaret ortağı haline gelmiştir. İki taraf arasındaki mal ve hizmet ticareti büyük ölçüde genişlemiştir. Metin Akgerman 2021 yılında yayınlanan bir yazısında,¹⁰² Çin ile AB arasındaki ticari ilişkilerin nasıl hızlı bir gelişim gösterdiğini anlatmaktadır. Akgerman'ın verdiği bilgilere göre, Çin ile AB arasındaki ticaret hacmi, her yıl hem tonaj (yüzde 40) hem de değer (yüzde 100) açısından büyük oranda artmaktadır. Bu artışın

100 Erişim Linki: https://ticaret.gov.tr/data/63db95d713b876d06090b612/Cin_Halk_Cumhuriyeti_Sektorel_Sohbet_Toplantisi_Sunumu_2022.pdf (Erişim Tarihi: 13.10.2023)

101 Erişim Linki: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=China-EU_-_international_trade_in_goods_statistics#EU_and_China_in_world_trade_in_goods (Erişim Tarihi: 13.10.2023)

102 Erişim Linki: <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/30498/turkiye-cin-yuk-treni-politika-onerileri> (Erişim Tarihi: 13.10.2023)

arkasında, konteyner taşıyan trenlerin sayısının ve kapasitesinin yükselmesi yatmaktadır. Ayrıca, bu ticaret hattına yeni şehirler ve Avrupa'daki yeni lojistik şirketleri dâhil olmaktadır. Bu da ticarette çeşitlilik ve rekabeti artırmaktadır. Akgerman, bu ticaret hattının oluşturduğu yeni küresel tedarik zincirinin, tren rotaları boyunca yeni sanayi ve ticaret bölgeleri yarattığını da belirtmektedir.

Avrupa-Çin arasında mal taşımacılığı için belirlenmiş olan ana güzergâhlar bulunmaktadır. Çin'den Avrupa'ya giden mallar, demiryoluyla Kuzey, Orta ve Güney olmak üzere 3 ana koridor üzerinden taşınmaktadır.

"Kuzey koridoru", Çin'den başlayarak Moğolistan üzerinden geçen ve Rusya Ekonomik Koridoru üzerindeki Trans-Sibirya Demiryolu'na bağlanarak Avrupa'ya ulaşan bir demiryoludur. 12.900 km uzunluğuyla Yi-wu (Çin) ile Madrid arasındaki tren hattı, dünyanın en uzun tren hattıdır. Avrasya Gümrük Anlaşması 2014 yılından bu yana trenlerin gümrük kontrolü için durmalarına gerek kalmaksızın sınırları geçerek yol almalarına olanak sağlamaktadır. Çin-Avrupa hattındaki en büyük yük hacmi ise Almanya ile gerçekleştirilmektedir. Ayrıca, Birleşik Krallık/Londra'ya ilk Çin treni 2017 yılında, 18 günde ulaşmıştır. Avrupa'da Londra, Paris, Hamburg, Barselona, Madrid ve Varşova başta olmak üzere, 25 Avrupa ülkesindeki 216 şehre Çin'den yük trenleri gitmektedir.

"Güney koridoru", Çin ile Avrupa arasında demiryolu bağlantısı sağlayan stratejik bir rotadır. Bu rota, Kazakistan, Özbekistan, Türkmenistan, İran ve Türkiye'yi kapsamaktadır. Bu ülkelerin çoğu denize kıyısı olmadığı için, Kuşak Yol Girişimi'ne katılarak mallarını İran'ın Şahid Recai Limanı'na taşımayı planlamaktadır. Kazakistan, bu limandan 15 milyon ton yük taşıyabileceğini duyurmuştur (Komissina 2017'den aktaran Çebişli, 2022:47). Türkiye ise, İran'dan sonra Avrupa'ya ulaşan son ülke olarak, bu rotada önemli bir rol oynamaktadır.

İran ve Çin arasında imzalanan iş birliği anlaşması, iki ülkenin demiryolu taşımacılığındaki ortak çıkarlarını yansıtmaktadır. Çin, Kuzey hattındaki yük yoğunluğunu azaltmak için Güney koridorunu tercih ederken, İran da kendi topraklarından geçen güzergâhın daha fazla kullanılmasını sağlamaktadır. Bu durum, Tahran ve Pekin yönetimlerinin karşılıklı ilişkilerini güçlendirmesine ve çeşitli alanlarda iş birliği yapmasına olanak tanımaktadır. Güney koridoru, önümüzdeki yıllarda daha önemli bir rol oynayacağına benzenmektedir.

"Orta Koridor", Çin'den Avrupa'ya uzanan bir başka stratejik demiryolu güzergâhıdır. Çin Turpan'da ikiye bölünerek Khorgos ve Dostyk sınır kapılarından Kazakistan'a giren koridor, Aktau ve Kuryk limanlarından Hazar Denizi'ni geçerek Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye'ye ulaşmaktadır. Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı, Orta Koridorun önemli bir parçasıdır. Bu hat sayesinde, Çin, Kazakistan ve diğer Kuşak-Yol ülkelerinden gelen yükler Bakü limanına getirilmekte, oradan Kars'a ve İstanbul'a aktarılmakta, İstanbul'dan da Marmaray ile Bulgaristan'a, Balkanlara ve diğer Avrupa ülkelerine ulaştırılmaktadır.

Orta Koridorun etkinliğini artırmak için 2017 yılında Trans-Hazar Uluslararası Taşıma Güzergâhı Birliği (TITR) kurulmuştur. Bu birlik, koridor üzerinde yer alan ülkeler arasında işbirliği ve koordinasyonu sağlamaktadır.

Orta Koridor, Çin'den Avrupa'ya giden yüklerin teslimat süresini denizyoluna göre yarı yarıya azaltmaktadır.

Dünya Gazetesi'nde yayınlanan bir habere¹⁰³ göre, Asya-Avrupa arasındaki kara ticaretinde faaliyet gösteren firmalar, Rusya ve Belarus'a yönelik yaptırımlar sebebiyle başka rotalar aramaktadır. Haberde bu rotaların çoğunun Rusya, Belarus ve Ukrayna üzerinden gittiği, fakat bu ülkelerdeki siyasi gerginliklerin ticareti aksattığı belirtilmektedir. Bu nedenle, Çin'in Avrupa'ya ulaşmak için Türkiye'yi alternatif bir yol olarak değerlendirdiği; Türkiye'nin hem demiryolu ağı aracılığıyla sunduğu avantajlar hem de deniz yoluyla ulaşımın zaman kaybına yol açması nedeniyle tercih edilebileceği belirtilmektedir: *"ABD merkezli MarshMcLennan da geçtiğimiz günlerde yayınladığı analizinde Asya-Avrupa kara ticareti rotalarında faaliyet gösteren şirketlerin, Rusya ve Belarus'a uygulanan yaptırımlar nedeniyle alternatif rotaları araştırdığı belirtiliyor. 2021 yılında Çin ile Avrupa arasında ayda 1.200'den fazla demiryolu taşımacılığı seferi gerçekleştirildiği belirtilen analizde, yaklaşık 1,5 milyon TEU kapasiteli konteyner taşınan bu rotaların büyük bir kısmının Rusya, Belarus ve Ukrayna üzerinden geçtiğine dikkat çekiliyor."*

2022 yılında Çin ile Türkiye arasında, TCDD'nin Kars-Tiflis-Bakü Hattı kullanılarak yapılan demiryolu taşımalarında 472 konteynerlik ihracat yapılmış ve 42 konteynerlik transit taşıma gerçekleştirilmiştir.

Tablo 19: Türkiye'nin Uluslararası Yük Taşınması (1000 ton)

Net ton	2016	2017	2018	2019	2020
İhracat	781	849	919	1.067	1.542
İthalat	1.042	956	1.131	1.414	1.779
Transit	7	9	21	64	122
Toplam	1.830	1.814	2.070	2.545	3.443

Kaynak: TCDD Taşımacılık A.Ş. 2019-2020 İstatistik Yıllığı:31

Ayrıca, Türkiye'nin uluslararası demiryolu yük taşınması istatistiklerine bakıldığında, 2020 yılında bir önceki yıla göre yüzde 35,2'lik bir artışla yaklaşık 3,5 milyon ton uluslararası yük taşınması gerçekleştirildiği görülmektedir.

2.3.1.2.1. Çin'in Orta ve Güney Koridora Ağırlık Verme Girişimleri

Çin, Avrupa ile ticaretini artırmak ve taşımacılıkta karşılaştığı sorunlara çözüm bulmak için Orta ve Güney koridorlarına ağırlık vermektedir. Çin'in bu yönelişi yeni projeler ve güzergâhların oluşturulmasının önünü açmıştır. Çin'i Orta ve Güney koridorlarına ağırlık vermeye yönelten faktörler şunlardır (Rodemann ve Templar, 2014:80):

103 Erişim Linki: <https://www.lojport.com/cinin-nakliye-icin-avrupaya-ulasmasinda-b-plani-turkiye-112573h.htm> (Erişim Tarihi: 19.10.2023)

- Denizyolu taşımacılığının önemli bir bölümünün Güney Çin Denizi-Malacca Boğazı-Yemen-Somali güzergâhını takip ederek Süveyş Kanalı ve Sina Yarımadası üzerinden Avrupa'ya ulaşması ve bu rotanın hem jeopolitik hem de korsanlık gibi güvenlik riskleri taşıması.
- Çin limanlarında yaşanan yoğunluğun ve trafiğin artışının, lojistik süreçleri karmaşık hale getirirken, verimliliği de azaltıyor olması,
- Demiryolu taşımacılığının büyük bir kısmının Rusya üzerinden yapılması nedeniyle Çin'in Rusya'ya olan bağımlılığının artması ve bu durum karşısında duyulan rahatsızlık,
- Çin'in batı bölgelerini geliştirmek amacıyla bu bölgelere otomotiv, yüksek teknoloji ve makine gibi ürünlerin üretimine yönelik yatırımları arttırmasıyla, limanlardan iç bölgelere ulaşım mesafesinin uzamış ve bunun da teslim süresi ve taşıma maliyetlerinin artmasına yol açmış olması.

Diğer yandan;

- Ever Given isimli konteyner gemisi 23 Mart 2021 günü, Süveyş Kanalı'nı geçerken karaya oturarak kanalı tamamen tıkaştır. Bu durum, kanalın 6 gün boyunca kapalı kalmasına ve Avrupa ile Çin arasındaki ticaretin büyük zarar görmesine neden olmuştur. Gemi, uluslararası çabalar sonucunda kurtarılmış, ancak ardında kanalın güvenliği ve verimliliği konusunda soru işaretleri bırakmıştır.¹⁰⁴
- Trans-Sibirya hattı, Kuzey Koridorlarından elektronik ürün gibi hassas malların taşınmasında önemli bir rota olmasına rağmen, özellikle kış şartlarında özel ambalaj ihtiyacının ortaya çıkması nedeniyle, bu ürünlerin maliyetini yükseltmektedir.

Yukarıda sıralanan nedenler, Çin'i taşıma güzergâhları ve bu güzergâhlardaki taşıma miktarlarıyla ilgili olarak yeni planlamalar yapmaya itmiştir. Çeşitli'nin yüksek lisans tezinde yaptığı karşılaştırmalı analiz, Orta ve Güney koridorları üzerindeki yük taşımacılığının farklı özelliklerini gözler önüne sermektedir. Çeşitli, Türkiye'nin yer aldığı bu iki koridorun uzunluk, transit süre ve maliyet açısından nasıl bir performans gösterdiğini TCDD'den aldığı verilerle değerlendirmektedir. Orta Koridor üzerinden gelen yüklerin Bakü Tiflis Kars hattını takip ederek 2.282 km mesafeyi 4-5 günde kat ettiğini, Güney Koridoru üzerinden gelen yüklerin ise Van Gölü'nden geçtikten sonra 2.250 km olan Kapıköy-Kapıkule hattını 5-6 günde tamamladığını belirtmektedir. Ancak, Güney Koridorundan geçen yüklerin Avrupa'ya ulaşması için ek olarak 15-16 gün daha gerektiğini ifade

¹⁰⁴ Ever Given vakası, Süveyş Kanalı'nın 6 gün boyunca kapanmasına neden olarak tedarik zincirlerini ciddi şekilde etkilemiştir. Bu etkilerin en önemlileri şunlardır:

- Kanalda bekleyen yaklaşık 400 gemi, milyarlarca dolar değerinde kargo taşıyordu. Bu malların bir kısmı bozulabilir, diğerleri ise acil ihtiyaç duyulan ürünlerdi.
- Kanalın kapanması, küresel ticaretin yüzde 12'sini oluşturan ve Avrupa ile Asya arasındaki en kısa deniz yolu olan bu stratejik geçidi engelledi.
- Kanalın yeniden açılmasından sonra bile, limanlarda tıkanıklık, gemilerin rotalarını değiştirmesi ve konteyner kıtlığı gibi sorunlar devam etti. Bu sorunların giderilmesi aylarca sürdü.
- Kanalın kapanması, petrol ve doğalgaz fiyatlarını artırdı. Ayrıca, bazı ülkelerde yakıt sıkıntısı yaşandı.
- Kanalın kapanması, Covid-19 salgını nedeniyle zaten zor durumda olan bazı sektörleri daha da olumsuz etkiledi. Örneğin, otomotiv, elektronik ve tekstil sektörleri ham madde ve yedek parça eksikliği çekti.

etmektedir. Bu da Güney Koridorunun toplamda 20 ila 22 gün arasında bir sürede Avrupa'ya erişebildiğini göstermektedir (2022:55). Bu analiz, Orta ve Güney koridorlarının hem benzerliklerini hem de farklılıklarını ortaya koyan önemli bir çalışmadır.

Çin'in kara tabanlı lojistik sistemini geliştirmek için yaptığı çalışmalar, ülkenin orta ve batı bölgeleri ile Orta Asya, Rusya ve Doğu Avrupa arasındaki ticaret ve işbirliğini artırmayı amaçlamaktadır. Çinli araştırmacılar, bu sistemin bölgesel entegrasyonu ve kalkınmayı teşvik edeceğini ve taşıma süresini önemli ölçüde azaltacağını hesaplamaktadır (Kolosov vd., 2017:10). Türkiye'nin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı da bu çalışmanın ulaştığı sonuçları desteklemektedir (12. Ulaştırma ve Haberleşme Şûrası Sektör Raporları, 2021:89): *"Çin-Türkiye arasında Orta Koridor ve BTK hattı üzerinden düzenli seferleri devam eden blok konteyner trenlerinde hedef, kısa vadede yıllık 100 blok tren, orta vadede yıllık 200 blok tren işletmektir. Uzun vadede ise hedefimiz yılda 1.500 blok tren işletmek ve Çin-Türkiye arasındaki toplam seyir süresini 10 güne düşürmektir."*

Buna karşılık Çin, normal şartlar altında daha az sayıda ülkeden geçtiği ve dolayısıyla daha az bürokratik işlem ve gümrük anlaşması gerektirdiği için Kuzey Koridorunu tercih etmektedir. Ancak, yukarıda sözü edilen gelişmeler taşımacılıkta Orta ve Güney koridorlarının daha fazla önem kazanmasına neden olmuştur.

2.3.1.2.2. Bir Kuşak Bir Yol Projesi ve İlgili Ülkelerin Durumları

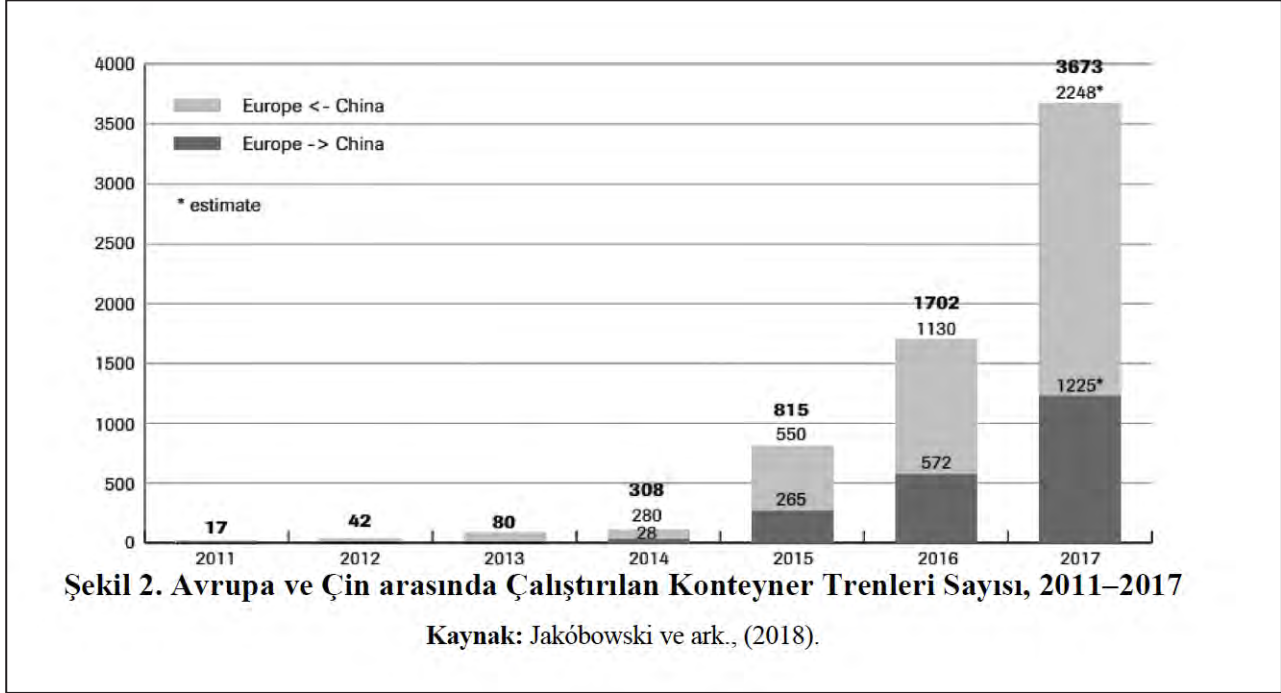
Çin'den Avrupa'ya uzanan Bir Kuşak Bir Yol Projesi, Orta Asya ülkelerini de kapsamaktadır. Bunlar zengin doğal kaynaklara sahip, gelişmişlik düzeyleri görece düşük, ancak dış pazarlara da açık olan ülkelerdir.

Sovyetler Birliği'nin dağılmasının ardından ortaya çıkan siyasi ve ekonomik boşluk, Çin'in bu bölgeyi bir fırsat alanı olarak görmesine neden olmuştur. Çin, bölge ülkeleri ile ticari ve ekonomik ilişkiler kurmuş ve bu ülkelerin dış yatırım ve krediye olan ihtiyaçları, sahip oldukları doğal kaynaklar ve Çin'in enerjiye olan ihtiyacıyla birleşince, ilişkiler daha da derinleşmiştir. Bu proje sayesinde Çin, enerji kaynaklarına daha kolay erişebilmekte, bölge ülkelerinin altyapı ve kalkınma sorunlarına çözüm sunmakta ve aynı zamanda bölgede nüfuzunu artırmaktadır.

Çin, bölgedeki enerji kaynaklarının zenginliği nedeniyle komşu ülkeler ve Orta Koridor güzergâhındaki ülkelerle işbirliğini geliştirmeyi hedeflemektedir. Hazar Denizi ve çevresindeki ülkeler, küresel enerji ihtiyacının önemli bir bölümünü karşılayabilecek potansiyele sahiptir. Örneğin, Azerbaycan'ın kanıtlanmış petrol rezervi 11 milyar varil olarak belirlenmiştir ve toplam petrol potansiyelinin 22 milyar varile ulaşabileceği tahmin edilmektedir. Ayrıca, Azerbaycan'ın kanıtlanmış doğalgaz rezervleri 2,55 trilyon metreküp olup, gelecekte yapılacak çalışmalarla bu sayının 5 ila 7 trilyon metreküpe çıkabileceği beklenmektedir. Kazakistan'ın kanıtlanmış petrol rezervi 5,5 milyar varil iken, Türkmenistan'ınki 8,4 milyar varildir. Kazakistan'ın kanıtlanmış doğalgaz rezervi 3 trilyon metreküp iken, Türkmenistan'ınki 20 trilyon metreküptür (Hasanov, 2016:22-146).

Ticaret Bakanlığı'nın internet sitesinde¹⁰⁵ yer alan verilere göre, "AB tek bir blok olarak düşünüldüğünde dünya mal ihracatından %15,2, dünya ithalatından ise %14,7 oranında pay alarak, dünya mal ihracatında ve ithalatında ikinci sırada yer almaktadır. Hizmet ticaretinde de 112 milyar dolar ticaret fazlasıyla AB, dünyanın en büyük ihracat ve ithalatçısı konumundadır."

Mordor Intelligence'ın verilerine göre, 2013 yılında Çin'den Avrupa'ya giden yük trenlerinin sayısı 80 iken, bu sayı 2018 yılında büyük bir artış kaydederek 4.558 olmuştur. Avrupa'dan Çin'e giden tren sayısı ise 2014 yılında 28 iken, 2018 yılında bu sayı 1.805'e ulaşmıştır.



2023 yılının Temmuz ayında, Çin Dışişleri Bakanı Wang Yi'nin Türkiye'yi ziyareti sırasında Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan ile gerçekleştirdiği görüşmede, Çin'in Bir Kuşak Bir Yol Girişimi ile Türkiye'nin Orta Koridor Girişimi arasında uyumluluğun sağlanması için ortak bir çalışma yürütülmesi gerektiği konusunda mutabakat sağlanmıştır. Bu girişimlerin, Asya ve Avrupa arasında ticaret, ulaşım ve enerji bağlantılarını güçlendirmeyi amaçladığı belirtilmiştir. Ayrıca, Türkiye-Çin ilişkilerinin her alanda geliştirilmesi ve iki ülke arasındaki diyalog ve istişare mekanizmalarının daha etkin işletilmesi hususları ele alınmıştır. Görüşmede,¹⁰⁶ bölgesel ve uluslararası meselelerde işbirliği yapılması gerektiği de vurgulanmıştır. Görüşmenin ardından, iki ülke arasında çeşitli alanlarda işbirliği anlaşmaları imzalanmıştır.

TCDD'nin 2022 yılı Sektör Raporu'nda belirtildiği gibi, BTK Demiryolu hattı orta ve uzun vadede önemli bir yük ve yolcu taşıma kapasitesine sahiptir. Orta vadede yıllık 3,2 milyon ton, uzun vadede ise 6,5 milyon tonun üzerinde yük taşınması hedeflenmektedir. Yolcu taşımacılığı alanında ise başlangıçta yıllık 1 milyon yolcu taşınması ve 2034 yılı sonunda bu sayının 3 milyona ulaşması

105 Erişim Linki: <https://ticaret.gov.tr/dis-iliskiler/avrupa-birligi/yani-basimizdaki-dev-pazar-avrupa-birligi> (Erişim Tarihi: 19.10.2023)

106 Erişim Linki: <https://www.aa.com.tr/tr/gundem/cumhurbaskani-erdogan-cin-disisleri-bakani-wang-yi-yi-kabul-etti/2954970> (Erişim Tarihi: 19.10.2023)

öngörülmektedir (TCDD, 2023:16). Ayrıca, 2021 Raylı Sistemler Sektör Raporu'na göre, Orta Koridor üzerinden geçecek blok tren sayısı da kademeli olarak artacaktır. Önümüzdeki yıllarda kısa vadede yıllık 100 blok trenin, orta vadede 200 blok trenin geçmesi ve uzun vadede ise Kuzey Koridorundan geçen yıllık 5.000 blok trenin yüzde 30'unu temsil eden 1.500 blok trenin Orta Koridora kaydırılması planlanmaktadır (ARUS, 2022:48).

Rusya-Ukrayna Savaşı, bölgesel ve küresel ticareti olumsuz yönde etkileyen bir krizdir. Savaşın devam etmesi, Çin ile Avrupa arasındaki ticari bağlantıları olumsuz yönde etkilemektedir. Savaşın yaşandığı bölgelerdeki ambargolar, güvenlik sorunları ve ulaşım engelleri nedeniyle ticari faaliyetlerde aksamalar yaşanmaktadır. Bu da hem Çin'in hem de Avrupa ülkelerinin ekonomik kayıplara uğramasına yol açmaktadır. Özellikle, Çin'den Avrupa'ya uzanan demiryolu hattının savaş bölgesinden geçmesi, bu ulaşım yolunun kullanılmamasına neden olmuştur. Bu durumda, Çin-Avrupa ticareti için alternatif yollar bulunması gerekmektedir. Bunun yanında, savaşa taraf olan bazı ülkeler, ticaret ortaklarını değiştirmek zorunda kalmışlardır. Bu da ticaret hacmini ve gelirini düşürmüştür.

2.3.1.2.3. Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nin Finansman İlişkileri

Bütün büyük altyapı projelerinde olduğu gibi Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nin başarısı da yeterli finansmanın sağlanmasına bağlıdır.

Projenin finansman kaynakları hem uluslararası hem de ulusal düzeyde çeşitlilik göstermektedir. Uluslararası kaynaklar arasında, Asya Kalkınma Bankası, Asya Altyapı Yatırım Bankası ve Yeni Kalkınma Bankası gibi çok uluslu kuruluşlar yer almaktadır. Bu kuruluşlar, projeye katılan ülkelere kredi, hibe ve teknik destek sunarak projenin gerçekleştirilmesine katkıda bulunmaktadır.

Ulusal kaynaklar ise Çin'in kendi finansal kurumlarından oluşmaktadır. Çin, Bir Kuşak Bir Yol Projesi kapsamında gerçekleştirilen altyapı yatırımlarına finansman desteği vermek için Çin Kalkınma Bankası, Çin İhracat-İthalat Bankası ve Çin-Afrika Kalkınma Fonu gibi kurumları kullanmaktadır.

Politika Bankaları	Devlet Bankaları	Devlet Fonları	Uluslararası Finans Kuruluşları
<ul style="list-style-type: none"> •Çin Tarımsal Kalkınma Bankası (ADBC) •Çin Kalkınma Bankası (CDB) •Çin İhracat-İthalat Bankası (CHEXIM) 	<ul style="list-style-type: none"> •Çin Tarım Bankası (ABC) •Çin Bankası (BOC) •Çin İnşaat Bankası (CCB) •Çin Sanayi ve Ticaret Bankası (ICBC) 	<ul style="list-style-type: none"> •Çin Yatırım Şirketi (CIC) •İpek Yolu Fonu (SRF) 	<ul style="list-style-type: none"> •Asya Kalkınma Bankası (ADB) •Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB) •Yeni Kalkınma Bankası (NDB)

Kaynak: <https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road>, Erişim tarihi:25 Nisan 2022

Türkiye, Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nde önemli bir ortak olarak görülmektedir. Dolayısıyla, Çin ile Türkiye arasındaki ilişkiler, Bir Kuşak Bir Yol Projesi çerçevesinde önemli bir gelişme potansiyeline sahiptir. Çin, Türkiye'nin demiryolu taşımacılığına yönelik yatırımlarına özellikle ilgi duymaktadır. Bu bağlamda, Türkiye'nin Asya Altyapı Yatırım Bankası'na kurucu üye olarak katılması, iki ülke arasındaki işbirliğini güçlendirmiştir.¹⁰⁷ *“Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın kurucu üyesi olan Türkiye, Nisan 2023 itibariyle 18 projesi için bankadan 3.398,6 milyon [yaklaşık 3,4 milyar] ABD doları ve 400 milyon Avro kredi kullanmıştır. Bu miktarla Türkiye, Hindistan'ın ardından bankadan en fazla kredi kullanan ikinci ülke konumundadır.”*

Orta Koridorun sağlayacağı birçok faydanın yanı sıra, uluslararası kuruluşların sağladıkları finansman da büyük önem taşımaktadır. Örneğin, T.C. Ticaret Bakanlığı verilerine göre,¹⁰⁸ Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası (EBRD), Kazakistan'da 304 projeye 10 milyar avrodan fazla yatırım yapmıştır. Bu yatırımlar hem Kazakistan'ın ekonomik kalkınmasına hem de Orta Koridorun etkinliğine katkıda bulunmaktadır.

2.3.1.2.4. Orta Koridor Projeleri

Türkiye, Çin'in küresel kalkınma vizyonunu paylaşmakta ve “Bir Kuşak Bir Yol” Projesi'ne aktif bir biçimde katılmaktadır. Bu proje kapsamında, Türkiye, Çin ile Avrupa arasındaki ticaret ve ulaştırma ağını geliştirmek için Orta Koridor Projesi'ni “desteklemektedir. Türkiye, bu proje sayesinde hem bölgesel hem de küresel düzeyde daha fazla iş birliği ve entegrasyon fırsatı elde etmeyi hedeflemektedir.

2.3.1.2.4.1. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi

Bakü-Tiflis-Kars demiryolu projesi ilk kez 1990'ların başında gündeme gelmiş, ancak çeşitli politik istikrarsızlık ve ekonomik zorluklar nedeniyle ertelenmiştir. 2005 yılında yeniden canlanan proje, Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye'nin işbirliği ve Kazakistan ve Çin'in desteğiyle 30 Ekim 2017'de açılmıştır.

2019 yılının Ekim ayının son günlerinde, bu güzergâh üzerinden ilk blok konteyner treni Xi'an şehrinde Prag'a doğru yola çıkmıştır.¹⁰⁹ TCDD 2022 Sektör Raporu'nda bu trenin, 6 Kasım 2019 tarihinde Ankara'ya ulaştığı ve Marmaray Tüp Geçidi'nden geçerek Çin-Türkiye arasındaki mesafeyi 12 günde, toplam parkuru ise 18 günde tamamladığı belirtilmektedir. Raporla ayrıca bu trenin, Bakü-Tiflis-Kars Demir İpek Yolu güzergâhını takip ederek Çin'den Avrupa'ya geçiş yapan ve Marmaray ile Avrupa kıtasına bağlanan ilk yük treni olma özelliğini taşıdığı vurgulanmaktadır. Sözü edilen Rapor'da, bu hatta 2022 yılı içerisinde 12.968 vagon, 19.853 TEU ve 426.947 net ton

107 Erişim Linki: <https://www.politikyol.com/turkiye-cin-iliskileri-ankaranin-hayalleri-ve-karsilanmayan-yatirim-beklentileri/> (Erişim Tarihi: 19.10.2023)

108 Erişim Linki: https://ticaret.gov.tr/data/63dbacc913b876d06090b6d0/Kazakistan_Sohbet_Toplantisi_Sunumu_20_06_2023.pdf (Erişim Tarihi: 19.10.2023)

109 TCDD'nin sözü geçen raporunda ilk trenin sefer tarihine ilişkin yukarıda yer verilen bilgiler bir çok haber kaynağında tekrarlanmakla birlikte, Yeni Şafak'ın 7 Kasım 2019 tarihli bir haberinde bu trenin “15 Ekim 2019 tarihinde Çin'in Şian şehrinde yola çıktığı” ifade edilmektedir. Erişim Linki: <https://www.yenisafak.com/video-galeri/gundem/cinden-avrupaya-giden-ilk-yuk-treni-marmaraydan-gecti-2199749> (Erişim Tarihi: 28.10.2023).

yük taşındığı belirtilmektedir. Hattın 30 Ekim 2017'de hizmete girmesinden itibaren ise toplamda 61.071 TEU ve 1.383.915 net ton yük nakliyesi gerçekleştirildiğine de yer verilmektedir (TCDD, 2023:18).

Orta koridora yönelik tamamlanmış projelerin¹¹⁰ yanı sıra, yapımına devam edilmekte olan projeler de mevcuttur: Bu projeler, TCDD'nin 2022 yılı Sektör Raporu'nda şu şekilde sıralanmaktadır (2023:16):

"Erzincan-Erzurum Demiryolu Projesi 1 (173 km), Erzurum-Kars Demiryolu Projesi (206 km), Sivas-Erzincan Hızlı Demiryolu Projesi: Sivas- Zara (74 km) ve Zara- Erzincan (168 km), Ankara-Sivas Yüksek Hızlı Demiryolu Projesi (393 km), Ankara-İstanbul Yüksek Hızlı Demiryolu Projesi: T26 Tüneli (8 km) ve Doğançay Ripajı 2 (12 km), Adapazarı-Kurtköy- Gebze-Sabiha Gökçen-Yavuz Sultan Selim Köprüsü-İstanbul Havalimanı-Halkalı Demiryolu yapımı (188 km), Halkalı-Kapıkule Demiryolu Projesi: Halkalı-Çerkezköy (76 km) Çerkezköy-Kapıkule (153 km) kesimleri ve Kars Lojistik Merkezi: 412 bin ton taşıma kapasitesi ve 400 bin m2 lojistik alan, Kars-Aralık-Iğdır-Dilucu Demiryolu Bağlantı Projesi (224 km)."

Yukarıda yer alan projelerden *Ispartakule-Çerkezköy Demiryolu Projesi*, Orta Koridorun stratejik bir bileşenidir. Bu proje, Asya ile Avrupa arasında ulaşım bağlantısını güçlendirecek ve Bulgaristan üzerinden Avrupa'ya erişim sağlayacaktır. 300 milyon avroluk proje, Eylül 2021'de Asya Altyapı Yatırım Bankası ve Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası tarafından ortaklaşa finanse edilmiştir. Ayrıca, 233 kilometre uzunluğundaki Halkalı-Kapıkule demiryolu hattı için AB'den 275 milyon avro hibe alınmış ve hattın iyileştirilmesi gerçekleştirilmiştir.

TCDD Genel Müdürlüğü'nün internet sitesinde, projeler sekmesi altında¹¹¹ yer verilen bilgiler doğrultusunda, *Ankara-İstanbul Yüksek Hızlı Demiryolu Projesi* kapsamında yapılan hattın hizmete açıldığı, ancak bu hattın iyileştirilmesi ve geliştirilmesine yönelik çalışmaların da sürmekte olduğu belirtilmektedir:

"T26 Tüneli (8 km) ve Doğançay Ripajı 2 (12 km): 25 Temmuz 2014 tarihinde de ilk yüksek hızlı tren seyahati gerçekleştirilmiş olan Ankara-İstanbul YHT hattının Alifuatpaşa - Arifiye kesiminin tamamında 250 km/saat hızla işletmecilik yapılması ile Alifuatpaşa - Arifiye arasındaki mevcut konvansiyonel hatta yük taşımacılığının yapılması amacıyla inşaat çalışmaları devam etmektedir. Doğançay Ripajı-1 kesimi tamamlanmış olup, T26 Tüneli ve Doğançay Ripajı-2 kesimlerinin de tamamlanması ile Ankara-İstanbul YHT seyahat süresinde 25 dakika kısalma meydana gelecektir. 8 km'lik yeni YHT güzergâhı üzerinde bulunan ve toplam 5.773 m olan T26 tünelineki çalışmalar devam etmektedir."

Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Türkiye'nin İstanbul Boğazı'nda inşa ettiği 3. köprüdür. Köprü'nün yapımına 2013 yılında başlanmış ve 2016 yılında tamamlanmıştır. Yapımı sırasında Köprü'nün hem karayolu hem de demiryolu taşımacılığına olanak tanıyacağı ilan edilmişti. Ancak köprü, demiryolu hattı tamamlanmadan açılmıştır ve bugüne kadar da bu konuda herhangi bir ilerleme kaydedilmemiştir. Hükümet yetkilileri ve bakanlar, zaman zaman demiryolu hattının yapılacağına dair açıklamalar yapmışlarsa da bu konuda henüz somut bir adım atılmamıştır. Bu nedenle, Yavuz Sul-

110 Ankara-Sivas Yüksek Hızlı Demiryolu Projesi ise (393 km) tamamlanmış durumdadır.

111 Erişim Linki: <https://www.tcdd.gov.tr/projeler/ankara-istanbul-yuksekk-hizli-tren-projesi> (Erişim Tarihi: 19.10.2023)

tan Selim Köprüsü şu anda sadece karayolu taşımacılığı için kullanılmaktadır. Bununla birlikte, 3 Temmuz 2023 tarihinde basında çıkan haberlere göre, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nden geçecek tren hattı projesinin hazırlıklarının tamamlandığını duyurmuştur. Uraloğlu, basına yaptığı açıklamada,¹¹² Proje ile ilgili şu bilgileri vermiştir: *"Finansman noktasında Avrupa Yatırım Bankası olsun, Batılı finansörler olsun temaslar var. Körfez'in de görev alma, destek noktasında yaklaşımları var. Sanıyorum ki önümüzdeki günlerde orada bir gelişme olacak. Projenin 3 milyar euro üzerinde maliyeti olacak. Başlanınca 5-6 yıl sürer. Bu yıl en iyi ihtimal ihaleyi yapıp seneye yapımına başlarız. Bitişi 2028-2029 gibi olacak. Böylece Avrupa ve Asya'yı, Pekin ve Londra'yı Marmaray'dan sonra ikinci kez demiryolu ile bağlayacağız."*

Orta Koridor üzerinde yapılan demiryolu taşımacılığında yaşanan artış, Lojistik Merkezlerin kurulması ve geliştirilmesi sürecini hızlandırmıştır. Bu merkezler, demiryolu ağını diğer ulaşım modlarıyla entegre ederek kombine taşımacılığın yaygınlaşmasını sağlamayı amaçlamaktadır. TCDD'nin 2019-2023 Stratejik Planı'nın 3. sıradaki amacı olan *"Kombine taşımacılığı geliştirmek ve demiryolu taşıma payını artırmak amacıyla ulaşım modları arasında etkin bir entegrasyon sağlamak"* başlığı altında şu bilgiler verilmektedir (TCDD, 2019:16):

"Hedef 11: Plan dönemi sürecinde amaç ile ilgili 3 hedef tanımlanmıştır. Bu hedeflerden lojistik merkez ile ilgili hedef tam anlamı ile tamamlanamamıştır. Plan döneminde 7 lojistik merkezin tamamlanması hedeflenmiştir. Plan döneminde Kahramanmaraş (Türkoğlu), Erzurum (Palandöken) lojistik merkezleri tamamlanmıştır. Buna ek olarak Mersin (Yenice) Lojistik Merkezinin geçici kabulü yapılmıştır. Konya (Kayalık) tamamlanma aşamasına gelmiştir. Kars ve İzmir (Kemalpaşa) lojistik merkezlerinde yapım çalışmaları devam etmiştir. Kayseri (Boğazköprü), Bilecik (Bozüyük), Sivas, Karaman lojistik merkezlerinde ihale süreci devam etmiştir. İstanbul (Avrupa yakası), Mardin, Şırnak (Habur) ve Tatvan lojistik merkezlerinde proje çalışmaları devam etmiştir."

Yukarıda sözü edilen projelerin zamanında bitirilip bitirilmeyeceği konusunda bir fikir sahibi olmak için, daha önce tamamlanmış olan projelerin ne kadar sürede ve hangi aşamalarda gerçekleştirildiğine bakmak gerekir. Bu noktada, ülkenin ekonomik durumu ve dış kaynak bulunması çok önemli faktörlerdir. Ülkenin ekonomik durumu, projeler için ayrılan bütçeyi ve harcamaları etkilemektedir. Dış kaynak bulunması ise, projelerin finansmanını sağlamak için gereklidir. Bugüne kadar yeterli dış kaynak sağlanamadığı için, bu projelerin planlanandan daha uzun sürmesi olasıdır.

Türkiye'nin Bir Kuşak Bir Yol Girişimi'ne katılımıyla ilgili olarak gazeteci Murat Yetkin'in kaleme aldığı bir haberde,¹¹³ Türkiye'nin bu girişimden beklediği faydaları elde edemediği ve Çin'in yatırım taleplerini yeterince karşılayamadığı vurgulanmaktadır: *"Türkiye'nin KYG (Kuşak Yol Girişimi) yatırımları içindeki yeri, sektörel farklılıklar gösterse de mevcut iktidarın beklentilerinin ve isteklerinin altında kaldı. İktidar başta limanlara ve demir yollarına olmak üzere istediği Çin yatırımını çekemedi. Çin Körfez'de, Mısır'da, İsrail'de geniş çaplı altyapı ve yenilenebilir enerji yatırımları yap[muş olsa da] Türkiye'de bu çapta bir yatırım olmadı. Devam eden görüşmelerin bir kısmı [ise] sonuçsuz kaldı."*

112 Erişim Linki: <https://www.patronlardunyasi.com/haber/ulastirma-ve-altyapi-bakani-abdulkadir-uraloglu-yavuz-sultan-selim-koprusu-nden-gececek-tren-hatti-projesi-tamamlandi/285673> (Erişim Tarihi: 19.10.2023)

113 Erişim Linki: <https://yetkinreport.com/2023/05/10/cinin-kusak-yol-girisimi/> (Erişim Tarihi: 19.10.2023)

2.3.1.2.4.2. Orta Koridor Hedeflerine Ulaşmada Yaşanan Sorunlar

2.3.1.2.4.2.1. Taşımacılık mı Lojistik mi?

Türkiye’de son yıllarda demiryollarına yapılan yatırımlarda ciddi artışlar olduğu yayınlanan çeşitli raporlar aracılığıyla ortaya konulmaktadır. Bu raporlarda öncelikle yolcu taşımacılığı açısından YHT yatırımlarına ağırlık verilirken, lojistik hizmetlerinin artırılması amacıyla lojistik merkezlerinin kurulması ve geliştirilmesi hedefleri de öne çıkartılmaktadır. Ayrıca, konvansiyonel hatların yenilenmesi ve sinyalizasyon-elektrifikasyon projeleri de gündeme getirilen hedefler arasında yer almaktadır.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’nun 2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı’nda (2023), Bir Kuşak Bir Yol Projesi’yle bağlantılı olarak direkt bir değerlendirme yapılmamaktadır. Ancak raporda ulaştırma ve lojistik sektörünün birlikte ele alınması gerektiği belirtilmekte ve lojistik merkezlerde etkinlik, verimlilik ve hizmet kalitesinin artırılması, ülkenin ulaştırma ve lojistik altyapısının geliştirilmesi, lojistik şirketlerinin uluslararası pazarlara açılması yönündeki teşvikler ve ilgili kurumlarla işbirliği gibi birçok önemli başlığa yer verilmektedir.

2019-2023 yıllarını kapsayan 11. Kalkınma Planı’nda belirlenen lojistik sektörüne yönelik hedeflerin büyük bir kısmı, demiryolu altyapısının geliştirilmesi üzerinde yoğunlaşmıştır. Plan’ın Lojistik ve Ulaştırma bölümü de demiryolu sektörü için yatırım, mevzuat ve özel sektör katılımı gibi hususları kapsamaktadır (Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2019:74).

Planda yer verilen hedeflerden de anlaşılacağı gibi, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, temel olarak demiryollarında özel sektörün yük taşımacılığı başta olmak üzere, yük ve yolcu taşımacılığında serbestçe faaliyet göstermesini teşvik edecek hedeflere odaklanmaktadır. Ayrıca, belirlenen hedefler aracılığıyla, özel sektörün lojistik alanında gelişmesine ve büyümesine destek olmayı da amaçlamaktadır.

Avrasya demiryolu taşımacılık pazarının büyük bir kısmı, DB Schenker ve DHL gibi çok uluslu şirketler tarafından kontrol edilmektedir. Ancak son yıllarda, özellikle Çin ve diğer Orta Koridor ülkelerinin operatörleri, büyük müşterilere doğrudan forfaiting hizmeti¹¹⁴ vererek pazar paylarını artırmaya çalışmaktadır. Tren kapasitesinin satışı ile ilgili taşıma organizasyonu ve acentelik hizmetleri, konteyner taşıma bedelinin yaklaşık yüzde 10’u kadar bir maliyet oluşturmakta ve forwarding şirketleri¹¹⁵ genellikle taşımanın başlangıç ve bitiş aşamalarında sundukları hizmetlerden en yüksek geliri elde etmektedir (Jakobowski ve ark., 2018). Bu da gösteriyor ki, asıl gelir, taşımacılıktan ziyade, taşımanın öncesinde ve sonrasında sağlanan hizmetlerden elde edilmektedir.

Ulaştırma Bakanlığı ile TCDD’nin temel hedefleri, ulusal ve uluslararası yük taşımacılığının artışını teşvik etmek, bu artışla birlikte taşımacılık sektörünün büyümesini sağlamak ve bu büyümeyle paralel olarak lojistik sektörünün büyümesini desteklemek şeklinde kurgulanmaktadır. Bu bağ-

114 Forfaiting, ağırlıklı olarak yatırım mallarının ihracatından doğan ve belirli bir ödeme planına göre tahsil edilebilecek alacakların bir banka ya da bu alanda uzmanlaşmış bir finansman kuruluşu (forfaiter) tarafından satın alınma işlemidir. Bu işlemle, ihracatçılar uzun vadeli yurt dışı satışlardan doğan risklerden kurtulur ve alacaklarına kısa vadede ulaşır.

115 Forwarding şirketleri, sektörde “Taşıma İşleri Organizatörü” olarak yer alan ve yük aldığı taraf ile o tarafın müşterisi arasındaki ilişkileri efektif, akıcı ve doğru bir biçimde yönetme işini üstlenen şirketlerdir.

lamda, lojistik sektörüne yönelik hedeflerin gerçekleştirilmesi için taşımacılık sektörünün büyüme hedefleri belirleyici bir faktör olarak önem taşımaktadır.

Orta Koridor Projesi ve AB ile işbirliği, Türkiye'nin stratejik öncelikleri arasında yer almaktadır. Ancak bu hedeflere ulaşmanın önünde çok sayıda engel ve zorluk bulunmaktadır. Bu nedenle, belirlenen zaman aralığında bu hedefleri gerçekleştirmek için etkin ve kararlı bir politika izlenmesi gerekmektedir.

2.3.1.2.4.2.2. Yük Taşımacılığı mı Yolcu Taşımacılığı mı? Kuşak Yol Projesi İçin Hangi Hat?

Türkiye'de demiryolu taşımacılık sektörünün büyüme hedeflerine bakıldığında ve bu hedefler ülkenin lojistik alanındaki hedefleriyle birlikte düşünüldüğünde, mantıken yük taşımacılığının öne çıkarılması gerekmektedir. Ayrıca, özellikle Bir Kuşak Bir Yol Projesi'ne uyum sağlayabilmek için de yük taşımacılığına yönelik altyapı yatırımlarına daha fazla ağırlık verilmesi gerekmektedir.

Ancak, uygulamada demiryolu yük taşımacılığına yeterli öncelik verilmediği ve altyapı yatırımlarının planlı ve tutarlı bir şekilde yapıl(a)madığı dikkat çekmektedir. Hâlihazırda demiryolu yatırımları daha çok yolcu taşımacılığına yönelik olup, YHT hatlarına ağırlık verilmektedir. YHT'ler, yolcu taşımacılığını hızlandırmakta ve konforunu artırmakta olsa da yük taşımacılığının ihtiyaç duyduğu altyapıyı karşılamamaktadır.

Son 20 yılda demiryolu altyapısına yapılan yatırımların belirli bir program çerçevesinde gerçekleştirildiği düşünülebilir. Ancak, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile TCDD tarafından yapılan açıklamalar ve yayınlanan raporlar, bazen karışık ve tutarsız bir yaklaşım sergilemektedir.

Bir Kuşak Bir Yol Projesi/Orta Koridor projesi kapsamında, Gürcistan üzerinden Kars'a gelen trenler, Türkiye'nin mevcut demiryolu ağını kullanarak Kapıkule sınır kapısından Avrupa'ya geçmektedir. Ancak, Türkiye'nin demiryolu altyapısı bu projenin gerektirdiği hız ve kapasite standartlarını karşılayamamaktadır. Kars'tan Kapıkule'ye giden trenler, tek hatlı ve TMİ sistemiyle yönetilen Ankara - Kırıkkale - Kayseri - Sivas - Erzincan - Erzurum - Kars güzergâhını izlemektedir. Bu hat, Çin'den gelen trenleri Avrupa'ya istenilen hızda taşıma kapasitesine sahip değildir. Ankara'dan Kapıkule yönünde ise Ankara - Eskişehir - Adapazarı - İstanbul - Tekirdağ - Kırklareli - Edirne hattı üzerinde çeşitli sorunlar yaşanmaktadır. Bu sorunlardan biri de bu hattın bir parçası olarak Marmaray'ın kullanılıyor olmasıdır. Bu sözü edilen yetersizlikler, Bir Kuşak Bir Yol Projesi/Orta Koridor projesinin verimliliğini ve etkinliğini azaltmaktadır.

2.3.1.2.4.2.3. Marmaray Banliyö Taşımacılığının Orta Koridor Üzerinde Yaratacağı Olumsuz Etki

Marmaray, Avrupa ve Asya kıtalarını birleştiren 76,3 km'lik bir demiryolu hattıdır. İstanbul Boğazı'nın altından geçen 13,6 km'lik bölümü tünel olarak inşa edilmiştir. Toplam 40 istasyonu vardır ve bunların 3'ü yeraltındadır. Marmaray, Kuşak Yol Projesi'nin Orta Koridorunda stratejik bir role

sahiptir. Marmaray'ın ve kent içine giren yük trenlerinin kapasite sorunu, Türkiye demiryollarının karşılaştığı özel bir zorluktur.

İstanbul'da 3 hat üzerinden tren taşımacılığı yapılmaktadır. Bu hatlardan ikisi Marmaray'a aittir ve diğeri YHT ve Anahat tren hizmetleri için kullanılmaktadır. Ayrıca, yük trenleri de bu hatları kullanmaktadır. Ankara'dan gelen ve Avrupa yakasına geçen trenler, Marmaray'ın iki hatlı olması sebebiyle, Marmaray sefer saatlerine uygun şekilde geçiş yapmaktadır. Yük trenlerinin kıtalararası geçişleri ise Marmaray'ın çalışmadığı saatlerde gerçekleştirilmektedir. Fakat bu saatlerde Marmaray'da bakım çalışmaları yapıyor olması, bazı sorunlara yol açmaktadır.

Hem Orta Koridor hem de Güney Koridoru üzerindeki ülkeler, demiryollarının elektrifikasyonu ve altyapı iyileştirmeleri için çalışmalar yapmakta ve projeler geliştirmektedir. Ancak, aynı zamanda demiryolu hatlarının İstanbul'da, tek bir noktada birleştirilerek Avrupa'ya yönlendirilmesinin tıkanıklıklara ve aksaklıklara neden olabileceğine de dikkat çekilmektedir.

2.3.1.2.4.2.4. Orta Koridorun Gelişimine Olumsuz Etki Edebilecek Dışsal Sorunlar

Orta Koridor, Çin ve Avrupa arasındaki demiryolu konteyner taşımacılığının önemli bir alternatiftir. Ancak, bu koridorun gelişmesi bazı dışsal sorunlarla karşı karşıyadır. Bu sorunlardan biri, Çin'in 2022 yılına kadar demiryolu taşımacılığına verdiği sübvansiyonları kaldırmayı planlıyor olmasıdır. Bu durum, demiryolu taşımacılığının maliyetini artırarak rekabet gücünü azaltabilir.

Bir diğer sorun ise, koridor boyunca farklı ülkelerin farklı ray aralığı standartları kullanıyor olmasıdır. Bu uyumsuzluk taşımanın kesintisiz olmasını engelleyerek, zaman ve kaynak kaybına yol açmaktadır.

Ayrıca, ABD'nin İran'a uyguladığı yaptırımlar da Güney Koridorunu olumsuz yönde etkilemektedir. Yaptırımlar nedeniyle İran'ın ekonomisi zayıf bir konumda kalırken, Türkiye ve İran arasındaki ticaret de düşük düzeylerde seyretmektedir. Bu da Güney Koridorunun verimliliğini ve cazibesini azaltıcı bir etki yaratmaktadır.

Nihayet, İran'ın maruz kaldığı yaptırımlar nedeniyle Paris Anlaşması'nı imzalamaması ve karbon emisyonunu azaltma taahhüdünde bulunmaması da bir sorundur. Bu durum, Çin'den Avrupa'ya giden malların çevre dostu bir şekilde taşınmasını isteyen ülkelerin Güney Koridorunu tercih etmemesine neden olabilecektir.

Yelena Kalyuzhnova¹¹⁶ ve Richard Pomfret,¹¹⁷ 2021 yılında yayınlanan "*Hazar Bölgesinde Ticaret Koridorları: Bugün ve Gelecek*" başlıklı kitaplarında, Orta Koridorun taşımacılık potansiyelinin beklentilerin altında kalabileceğine dikkat çekiyorlar. Yazarlar, bu koridorun karşılaştığı altyapı, güvenlik ve siyasi zorluklara işaret ederek, bu projenin başarısının garanti olmadığını savunuyorlar (2021:70):

116 Profesör Yelena Kalyuzhnova, Henley Business School'da Avrasya Çalışmaları Merkezi Direktörü ve Liderlik, Organizasyonlar ve Davranış Bölümü'nün Başkanıdır.

117 Richard Pomfret, enerji ekonomisi ve ekonomik kalkınma konularında uzmanlaşmış bir ekonomisttir.

"Rusya'nın Ukrayna'ya askeri müdahalesi ile yaşanan son gelişmelerin sağlamış olduğu ortama rağmen 2022 yılı itibariyle Orta Koridor'un taşımacılık kapasitesinde hissedilir bir artış görülmemektedir. Bu durum, altyapının dışında hâlâ çözülmesi gereken belirli sorunların varlığına işaret etmektedir. Bunların başında öngörülemeyen nedenlerle yaşanan süre artışları ve standardize edilemeyen maliyetler gibi çeşitli sorunlar gösterilebilir. Özellikle Orta Koridor için belirlenen azami geçiş süresi olan 15 günün aşılması önemli bir sorun olarak durmaktadır. Çin'in Şanghay şehrinde yola çıkan bir trenin Almanya'nın Duisburg kentine gecikmeli olarak 24 günde vardığı yönündeki haberlerin üzerinde önemle durulması gerekmektedir. Zira 15-20 günü aşan süreler, Orta Koridor'u kullanmak isteyenler için ciddi bir risk ve güven sorunu olarak değerlendirilmektedir. Orta Koridor güzergâhı üzerinden yapılan taşımacılıkta süre kaybına yol açan sorunları, bürokratik işlemlerden kaynaklanan sorunlar, Hazar Denizi'nden geçişlerde yaşanan gecikmeler, yük aktarma sayısının çokluğu nedeniyle oluşan süre kayıpları ile altyapı eksikliği nedeniyle sınırlardaki yetersiz işlem gücü olarak sıralayabiliriz."

Zeybek'in (2020:74) de belirttiği gibi, mevcut güzergâhlar arasında Orta Koridor ile Kuzey Koridorun maliyet açısından karşılaştırılması yapıldığında, Kuzey Koridorun daha ekonomik bir seçenek olduğu literatürde de ifade edilmektedir. Bu durum, Kuzey Koridorunun coğrafi konumu, ulaşım altyapısı ve ticari potansiyeli ile ilgilidir.

"Ulaşım maliyetleri de Orta Koridor'un önemli meselelerinden biridir. Söz konusu bu maliyet içerisinde Hazar Denizi geçişinde ödenen yüksek ücretler dikkat çekicidir. Hazar Denizi'nden geçişlerde firma ve sefer sayısının azlığı nedeniyle uygulanan ücret tarifeleri, diğer emsal güzergâhlara göre yüksek bulunmaktadır. Bu tür gecikmeler ve öngörülemeyen maliyetler nedeniyle taşımacılık firmaları, yüklerini yılların neden olduğu alışkanlık, tek ülkeden geçmenin getirdiği kolaylıklar, basitleştirilmiş bürokrasi, düzenli seferler ve nakliye ücretlerindeki netlikten dolayı Kuzey Koridoru Orta Koridor'a tercih edebilmektedir."

Ankara-Sivas Yüksek Hızlı Demiryolu hattı, yolcu taşımacılığına öncelik veren bir projedir. Bu hattın yük taşımacılığına da uygun olup olmadığı konusunda farklı görüşler bulunmaktadır. Ancak, bu hattın yük taşımacılığına açılması halinde çeşitli teknik ve mali zorluklarla karşılaşılacağı de göz ardı edilmemelidir.

Yukarıda sözünü ettiğimiz hem Türkiye'den hem de ülke sınırlarının ötesinden kaynaklanan sorunlar, şimdiki aksaklıklara ek olarak, gelecekte taşıma talebinin artmasıyla birlikte altyapının yetersizliklerini daha da derinleştirebilir.

2.4. Türkiye'de Demiryolu Taşımacılığına Yapılan Uluslararası Yatırımlar ve/veya Finansal Kredi Destekleri

4 Temmuz 2023 tarihinde basında yer alan haberlere göre Birleşik Krallık İhracat Finansmanı Dairesi (UK Export Finance/UKEF), Türkiye'nin güneyinde 286 km uzunluğundaki yüksek hızlı elektrikli demiryolu inşaatının tamamlanması için 781 milyon avro finansman garantisi sağlamıştır. Birleşik Krallık tarafından yapılan resmî açıklamada¹¹⁸ UKEF'in *Alıcı Kredi Tesisleri* aracılığıyla sağlanan finansmanın Türkiye Ulaştırma Bakanlığı adına, Mersin-Adana-Gaziantep Hızlı Tren

118 Erişim Linki: <https://www.gov.uk/government/news/uk-announces-680m-for-new-high-speed-electric-railway-in-turkey> (Erişim Tarihi: 29.07.2023)

Hattı'nın inşasını tamamlamak üzere Rönesans Holding'e verildiği belirtilmektedir. Açıklamada bu anlaşmanın Birleşik Krallık'ın altyapı, mühendislik ve proje yönetimi sektörleri için milyonlarca sterlinlik yeni ihracat sözleşmesi fırsatı yaratmasının ve hükümetin Birleşik Krallık ekonomisini büyütme önceliğini desteklemesinin beklendiği belirtilmektedir. Ardından da Rönesans Holding'in, yüksek hızlı demiryolu projesini Birleşik Krallık tedarik zinciriyle daha geniş ilişkiler kurmak için kullanma niyetini taşıdığı ifade edilmektedir. Ancak açıklamanın ilerleyen kısımlarında bunun *niyetten ziyade bir koşul* olduğu, İhracattan Sorumlu Bakan Lort Offord'un konuyla ilgili yaptığı açıklamada örtük bir biçimde dile getirilmektedir:

"UKEF'in sağladığı bu yardım, Birleşik Krallık'tan ihracatçıların projeye malzeme tedarik etmeleri koşuluyla verildiğinden, hükümetin öncelikleri doğrultusunda, Birleşik Krallık'ın ekonomik büyümesine destek olacaktır. Rönesans Holding hâlihazırda Birleşik Krallık'taki tedarikçilerle elektronik altyapı, ESG danışmanlık hizmetleri, asma kabloları ve mekanik bileşenler için sözleşmeler müzakere etmek üzere görüşmelerde bulunmaktadır."

UKEF, bu anlaşmayı gerçekleştirmek için krediyi veren J.P. Morgan, ING Bank ve BNP Paribas'la ve reasürans sağlayan İtalyan ve Avusturyalı ihracat kredisi kuruluşları SACE ve OeKB ile işbirliği yapmıştır.

Lort Offord yaptığı açıklamada, Türkiye ile Birleşik Krallık arasındaki ticaretin hızla ve kesintisiz bir biçimde arttığını belirtmiş ve demiryolu sektöründe inovasyon ve uzmanlık konusunda öncü olan ülkesinin bu alanda daha fazla iş birliği yapma arzusunda olduğunu vurgulamıştır:

"Geçen yıl, Birleşik Krallık'ın Türkiye'ye ihracatı 8,5 milyar sterline ulaştı ve bu hafta ülkelerimiz arasındaki ihracat ve ithalatı daha da artıracak güncellenmiş bir ticaret anlaşması planı daha açıkladık. UKEF'in dönüştürücü bir etkiye sahip yüksek hızlı demiryolu için destek sağlaması, bu başarı hikayesine katkıda bulunuyor. Bu anlaşma, dünyanın ilk demiryolu sistemine ev sahipliği yapan Birleşik Krallık'ın, demiryolu inovasyonu ve uzmanlığı alanlarında ihracatını hâlâ tam hızla sürdürdüğünü gösteriyor."

J.P. Morgan Global İhracat ve Ajans Finansmanı Küresel Başkanı John Meakin, projenin bölgedeki ulaşımı daha verimli ve çevre dostu hale getireceğini ve Türkiye'nin yüksek hızlı demiryolu ağını 10 bin km'ye çıkarma hedefine doğru ilerlemesine yardımcı olacağını belirterek şunları eklemiştir:

"200 km/saat hıza kadar hizmet verme kapasitesine sahip olan bu ulaşım bağlantısı, bölgesel altyapı ve büyüme için büyük bir adım olarak görülmektedir. Yüksek hızlı demiryolu, Adana ve Osmaniye üzerinden Gaziantep-Mersin arasındaki seyahat süresini dört saat kısaltacaktır. *Mersin, ülkenin ikinci büyük konteyner limanı* ve bir milyonun üzerinde nüfusa sahip bir şehirdir."

Meakin'in ifadelerinden hareketle 200 km/saat hıza ulaşabilen trenlerin kullanılacağı bu proje ile Türkiye'nin 2. büyük konteyner limanı olan Mersin limanına yüksek hızlı trenlerle yük taşımacılığı yapılmasının planlandığı sonucuna varmak mümkündür. Bu projenin temelleri 2014 yılında atılırken dönemin Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Lütfi Elvan, yüksek hızlı trenlerin geceleri yük taşıyabileceğini de belirtmişti ve Elvan'ın bu sözleri üzerine Dünya gazetesinde, "*Hızlı*

trende yük de taşınacak" başlığıyla bir haber¹¹⁹ yayınlanmıştı. Haberin detaylarında İstanbul-Bursa ve Konya-Karaman-Adana güzergâhında çalışan yüksek hızlı trenlerde, geceleri yük taşımacılığı yapılacağı bilgisi yer alıyordu. Bu doğrultuda, yaklaşık 10 yıl önce ortaya atılmış olan bu fikrin, bu süre zarfında daha somut ve uygulanabilir bir hale geldiğini söylemek mümkündür. 200 km/saat hızın, Mersin-Adana-Osmaniye arasındaki düşük rakımlı bölge için ideal olduğu, Gaziantep'te rakım yükselse de bu hızın yük taşımacılığı için yeterli olacağı düşünülmektedir.

Bu, Türkiye'nin demiryolu projeleriyle ilgili olarak Birleşik Krallık'tan elde etmiş olduğu ilk kredi desteği değildir. 17 Mart 2022 tarihinde Birleşik Krallık hükümeti yaptığı resmî bir açıklama¹²⁰ ile Türkiye'deki bir demiryolu projesine 160 yıl sonra ilk kez destek sağladığını açıklamıştır. Bu işlem, Türkiye'nin başkenti Ankara'yı devasa liman şehri İzmir'e bağlayacak 'yeşil finansal destek' olarak tanımlanmış ve 2,1 milyar avroluk bir kaynak UKEF tarafından, Alıcı Kredi Programı aracılığıyla sağlanmıştır. İşlemin yapılandırılması ve koordinasyonu ise İsviçre'nin Credit Suisse ve Standard Chartered bankaları tarafından gerçekleştirilmiştir. Ayrıca, İtalya'daki SACE, İsviçre'deki SERV ve Avusturya'daki OeKB bankaları tarafından reasürans desteği verilmiştir. Anlaşmada, Birleşik Krallık'taki şirketlerin projeye tedarik sağlama konusunun güvence altına alındığı ve bu şirketlerin demiryolu yapımı, sinyalizasyon ve elektrifikasyon sistemleri, sigorta ve taşımacılık hizmetleri gibi alanlarda malzeme ve ekipman sağlamalarının beklendiği de belirtilmelidir.

TCDD'nin internet sitesinde 30 Mart 2022 tarihinde yayımlanan bir haberde, Türkiye ile Birleşik Krallık arasında demiryolu sektöründe iş birliği fırsatlarını değerlendirmek için "*Birleşik Krallık-Türkiye Demiryolu İş Ağı Kurma Etkinliği*" başlığını taşıyan bir toplantı düzenlendiği bildirilmektedir. Bu etkinlik, Birleşik Krallık Büyükelçiliği'nin organizasyonu ile gerçekleştirilmiş ve Cumhurbaşkanlığı Yatırım Ofisi, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve TCDD'nin üst düzey yetkilileri katılmıştır. Etkinlikte konuşan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Avrupa Birliği ve Dış İlişkiler Genel Müdürü Burak Aykan, Türkiye'nin Çin'den başlayarak Londra'ya kadar uzanan demiryolu güzergâhının kilit bir noktada yer aldığını ve bu güzergâhın ticaret, turizm ve kültürel alışveriş açısından büyük önem taşıdığını vurgulamıştır. Birleşik Krallık'ın İstanbul Başkonsolosu ve Doğu Avrupa ve Orta Asya Ticaret Komiseri Kenan Poleo da iki ülke arasındaki demiryolu iş birliğinin tarihi bir bağa dayandığını hatırlatarak, 165 yıl önce Anadolu'da inşa edilen ilk demiryolunun İngiliz mühendisler tarafından yapıldığını anlatmıştır. Poleo, iki ülkenin demiryolu sektöründe ortak projeler geliştirmesinin hem ekonomik hem de stratejik açıdan faydalı olacağını ifade etmiştir.

Bu noktada, Çin'in de Türkiye'de demiryolu yapımına yönelik finansal destek sağladığını ve çeşitli projeleri olduğunu belirtmemiz gerekmektedir. Bu bağlamda, Çin ile Türkiye arasında 1 Mayıs 2017 tarihinde T.C. Bakanlar Kurulu'nca kararlaştırılan "*Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Demiryolları Alanında İşbirliğine İlişkin Anlaşma*"¹²¹ özellikle önem taşımaktadır. Bu anlaşma, tarafların hızlı ve yüksek hızlı demiryolu sektöründe iş birliği yapma-

119 Erişim Linki: <https://www.dunya.com/sectorler/lojistik/yht-geceleri-yuk-tasiyacak-haberi-250607> (Erişim Tarihi: 29.07.2023)

120 Erişim Linki: <https://www.gov.uk/government/news/uk-and-turkey-agree-clean-transport-deal-worth-17-billion-in-boost-to-british-rail-industry> (Erişim Tarihi: 29.07.2023)

121 Erişim Linki: <https://static.tcdd.gov.tr/webfiles/userfiles/files/201710191.pdf> (Erişim Tarihi: 09.08.2023)

sını öngörmektedir. Anlaşma kapsamında, taraflar planlama, tasarım, yapım, işletim, yönetim, teknoloji araştırması, teknik standart geliştirme, personel eğitimi ve üçüncü ülkelerde ortak projeler gibi konularda bilgi ve deneyim paylaşacaklardır. Anlaşma, Türkiye'nin demiryolu altyapısını geliştirmek, Avrupa-Çin demiryolu koridoruna katılmak ve bölgesel iş birliğini güçlendirmek için Çin'in desteğini sağlamayı amaçlamaktadır. Bu anlaşma kapsamında taraflar arasında şunlar kararlaştırılmıştır:

- Hızlı ve yüksek hızlı demiryolu planlama, tasarım, yapım ve işletim ve yönetim konularında bilgi alışverişi yapılması;
- Türk ve Çinli şirketlerin Türkiye'deki ve Çin'deki mevcut hatların iyileştirilmesinde ve yeni hatların yapımında işbirliğine teşvik edilmesi;
- Türk ve Çinli şirketlerin Avrupa-Çin demiryolu koridorunun Türkiye üzerinden geçen bölümünü müştereken geliştirmeleri için teşvik edilmesi;
- Demiryolu teknolojilerinin araştırılmasında ve demiryolu teknik standartlarının geliştirilmesinde iş birliği yapılması;
- Demiryolu idari ve teknik personelin eğitiminde iş birliği yapılması;
- Üçüncü ülkelerde demiryolu projelerinin gerçekleştirilmesi konusunda iş birliği yapılması;
- Hızlı ve yüksek hızlı demiryolu projelerine yönelik fizibilite etütlerinin yapılmasında iş birliği sağlanması.

Anlaşmada ayrıca *“Çin tarafı[nın], Çin şirketlerini, Türkiye'deki hızlı ve yüksek hızlı hat projelerinin yapımında yer almaları ve Çin finans kuruluşlarını bu projeler için uygun koşullu finansman sağlamaları yönünde aktif olarak destekleyeceği ve projeler[in], Türkiye'de hızlı ve yüksek hızlı demiryolu hatlarında uygulanan karşılıklı işletilebilirlik ve yapım standartlarına uygun olacağı”* da vurgulanmaktadır.

TCDD'nin internet sitesinde, farklı ülkelerle imzalanmış olan iş birliği anlaşmalarının bir listesi bulunmaktadır. Bu anlaşmalar, demiryolu sektöründe ortak projeler, teknoloji transferi, eğitim ve danışmanlık gibi farklı alanlarda iş birliğini geliştirmeyi amaçlamaktadır. Bunların bir kısmı kanunla kabul edilmiş (Azerbaycan, Bulgaristan, Gürcistan, Özbekistan ve Rusya'nın aralarında yer aldığı anlaşmalar), diğerleri ise Resmî Gazete'de yayınlanarak (Gürcistan, Ukrayna, Çin Halk Cumhuriyeti, Bulgaristan, Suriye Arap Cumhuriyeti, Japonya, Romanya, Hindistan, Fransa, İran, ABD ve Pakistan ile yapılan anlaşmalar) yürürlüğe girmiştir. Özellikle Orta Koridor ile ilgili olan anlaşmaların sayısının artması, bölgedeki demiryolu taşımacılığına verilen önemi göstermektedir.

Son yıllarda yapılan anlaşmalarda, demiryolu altyapısının yenilenmesi, demiryolu ekipmanlarının satın alınması, elektrifikasyon projeleri ve kombine yük taşımacılığı gibi demiryolu sektörünün gelişimine yönelik konular öne çıkmaktadır.

1 Temmuz 2020 tarihinde Türkiye basınında¹²² Dünya Bankası'nın, Türkiye'nin demiryolu sektöründe verimliliği ve rekabet gücünü artırmak amacıyla "Türkiye Demiryolu Lojistiği İyileştirme Projesi" için 314,5 milyon avro kredi sağlayacağı haberi yer almıştır. Dünya Bankası'ndan yapılan açıklamada, söz konusu projeye yük taşımacılığı bağlantılarını gerçekleştirerek ve demiryolu bağlantılı lojistik merkezlerini yönetme kapasitesini güçlendirerek, seçilen demiryolu yük taşımacılığı koridorlarında taşımacılık maliyetlerinin düşürülmesinin hedeflendiği bildirilmiştir.

Haberde ayrıca projenin, Türkiye'nin ulusal demir yolu ağının öncelikli düğüm noktalarında son kilometre bağlantılarıyla, çok modlu bağlantı altyapısının yapımını destekleyeceği kaydedilmiş ve Covid-19 salgını sonrasında projenin hedef koridorlarında tedarik zincirlerini işleten yük sahiplerinin sürdürülebilirliğine katkıda bulunacağı ifade edilmiştir. Bu bağlamda, Dünya Bankası'nın açıklamasında proje ile ulaştırma ve lojistik sektörünün yeniden canlandırılmasına yardımcı olma hedefine özellikle dikkat çekilmiştir. Projenin kaçınılmaz lojistik maliyetleri ve çevresel dışsallıklar bakımından önemli bir ekonomik değer potansiyeli ortaya koyduğu ve proje kapsamında yapılacak yatırımların Türkiye'de demiryolu yük taşımacılığı potansiyelinin tam olarak kullanılmasına ve ulaştırma sektöründe çevresel açıdan daha yeşil bir yaklaşımın izlenmesine katkıda bulunacağına işaret edilmiştir.

Proje 3 bileşene sahiptir:

- Birinci bileşen, Filyos Limanı, Çukurova Bölgesi Sanayi Bölgeleri, İskenderun Körfezi Limanları ve uygulama sırasında seçilecek ilave öncelikli yerler dâhil olmak üzere, öncelikli demiryolu ağı düğüm noktalarında demiryolu iltisak hatlarının ve çok modlu bağlantıların yapımını içermektedir.
- İkinci bileşen, ilave yük taşımacılığı düğüm noktalarındaki son kilometre bağlantı altyapısı için fizibilite etütlerinin, detay mühendislik projelerinin, çevresel ve sosyal dokümanların hazırlanmasını ve kontrolörlük hizmetlerinin sunulmasını kapsamaktadır.
- Üçüncü bileşen ise demiryolu teknik standartlarında yeknesaklığın sağlanmasına yönelik teknik yardım, demiryolu yük taşımacılığı sektörünün performansının iyileştirilmesine yönelik bir strateji belgesinin hazırlanmasına destek sağlanması ve demiryolu bağlantılı lojistik merkezleri için bir işletme ve yönetim planı hazırlanması yoluyla Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'nın desteklenmesi dâhil olmak üzere, proje uygulama desteği, kurumsal güçlendirme, kapasite oluşturma ve ikinci aşama Covid-19 müdahale desteği sağlanmasını öngörmektedir.

Bu gelişmeler ve uluslararası tedarik zincirinde yaşanan değişiklikler göz önüne alındığında, Türkiye'de demiryolu taşımacılığının ulusal ve uluslararası düzeyde geliştirilmesine yönelik planların ve yatırımların önümüzdeki yıllarda ivme kazanacağını söylemek mümkündür.

122 Erişim Linki: <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/dunya-bankasindan-turkiyenin-demir-yolu-baglantilari-ve-lojistigi-icin-finansman-destegi/1896069> (Erişim Tarihi: 29.07.2023)

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ÇALIŞMA İLİŞKİLERİNE YÖNELİK YASAL DÜZENLEMELER VE DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞINDA ÇALIŞMA

David Harvey *Postmodernliğin Durumu* adlı kitabında (1990) [2010], yaklaşık 1972'den bu yana, kültürel faaliyetlerde ve politik-ekonomik faaliyetlerde köklü bir değişim yaşandığını, bu köklü değişimin de mekân ve zaman algılayışımızda yeni hâkim biçimlerin ortaya çıkışıyla bağlantılı olduğunu öne sürer. Harvey'e göre, zaman ve mekânın değişmekte olan boyutlarıyla eşzamanlılık, zorunlu veya nedensel bir bağlantının varlığı için bir kanıt olarak gösterilemezse de postmodernist kültürel biçimlerin yükselişi, sermaye birikiminde daha esnek tarzların ortaya çıkışı ve kapitalizmin örgütlenişiyle "zaman-mekân sıkışması"nın yeni bir atılımı arasında bir tür zorunlu ilişki olduğu görüşüne, birtakım güçlü önsel kanıtlar getirmek mümkündür.

Harvey kitabında, savaş sonrası dönemin ilk büyük ekonomik daralmasının ortaya çıktığı 1973'ten bu yana yaşanmış olan bütün değişim ve çalkantıları, kapitalist üretim tarzının temel kurallarının tarihsel-coğrafi gelişmede biçimlendirici güçler olarak işleyişinin değişmeden sürmekte olduğunun gözden kaçmamasını sağlayacak biçimde gösterebilmenin önemini vurgular.

1973'te savaş sonrasının uzun canlılık dönemini temel alan sistemin çökmesi, süratli değişim, çalkantı ve belirsizlik içeren bir dönemin açılması anlamına gelmiştir. Bu bağlamda Harvey, daha esnek emek süreçlerine ve piyasalara, daha yüksek coğrafi akışkanlığa ve tüketim kalıplarında hızlı değişikliklere dayanan yeni üretim ve pazarlama sistemlerinin geliştiği koşullarda, emek gücünün sermaye birikiminin amaçları doğrultusunda disiplin altına alınması sorununa ne tür çözümler üretildiğini ele almanın önemine işaret eder. Harvey'in de belirttiği gibi bu sorun, kapitalist bir ekonomik sistemde, sistemin ayakta kalabilmesi için başarıyla çözüme ulaştırılması gereken başlıca iki sorun alanından biridir. (2010:145-146).

Öte yandan Harvey, Marx'ın Kapital'de yer alan "*ekonomik altyapıdaki değişimler, er ya da geç, bütün büyük üst yapının değişimini getirir*" önermesinin "ekonomik altyapı" ile "üst yapı" arasındaki diyalektik ilişkiyi göz önünde bulundurarak değişimin genellikle ardı ardına değil, eş zamanlı olarak gerçekleştiğine de dikkat çeker. Harvey'e göre, kapitalizmin özgül ihtiyaçlarını karşılamak için devlet kurumlarının ve işlevlerinin yaratılması ve dönüştürülmesi, kapitalizmin yükselişi ile paralel olarak ilerler ve bazı durumlarda bu değişimler kapitalizmin yükselişinden önce gelir (2012:335-336).

Bu doğrultuda, araştırmanın bu bölümünde, Türkiye'de demiryolu taşımacılığında çalışanların durumu, Türkiye'deki emek rejiminin sosyal, siyasal ve iktisadi etkenler ile çevrelenmiş olan tarihsel gelişimi ve değişimi bağlamında ele alınmaya çalışılacaktır.

Çelik, AKP iktidarları altında kurumsallaşan yeni emek rejiminin özelliklerini anlayabilmek için, 24 Ocak 1980 Kararları ve 12 Eylül 1980 Darbesi ile başlayan neoliberal dönemi akılda tutmak

gerektiğini vurgulamaktadır (2015:619). 24 Ocak Kararları ve onu takip eden askeri darbe, Türkiye'nin ekonomik, siyasi ve sosyal yapısında köklü değişikliklere yol açmıştır. Boratav'a göre, 24 Ocak 1980 Kararları, iç ve dış piyasaların serbestleştirilmesi ile uluslararası ve yerli sermayenin emeğe karşı güçlendirilmesi gibi stratejik hedefler doğrultusunda oluşturulmuş bir "yapısal uyum" programıdır. Boratav sonraki yıllara damgasını vuracak olan bu neoliberal programı, 1980 sonrası Türkiye'sinde, emek lehine gerçekleşmiş olan kazanımların tasfiyesi sürecini başlattığı için, "sermayenin karşı saldırısı" olarak nitelendirmektedir (2015:165). Bu doğrultuda, Türkiye işçi sınıfının 1950'lerden itibaren güçlenerek 1960'ların sonuna doğru tarih sahnesine çıktığı (Çelik, 2017:633), 12 Mart parantezinin ardından, 1970'lerin ikinci yarısında daha da güçlendiği ve bu yükselişin ancak 24 Ocak Kararlarının peşi sıra gerçekleşen 12 Eylül 1980 askeri darbesiyle durdurulup, geriletilebildiği ifade edilmelidir (Çelik, 2020:539).

Savran, 12 Eylül darbesinin, yeni anayasası, sosyal mevzuatı, sosyalist siyasal harekete ve sendikal hareketin militan kanadına vurduğu darbeler, miras bıraktığı baskıcı siyasal yapılanmalarla, önüne koymuş olduğu tarihsel görevleri büyük ölçüde yerine getirdiğinden şüphe duyulamayacağını belirtir. Savran, 1983 sonrasındaki rejimin siyasal partiler sistemi planında ortaya çıkmış olan çelişkili görünümünün ve kısmi başarısızlık tablosunun bu temel gerçeği unutturmaması (1987:152) gerektiğine vurgu yaparken, Akçay, 2001 ekonomik krizini, 1980 darbesiyle kıyaslanabilecek kadar önemli bir dönüm noktası olarak görür. Akçay'a göre, bu kriz sonrasında 2002'de iktidara gelen ve o zamandan beri Türkiye'yi kesintisiz olarak yöneten AKP hükümetleri, 24 Ocak Kararlarıyla başlatılan neoliberal programı, "kendine özgü bir modifikasyonla" tamamlamaya girişmiştir. Bu bağlamda Akçay, AKP hükümetlerinin devraldıkları neoliberal programı, "neoliberal popülizm" olarak adlandırdığı, yeni ve sınırlı bir refah rejimi aracılığıyla yoksul halk kesimlerinin "sosyal ve finansal olarak içerilme" sine dayanan görece etkili bir "telaflı mekanizması"nu devreye sokarak (2019:54-62), Özveri'nin değerlendirmesi ile emeğin üzerinde daha etkin bir kontrol sistemi oluşturmak ve güvencesizliğin kurumsallaştırılmasını sağlamak üzere (2012:169-170) 2003 yılında değiştirilen İş Kanunu ile emeğin ekonomik, siyasi ve kurumsal gücünün geriletilmesi, kısacası örgütlü emeğin karar alma mekanizmalarından dışlanması yoluyla ve 12 Eylül'ün mirasını derinleştirerek ve dolayısıyla giderek otoriterleşerek sürdürdüğünü ifade etmektedir (Akçay, 2019:54). Nitekim, 12 Eylül Darbesinin mirası olan ve "kolektif demokratik güçlenmeyi" sistematik olarak engelleyen politikaların sürdürülmesiyle otoriter repertuar zaman içinde genişlemiştir. 2010'lu yıllara gelindiğinde, "neoliberal otoriterizm" deneyimlerinde sıkça görülen "teknokratik/kural temelli yönetme" biçiminden farklı olarak, literatürde "oldu-bittiyle yönetme" ve "aleni zorla yönetme" olarak tanımlanan yöntemlerin daha sık kullanıldığını gösteren çalışmaların sayısı artmıştır. Bu bağlamda, Türkiye'deki otoriterlik tartışmalarının emeği merkeze almaksızın sürdürülmesinin önemli eksikliklere yol açabileceğine dikkat çekmek gerekmektedir (Bozkurt-Güngen, 2017:276-277).

Bu doğrultuda Çelik, AKP iktidarının çalışma hayatına yönelik düzenleme ve politikalarının 1980'lerde başlayan güvencesiz esnek istihdam ve deregülasyon süreçlerinin devamı niteliğinde ama aynı zamanda bu süreçleri tamamlama kararlığında olduğunu belirterek, AKP iktidarı döneminde çalışma ilişkilerinin köklü bir dönüşüm geçirdiğini vurgular. Çelik, AKP'nin yeni çalışma

rejimini “otoriter esnekleşme” olarak kavramsallaştırmayı önerir ve bunu rejimin bireysel çalışma ilişkilerinde işverene önemli avantajlar sağlayan esnekliğin kurumsallaştırılmasına ve toplu çalışma ilişkilerine egemen olan otoriter tutuma dayandırmaktadır. AKP döneminde kurumsallaşan emek rejiminin özelliklerini ise toplu çalışma ilişkilerinde sendikasızlaştırma ve sendikacılığın sembiyotik hali;¹²³ bireysel çalışma ilişkilerinde ise Sennett’in “Karakter Aşınması” (2012) başlıklı çalışmasında özenle resmettiği üzere, emeğin denetimine içkin örülen yeni bir kontrol ağına dayanan esnekleştirme yaklaşımı ve tüm bu olup bitene direnme ve/veya karşı tepki örgütlenme ihtimalinin -kan kaybeden sendikalaşma ile- güçleşmiş olması şeklinde sıralar (Çelik, 2015:623).

Çelik’in sıraladığı bu özellikler, DİSK-AR tarafından Mayıs 2018’de kamuoyuyla paylaşılan ve çalışanlarla ilgili bir dizi gelişmenin verileriyle detaylı bir şekilde incelendiği, “AKP Döneminde Emek” başlıklı araştırma raporunda da ayrıntılı bir şekilde ele alınmaktadır. Bu bağlamda, yine DİSK-AR’ın 12 Eylül 1980 Darbesinin 40. yılında hazırlayıp 12 Eylül 2020’de yayınladığı, “Emeğe Karşı Sermaye Darbesi: 12 Eylül İşçi Haklarını Nasıl Yok Etti?” başlıklı araştırma raporu, Covid-19 pandemisinin Türkiye’deki çalışma hayatının otoriterliğini hem ortaya çıkardığını hem de bu otoriterliğin devlet kurumları ve işlevleri aracılığıyla nasıl oluşturulup dönüştürüldüğünün tarihsel arka planını aydınlattığı için çok büyük bir öneme sahiptir. Raporun “40 Yıldır 12 Eylül” şeklindeki üst başlığı, darbenin emek üzerindeki yıkıcı etkilerini ve bunun bugünkü çalışma koşullarıyla olan bağlantısını vurgulamaktadır.

Bu tarihsel bağlam içinde, Türkiye’de çalışma ilişkilerini düzenleyen 4857 sayılı İş Kanunu, 6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu, 6356 sayılı Sendikalar ve Toplu İş Sözleşmesi Kanunu, 4688 sayılı Kamu Görevlileri Sendikaları ve Toplu Sözleşme Kanunu’nu ve bu kanunların demiryolu taşımacılığında çalışma hayatına ve sendikal örgütlenmeye etkilerini incelemek anlamlı olacaktır.

3.1. 4857 Sayılı İş Kanunu ve Demiryolu Taşımacılığında Çalışma Hayatı

4857 sayılı İş Kanunu, 22 Mart 2003 tarihinde yürürlüğe girmiş ve işverenlere bireysel çalışma ilişkilerinde esnekliği kurumsallaştıran ve önemli avantajlar sunan bir yasal çerçeve getirmiştir. Bu kapsamda, Kanunun alt-işveren (taşeron) ilişkilerine dair hükümleri büyük önem taşımaktadır. Ayrıca, Kanunun şu düzenlemeleri de işverenlere iş gücü piyasasında kuralsızlık ve esneklik açısından önemli olanaklar sağlamaktadır:

- Kanunda kısmi süreli çalışmanın özel bir formu olarak sunulan geçici iş ilişkisinin düzenlendiği 7. madde, bu tür bir çalışma biçimini işverenlerin istismarına açık hale getirmekte ve iş güvencesini zayıflatmaktadır. Bu maddeye göre, işveren, işçiyi belirli bir süre için başka bir işverene devredebilecek ve bu süre içinde işçinin ücretini ve sosyal güvenlik primlerini ödemeyecek, bunları devralan işverene bırakacaktır. Bu durum, işçilerin hak kaybına uğramasına, ücretlerinin düşmesine ve sosyal güvenlik haklarının ihlal edilmesine yol açabilmektedir.

123 Sembiyotik hal, biyoloji bilim dalına ait bir kavramdır. Bu kavram iki ya da daha fazla canlınin birlikte yaşayarak birbirlerine fayda sağladığı yaşam biçimini anlatır. Sosyal bilimlerde ise, sembiyotik hal, insanların veya kurumların birbirleriyle işbirliği yaparak ortak çıkarlarını korudukları ve geliştirdikleri durumları ifade eder.

- “İş Sözleşmesi, Türleri ve Feshi” başlıklı ikinci bölümde, “Türü ve Çalışma Biçimlerini Belirleme Serbestisi” alt başlığı altında yer verilen, “Çağrı Üzerine Çalışma ve Uzaktan Çalışma” (Madde 14), işverenlere iş sözleşmesinin türünü ve çalışma biçimini belirleme konusunda geniş bir yetki tanımakta ve işçilerin çalışma koşullarını koruyacak herhangi bir sınırlama getirmemektedir. Bu maddeye göre, işveren, işçiyi çağrı üzerine çalıştırabilecek veya uzaktan çalışmaya zorlayabilecektir. Bu durum, işçilerin çalışma saatlerinin belirsizleşmesine, ücretlerinin düşmesine ve sosyal izolasyona maruz kalmalarına neden olabilmektedir.
- Çalışma süresinin esnekleştirilmesine olanak sağlayan *çalışma sürelerinin denkleştirilmesi* ve buna dayalı olarak *fazla çalışma süresinin* belirsizleştirilmesine yol açan düzenlemeler (Madde 63), işverenlere çalışma süresini 4 aylık dönemler halinde denkleştirebilme imkânı vermektedir. Bu maddeye göre, işveren, işçiyi haftalık 45 saatten fazla çalıştırabilecek ve bunun karşılığını daha sonra vermek üzere erteleyebilecektir. Bu durum, işçilerin aşırı yorulmasına, sağlıklarının bozulmasına ve sosyal yaşamlarının olumsuz etkilenmesine sebep olabilmektedir.
- İşverenin fazla çalışma karşılığında yaptığı ücret ödemelerini sınırlandırmayı amaçlayan *telaflı çalışması* düzenlemesi (Madde 64), işverenlere fazla çalışmanın karşılığını ücret yerine izin olarak vermelerine imkân tanımaktadır. Bu durum, işçilerin fazla çalışma ücretlerinden mahrum kalmasına ve izin haklarının gasp edilmesine yol açabilmektedir.
- Türkiye’de çalışma ilişkileri alanında gündemden hemen hiç düşmeyen meselelerden biri olan *kıdem tazminatına* ilişkin ilgili maddelerin yeniden düzenlenmesi veya bu kazanımı tırpanlamaya yönelik girişimler ise, işçilerin en önemli kazanımlarından biri olan kıdem tazminatını ortadan kaldırmayı veya zayıflatmayı hedeflemektedir.

Bu düzenlemeleri, iş kanunlarının tarihsel gelişimi içinde ve toplumda yaygın olarak kabul gören “iş kanununun işçiyi koruma prensibi ve/veya yaklaşımının”, 4857 sayılı Kanunla ne denli değiştiğinin bir göstergesi olarak değerlendirmek mümkündür.

3.1.1. Demiryolu Taşımacılığında Çalışma Hayatı

Demiryollarında özel sektöre ve kamuya ait kurumlarda çalışanlar farklı türlerde istihdam edilmektedir. Özel sektör firmalarında çalışanlar 4857 sayılı İş Kanunu kapsamında istihdam edilirken, TCDD Genel Müdürlüğü ile bağlı ortaklıklarındaki kurumların personeli olarak çalışanlar 657 Sayılı Devlet Memurları Kanunu ve 399 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname’ye tabi olan personel ile 4857 Sayılı İş Kanunu’na tabi olarak görev yapan sürekli ve geçici işçiler olarak çalışmaktadır.

TCDD tarafından verilen hizmetler esas olarak 2 ana kategoriye ayrılmaktadır. Birinci kategori, faal personel olarak adlandırılan, trenin hareketiyle direkt ilgili olan makinist, tren teşkil görevlisi, tren şefi, hareket memuru, kondüktör gibi ünvanlara sahip olan personeli içermektedir. Ayrıca, dispeçer ve benzeri ünvanlara sahip olan ve tren trafiğini yöneten, teknisyen ve benzeri ünvanlara

sahip olan ve trenin güvenli bir şekilde hareket etmesini sağlayan çeşitli ünvan grupları da bu kategoriye dâhildir. İkinci kategori ise faal personel dışında kalan çalışanları kapsamaktadır. Bu kategoride, demiryolu altyapısının sinyalizasyon-elektrifikasyon hatlarının bakım ve onarım işlerini yapan, yük ve yolcu taşımacılığında gişe, ambar, puantörlük ve benzeri hizmetleri veren, ayrıca mühendislik, büro hizmetleri, eğitim, koruma güvenlik, temizlik ve benzeri hizmetleri sunan çeşitli ünvanlardaki personel bulunmaktadır.

Kurumda altyapı çalışmaları, araç bakım ve onarımı, yardımcı hizmetler gibi görevler işçi statüsündeki personel tarafından yürütülmekteydi. Kurumun geçmişte sahip olduğu ancak şimdi kapanmış, devredilmiş veya tasfiye edilmiş olan liman, basım ve dikim evi, çamaşırhane, eczane, hastane, meslek okulu gibi işyerleri de kurum personelinin hizmet verdiği yerler arasındaydı. Bu işyerlerinin kapatılması nedeniyle personele ihtiyaç kalmazken, geçmişte açık olan ve yoğun olarak kullanılmakta olan anahat ve bölgesel tren seferlerine son verilmesi ya da bu sefer sayılarının azaltılması da personel sayısının düşmesine neden olmuştur.

TCDD'nin yeniden yapılandırılması kapsamında Dünya Bankası, AB ve kimi ülkelerin hibeleriyle hazırlanmış raporlarla bir yandan demiryollarının özel sektöre nasıl açılacağına, kurum yapısının nasıl şekilleneceğine yönelik çalışmalara yer verilirken, aynı zamanda personel durumuna ilişkin de değerlendirmelerde bulunulmuş, raporlarda özellikle iş gücünün azaltılması konusunda planlara yer verilmiştir. Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası'nın (BTS) Norm Kadro Uygulamasına İlişkin Raporu'nda, "Sonuç olarak tüm çalışmalarda 12 ila 14 bin arasında bir işgücü büyüklüğünün TCDD açısından yeterli olduğu sonucuna varıldığı, hatta bakım hizmetleri ağırlıklı çalışma yürüten R&H Firması memur ve işçi statüsündeki personel arasındaki işgücü oranını 1/15 olması gerektiğini belirttiğine yer veril[diği]" bilgisi paylaşılmaktadır (BTS, 2010:4).

6461 sayılı Kanun, yaş haddinden emekliliğine 5 yıl ve daha fazla kalan personelin emekli olması durumunda emekli ikramiyelerinin yüzde 40, 3-5 yıl arası ve 3 yıl kalanlar için ise sırasıyla yüzde 35 ve yüzde 30 artırılmasını öngörmüştür. Bu Kanunun çıkmasının ardından çok sayıda personel emekliye ayrılmıştır. Devam eden yıllarda da personel sayısında düşüş yaşanmaya devam etmiştir. Aşağıdaki tablolarda personel sayısındaki azalış görülmektedir.

Tablo 20: TCDD ve TCDD Taşımacılık A.Ş. Genel Müdürlüğü'nün Yıllar İçinde Personel Sayısında Yaşanan Değişim

KURUM	YIL	SÖZLEŞMELİ MEMUR	MEMUR	İŞÇİ	TOPLAM
TCDD	1951		24.637	25.558	50.195
TCDD	1960		27.300	32.381	59.681
TCDD	1970		28.441	37.433	65.874
TCDD	1980		28.387	34.480	62.867
TCDD	1990	19.388	9.365	28.499	57.252
TCDD	2000	22.524	1.453	23.235	47.212
TCDD	2015	14.389	1.030	13.405	28.824

	YIL	SÖZLEŞMELİ MEMUR	MEMUR	DAİMİ İŞÇİ	TOPLAM
TCDD	2022	7.611	667	4.771	13.049
TCDD TAŞIMACILIK A.Ş.		5.061	180	4.141	9.382
TOPLAM		12.672	847	8.912	22.431

Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü 2022 İstatistik Yıllığı Raporu'ndan derlenmiştir (Geçici işçiler hariç)

Yukarıda, 4 Mart 2020 tarihinde Resmî Gazete'de yayınlanan 2186 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı'yla, TÜLOMSAŞ, TÜDEMSAŞ ve TÜVASAŞ'ın TCDD'nin bağlı ortaklığından çıkarılması ve Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayii Anonim Şirketi (TÜRASAŞ) adı altında birleştirilmesi sonucunda, kurumsal yapıda nasıl bir değişiklik yaşanmış olduğunu incelemiştik. Bu değişikliğin ardından TÜRASAŞ ve bölge müdürlüklerinin personel sayısında yaşanan değişim aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

Tablo 21: TÜLOMSAŞ, TÜDEMSAŞ ve TÜVASAŞ'ın Personel Sayısında Yıllar İçinde Yaşanan Değişim

KURUM	YIL	MEMUR	SÖZLEŞMELİ MEMUR	DAİMİ İŞÇİ	TOPLAM
TÜLOMSAŞ (Eskişehir)	2000	115	384	1.511	2.010
TÜRASAŞ ESKİŞEHİR BL.MÜD.	2022	83	309	957	1.349
TÜVASAŞ (Adapazarı)	2000	64	292	1.407	1.763
TÜRASAŞ SAKARYA BL.MÜD.	2022	63	339	662	1.064
TÜDEMSAŞ (Sivas)	2000	74	319	882	1.275
TÜRASAŞ SİVAS BL.MÜD.	2022	42	218	729	989

Kaynak: TCDD 2000-2004 İstatistik Yıllığı ve TÜRASAŞ 2022 yılı Faaliyet Raporundan derlenmiştir.

2000 yılında TCDD Genel Müdürlüğü'ne bağlı ortaklık olan TÜLOMSAŞ, TÜVASAŞ ve TÜDEMSAŞ'ın toplam personel sayısı 5.084 iken, 2022 yılında TÜRASAŞ Genel Müdürlüğü ve bağlı bölge müdürlüklerinde çalışanların toplam sayısı 3.535'e düşmüştür.

Türkiye'de demiryolu sektöründe çalışan personel sayısı, AB ülkelerine göre oldukça düşüktür. TCDD Genel Müdürlüğü ve DTİ olan TCDD Taşımacılık A.Ş.'de toplam 20 bin civarında personel bulunmaktadır. Oysa AB ülkelerinde 1 km demiryoluna düşen personel sayısı, Türkiye'nin yaklaşık 2 katıdır. TCDD'nin 2008 yılı Sektör Raporu'nda bu durum şöyle ifade edilmiştir (2009:12): "TCDD personel mevcudunu, diğer ülkeler ile karşılaştırdığımızda, 2004 yılı itibariyle 1 km. demiryoluna düşen personel sayısı; Belçika'da 10,9, Almanya'da 4,9, Avusturya'da 7,6, Fransa'da 5,5 iken Ülkemizde 3,2'dir."

TCDD'nin personel sayısını azaltma politikası, kurumun performansını ve hizmet kalitesini olumsuz etkilemektedir. Bu durum, TCDD'nin 2008 yılı Sektör Raporu'nda da belirtilmiştir. Rapor

(2009:12), "TCDD İşletmesi'nin faal personel açığının kısa sürede giderilmesi zorunlu görülmektedir" ifadesi yer almaktadır. Buna rağmen, personel sayısı her yıl biraz daha azalmıştır. TCDD'nin 2010-2014 Strateji Raporu'nda ise, personel eksikliğini nedeni şöyle açıklanmıştır: "1970'li yıllardan günümüze değin personel sayımız yarısından fazla azalmıştır. Personel sayısının azalmasında emeklilik nedeniyle ayrılan personelin yerine 1990 sonrasında Kuruma aynı oranda yeni eleman alımının yapılamaması etkili olmuştur." (Sözü edilen rapor:30)

TCDD'nin yeniden yapılandırılması ve demiryollarının özelleştirilmesi sürecinde yaşanan değişimler, personel politikasını da etkilemiştir. Personel sayısı azaltılmış, personelin görev tanımları ve çalışma koşulları değiştirilmiştir. Personel eksikliği fazla çalıştırmalarla kapatılmaya çalışılırken, ayrıca personelin görev tanımlarında değişikliğe gidilerek çalışanlara ek görevler yüklenmiştir.

Öte yandan, demiryollarında personel alımı konusunda da yeni bir yaklaşım benimsenmiştir. Artık personel alımlarında işçi statüsünde de personel istihdam edilebilecektir. TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, 2010 yılında internet sitesinde yayınladığı bir ilanda, Makinist İşçisi, Tren Teşkil İşçisi, Mekanik Vasıta Tesis Cihaz ve Vinç Operatörü ile Elektronik İşçisi alacağını duyurmuştur. Bu ünvanlardan Makinist İşçisi ve Tren Teşkil İşçisi ünvanları, daha önce TCDD bünyesinde Makinist ve Tren Teşkil Memuru olarak çalışan ve 399 sayılı KHK'ye tabi olan memurların yaptığı işlere karşılık gelmektedir.

Bu uygulama sonucunda, Memur Makinist ve Tren Teşkil Memuru ile aynı işi yapan İşçi Makinist ve Tren Teşkil İşçisi arasında ciddi bir adaletsizlik ortaya çıkmıştır. İşçi statüsündeki personel, maaş, mesai ve disiplin kuralları açısından memur statüsündekilerden daha dezavantajlı durumdadır. BTS ile yaptığımız görüşmede bu durumun Kurum içindeki çalışma barışını ve verimliliği olumsuz etkilediği belirtilmiştir. Tam da bu noktada, sektörde örgütlü memur ve işçi sendikalarının bir araya gelerek bu meseleyi gündemlerine almalarının gerekliliğine dikkat çekmek isteriz.

Demiryollarında çalışan personelin statüleri arasındaki farklılıklar, çalışma süreleri alanında da çeşitli farklılıkların ortaya çıkmasına yol açmaktadır. TCDD bünyesindeki işyerlerinde 657 sayılı Devlet Memurları Kanunu'na tabi olan personel ile 399 sayılı Kanun Hükmünde Kararname'ye tabi olan kamu görevlisi personel görev yapmaktadır. Bu 2 grup personel sahip olduğu haklar açısından eşittir ve haftalık çalışma süreleri 40 saat olarak belirlenmiştir. Ancak TCDD Taşımacılık A.Ş.'de görev yapan personel, bu yasal sınıra rağmen 40 saatten fazla çalışmak zorunda kalmaktadır.

BTS ile gerçekleştirdiğimiz görüşmede çalışanların bir kısmının fazla mesaiden elde edilecek gelire duyulan ihtiyaçtan ötürü fazla mesai yapmaya yatkın olmakla birlikte, fazla mesaiyi yapmak istemeyen bir kısım çalışanın da bulunduğu bilgisi edinilmiştir.

Personelin fazla çalışma sorunu, işyerlerinde amirleriyle yaptıkları görüşmeler yoluyla çözüme kavuşturulamamaktadır. Personel, fazla çalışmaların kaldırılması ve buna uygun iş planlaması yapılması talebinde bulunmaktadır. Ancak idare, personel eksikliği gerekçesiyle bu talepleri reddetmektedir. Bu durumda personel, fazla mesai yapmamak için işyerlerine başvuruda bulunmakta, ancak bu başvurular da olumsuz karşı-

lanmaktadır. Sonuç olarak personel, hakkını aramak için dava açmak zorunda kalmaktadır. Mahkemelerde verilen kararlar ise genellikle personelin lehine olmaktadır. Bu kararlarda, 399 sayılı Kanun Hükmünde Kararname'de belirtilen haftalık çalışma süresinin 40 saat olduğu, zorunlu ve istisnai hallerde fazla çalışma yaptırılabilceği, ancak bu istisnai durumun personel açığını gidermek için sürekli kullanılamayacağı, böyle bir uygulamanın hukuka ve mevzuata aykırı olduğu vurgulanmaktadır. Dolayısıyla idarenin, personelin fazla mesai yapmayacak şekilde iş planlaması yapılması talebini reddetmesinin hukuki bir dayanağı bulunmamaktadır.

Fazla mesai ücretleri, kamu görevlisi statüsündeki personel için 2 yılda bir toplu sözleşme ile belirlenmektedir. Personelin bir kısmı bu ücreti yetersiz bularak fazla mesai yapmaktan kaçınmaya çalışırken, bir kısmı da her ne olursa olsun bir miktar ek gelir elde edebilmek için fazla mesaiyi "tercih" etmektedir.

İşçi statüsünde çalışan personelin çalışma süreleri, 6356 Sayılı Sendikalar ve Toplu İş Sözleşmesi Kanunu kapsamında üyesi buldukları Demiryol-İş sendikası ile işvereni temsil eden Türk Ağır Sanayii ve Hizmet Sektörü Kamu İşverenleri Sendikası (TÜHİS) arasında bağitlanan toplu iş sözleşmesinin ilgili hükümleri tarafından belirlenmektedir. 1 Mart 2023-28 Şubat 2025 tarihlerini kapsayan T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü ve Bağlı Ortaklığı TCDD Taşımacılık A.Ş. ile Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayii A.Ş. (TÜRASAŞ) Genel Müdürlükleri işyerlerine ilişkin olarak hazırlanan ve 7 Haziran 2023 tarihinde taraflar arasında imzalanan 30. Dönem Grup Toplu İş Sözleşmesi'nin iş sürelerini düzenleyen maddeleri¹²⁴ aşağıda sıralandığı gibidir:

"Madde 31- (1) Bu sözleşme kapsamına giren İşverenin bütün işyerlerinde haftalık iş süresi genel olarak 5 gün ve 45 saattir.

(a) Tek vardiya çalışılan işyerlerinde; günlük çalışma 9 saati geçmemek üzere ve haftada iki gün dinlenme verilmek kaydıyla, 07.00-12.00 saatleri arası iş, 12.00-13.00 saatleri arası dinlenme ve 13.00-17.00 saatleri arası iş süresidir. Ancak, işyeri ve işin gereği ihtiyaç duyulması halinde, işe başlama, dinlenme ve paydos saatlerinde bölge ve işyeri komiteleri değişiklik yapabilirler.

(b) İkili veya üçlü vardiya ile çalışılan işyerlerinde işçilerin işe başlama ve paydos saatleri; haftalık çalışma süresi 6 gün 45 saat olmak ve bir gün dinlenme verilmek kaydıyla bölge ve işyeri komiteleri tarafından belirlenir. Ancak, işyeri ve işin gereği ihtiyaç duyulması halinde, ikili vardiya ile çalışılan işyerlerinde, günlük çalışma saati 9 saati geçmemek üzere haftada iki gün dinlenme verilmek kaydıyla işe başlama, dinlenme ve paydos saatleri bölge ve işyeri komiteleri tarafından belirlenir.

(c) TCDD işyerlerinde; birli veya ikili vardiyadan, üçlü vardiyaya geçilmesi Genel Müdürlük onayına bağlıdır. Ancak, üçlü vardiyadan ikili veya birli vardiyaya ve ikili vardiyadan birli vardiyaya geçişlerde bölge ve işyeri komiteleri yetkilidir.

(d) Yasa gereği günde 7,5 saat ve daha az çalışması gereken işlerde istihdam edilen işçiler, asıl işyerinin çalışma günlerine uygun tarzda çalıştırılırlar. Bunlara 45 saat üzerinden ücret ödenir.

[...]

Madde 32 (1): Trenlerde görev yapan işçilerin çalışma süreleri [...] aylık olarak düzenlenir.

(2) Trenlerde görev yapan işçilerin çalışma saati trenin kalkış saati ile başlar, varış saatinde sona erer. Bu arada 7,5 saat ve daha uzun seferlerde bir saat, 7,5 saatten az süreli seferlerde yarım saat olmak üzere uygun bir zamanda dinlenme verilir ve bu dinlenme iş süresinden sayılır."

124 Erişim Linki: <https://www.tcdd.gov.tr/kurumsal/toplu-sozlesmeler> (Erişim Tarihi: 04.11.2023)

TCDD ve TCDD Taşımacılık A.Ş.'ye ait işyerlerinde çalışanların büyük bir kısmı faal personel olarak tanımlanmakta ve gün boyu hizmet vermektedir. Bu personel normal mesai saatlerinin üzerinde çalışmak zorunda kalmakta, özellikle tren üstü personelin çalışma süreleri normal sürenin 2 katına ulaşmaktadır. Bu sorunun temel nedeni personel eksikliğidir. Kurum, personel alımı yapmak yerine fazla mesaiyi bir çözüm yolu olarak benimsemiştir. Bu da demiryollarının yeniden yapılandırılmasına ilişkin raporlarda da vurgulandığı gibi, personel sayısının azaltılmasına yönelik politikaların bir sonucudur.

Kamu hizmeti, devlet idaresinin temel görevi olmakla birlikte, asli ve sürekli bir görev olarak tanımlanmıştır. Bu bağlamda 1982 Anayasası, asli ve sürekli nitelik taşıyan kamu hizmetlerinin memurlar ve diğer kamu görevlileri tarafından yürütülmesini öngörmektedir. Ancak 28 Mart 1988 tarih ve 318 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile yardımcı hizmetler sınıfına dâhil olan personelin yapması gereken hizmetlerden, hizmet yerleri ve tedavi kurumlarının temizlenmesi, tesisat bakımı ve işletmesi gibi hizmetlerin alt işverene ve/veya taşeronla ihale yoluyla gördürülmesi mümkün kılınmıştır.

Kamuda yetersiz personel nedeniyle birçok hizmet aksarken, demiryollarında da durum farklı değildir. TCDD bünyesindeki personelin yaptığı işlerin önemli bir bölümü taşeron firmalara devredilmiş, bu işlerin kapsamı ve taşeron personelin sayısı her geçen gün artış göstermiştir.

TCDD bünyesinde hizmet alımı yoluyla çalıştırılan personel, kurumun asli işlerini yürütmektedir. Bu personel, alt işverenleri değişse bile, üst işverenleri TCDD olduğu ve sürekli iş sözleşmesi ile çalıştıkları halde taşeron personel olarak nitelendirilmektedir. Bu personel, temizlik işleri, kalorifer yakımı, bilet satışı, hemzemin geçit bekçiliği, YHT bilet kondüktörlüğü, özel güvenlik hizmetleri, ray ve yol bakım ve onarım işleri, lojistik hizmetleri ve arıza tamiri gibi çeşitli görevlerde çalıştırılmaktadır. Örneğin, hemzemin geçitlerde trenlerin güvenli bir şekilde geçmesini sağlamak için Kurum personeli olan geçit bekçileri, artık bölge müdürlükleri tarafından ihale edilen hizmet alımı yöntemiyle Hemzemin Geçit İşletme Görevlisi olarak çalıştırılmaktadır.

TCDD Genel Müdürlüğü'nün 2022 yılı Faaliyet Raporu'nda (2023:73), *"Teşekkülümüzde hizmet alımı kapsamında; araç kiralama, bakım ve onarım, güvenlik, taşıma, temizlik, yemekhane, tahmil tahliye ve diğer işlerde görevli 2021 yılında toplam 4.075 personel görev yaparken, 2022 yılında toplam 4.049 personel görev yapmıştır"* denilerek, taşeron personelin hangi hizmetlerde çalıştığı belirtilmektedir. En fazla taşeron personel 2.479 kişi ile güvenlik hizmetlerinde istihdam edilirken, bunu 1.073 taşeron personel ile temizlik hizmetleri takip etmektedir. İş bazlı hizmet alım ihalelerinde personel sayısından ziyade işin yapımına odaklanılmaktadır. Bu işin kaç personelle ve hangi sürede yapıldığı ihaleyi alan firmayı ilgilendirmekte olup, bu sayı kurumdaki tüm hizmet alımlarını kapsamamaktadır.

Taşeronlaştırılmadan önce, anahat bölgesel ve banliyö trenlerini kullanan yolcuların bilet işlemleri Kurumun kendi personeli tarafından yapılmaktaydı. Ancak 2017 yılından itibaren gişe hizmetlerinin kurum personeli tarafından verilmesi uygulaması sonlandırılmış ve otomatik satış ve dolun makinesi işlemleri, jeton/elektronik bilet, abonman satış ve turnike geçiş kontrolü ile diğer gişe,

danışma ve turnike hizmetlerinin de içerisinde olduğu hizmetler, hizmet alımı yöntemiyle karşılanmaya başlanmış, kimi yerlerde de gişeler acentelere bırakılarak özelleştirilmiştir. Kurumda güvenliği sağlayan, güvenli ve sağlıklı bir iş ortamı sağlamakla yükümlü olan ve sayıları binleri bulan koruma ve güvenlik görevlileri, hizmet alımı yöntemiyle istihdam edilmeye başlanmıştır. TCDD Genel Müdürlüğü ile bağlı bölge müdürlüklerinin hukuk birimlerinde avukatlık hizmetlerinin büyük bölümü özel avukatlık büroları ile yapılan sözleşmeler kapsamında devredilmiştir.

TCDD'nin altyapı hizmetleri arasında yol yenileme, bakım ve onarım, ray ve travers değiştirme, makas bakımları, ihata yapım ve tamirleri, taşlama, balast eleme gibi işler bulunmaktadır. Bu işlerin bir kısmı kurum personeli tarafından yürütülürken, bir kısmı da hizmet alımı yöntemiyle özel sektöre devredilmektedir. TCDD'ye ait Lokomotif ve Vagonların Bakım ve Onarımları, Haberleşme Sistemleri ile Alt Sistemlerinin Bakım, Onarım ve Arıza Giderme İşleri, Yol Bakım İşleri, Acil Müdahale ve Hizmet Alım İşleri, hizmet alımı ihaleleriyle özel sektöre yaptırılmaya başlanmıştır.

Bu doğrultuda, Türkiye'de demiryolu taşımacılığının özelleştirilmesi sürecinde çalışma koşullarının geçirdiği ve önümüzdeki günlerde geçirebileceği değişim ve/veya dönüşüm göz önüne alındığında, sektörde örgütlü memur ve işçi sendikalarının başta çalışma koşulları olmak üzere, çalışanların haklarını korumak bakımından hemen her alanda işbirliği ve dayanışma içinde olmalarının daha da önemli hale geldiği görülmektedir. Buna karşın, araştırma kapsamında sendikalarla gerçekleştirdiğimiz görüşmelerde, bu yönde herhangi bir temaslarının olmadığı gözlemlenmiştir.

Sektörde örgütlü işçi ve memur sendikaları, aynı işyerinde ve aynı işte farklı statülerle çalışmaktan ve taşeronlaşmadan kaynaklanan çalışma koşulları ve ücret adaletsizliği gibi sorunları çözmek için bir araya gelmeli ve ortak bir mücadele yürütmelidir. TCDD'nin AB'ye uyum ve özelleştirme sürecinde yaşanan yapısal ve kurumsal değişimler, TCDD Taşımacılık A.Ş. ve TÜRASAŞ gibi henüz özelleştiril(e)memiş kurumlar ve bu kurumlarda çalışanlar açısından dayanışma ve örgütlülüğü daha da önemli kılmaktadır. Bu nedenle, sektördeki sendikalar, çalışanların haklarını korumak ve geliştirmek için ortaklaşa ve birlikte hareket etmeye çok daha fazla ağırlık vermelidir.

Öte yandan *teknolojik gelişmelerin* etkisiyle demiryolları da önemli bir dönüşüm süreci geçirmektedir. Bu süreç hem yolcuları hem de sektör çalışanlarını birçok yönden etkilemektedir.

- Trenle yolculuk edenler yakın zamana kadar hem anahat hem de bölgesel ve banliyö trenlerine binmeden önce, gişelerden bilet almak zorundaydılar. Ancak teknolojinin gelişmesiyle birlikte, yolcular biletlerini internetten veya kartmatiklerden temin edilmeye başladılar. Bölgesel trenlerde, yolcuların istekleri doğrultusunda, numaralı koltuk seçeneği sunulan seferlerin sayısı artmıştır ve bu biletler internet ve mobil cihazlar aracılığıyla da satın alınabilmektedir. Bu durum, gar ve istasyonlarda görev yapan gişe memurlarının sayısının azalmasına yol açmıştır.
- TCDD tarafından işletilen demiryolu istasyonları ve banliyö hatları, modernizasyon çalışmaları sayesinde daha çağdaş ve güvenli hale getirilmiştir. Bu çalışmalar kapsa-

mında, yolcu giriş-çıkışlarının kontrol edildiği turnike sistemleri, çevre güvenliğinin sağlandığı kamera sistemleri ve büyük garlarda yolcu eşyalarının tarandığı Xray cihazları kurulmuştur. Bu sistemler hem yolcuların seyahat konforunu artırmakta hem de TCDD'nin personel ihtiyacını azaltmaktadır. Özellikle, bilet kontrolü yapan konduktörler ve koruma-güvenlik görevlilerinin sayısında önemli bir düşüş yaşanmıştır.

- Ülkemizde demiryolu hatlarının yüzde 90'a yakın bir bölümünde tek hat işletmeciliği yapılmaktadır. Bu, hatlarda yoğun trafik oluştuğunda trenlerin başka bir hatta yönlendirilmesi ve orada bekletilmesi gerektiği anlamına gelmektedir. Bu durumda, makaslar önemli bir rol oynamaktadır. Uzaktan kumandalı motorlu makaslar, kontrol merkezinden, panodan veya istasyon kumanda masasından kontrol edilebilmektedir. Bazı hat kesimleri, motorlu makasların kullanımına uygundur ve gelecekte elektrifikasyon ve sinyalizasyonun gelişmesiyle birlikte makasçılığa ihtiyaç duyulmayacaktır.
- Demiryolları, yol yenilemeleri ve mevzuat değişikliklerine paralel olarak hemzemin geçitlerin güvenliğini ve verimliliğini artırmaya yönelik çalışmalar yürütmektedir. Bu kapsamda, serbest geçişli hemzemin geçit sayısı 4.630'dan 2.656'ya indirilmiş, kontrollü hemzemin geçit sayısı ise 410'dan 1.200'e çıkarılmıştır. Bu geçitlere kamera ve erken uyarı sistemleri kurularak, karayolu-demiryolu kesişmelerinde sıkça görülen tren kazalarının önüne geçilmesi ve trafiğin akıcı bir şekilde sürdürülmesi hedeflenmektedir.
- TCDD bünyesindeki işyerlerinde, teknolojik araç ve sistemler giderek daha etkin ve yaygın bir biçimde kullanılmaktadır. Bilgisayar, belgenet sistemi ve benzeri araçlar sayesinde evrak işlemleri daha hızlı ve kolay bir şekilde yürütülmektedir.
- TCDD bünyesindeki işyerleri, Kurumsal Kaynak Yönetimi Sistemi (KKY) sayesinde mali işlemlerini daha kolay ve hızlı bir şekilde yürütebilmektedir. KKY sistemi, malzeme stoklarını, ödemeleri, giderleri ve bütçeyi takip etmeye olanak tanımakta, ayrıca evrakların posta yoluyla gönderilmesine gerek kalmadan bilgi akışını sağlamaktadır. Bu sayede hem malzeme israfı önlenmekte hem de personel verimliliği artmaktadır.

Demiryolu taşımacılığında yeni teknolojilerin kullanımı, önlenebilir (gerek insan hatasından gerek altyapısal eksikliklerden kaynaklanan) kazaların önemli bir kısmını ortadan kaldırmakta ve sektörün güvenliğini artırmaktadır. Ancak yeni teknolojilerin çalışma hayatına etkisi sadece olumlu yönde olmamaktadır. Çalışan sayısının azalması, emeğin denetimine yönelik mekanizmalar veya gözetim ağı gibi olumsuz yönler de ortaya çıkmaktadır. Örneğin, TCDD'de AB'ye uyum süreci ve özelleştirme hazırlıklarıyla birlikte çalışan sayısı kayda değer bir şekilde düşmüştür. Ayrıca, Türkiye'de de sürüş güvenliğini sağlamak için hem görüntü hem ses kaydeden uygulamalar kullanılmaktadır.

Bu uygulamalar, demiryolu taşımacılığında emek sürecinin ve çalışanların tamamen gözetim altına alındıkları bir duruma doğru evrilmekte ve Foucault'un "panoptizm" kavramını anımsatmaktadır. Foucault'un panoptizm kavramı, gözetim araçları yoluyla insanların denetim altında tu-

tulmasını anlatır. Foucault, bu kavramı geliştirirken, Panopticon isimli bir hapisane modelinden esinlenmiştir (2020:219). Panopticon, merkezde bir gözetleme kulesi ve çevresinde hücrelerden oluşan bir yapıdır. Hücrelerdeki mahkûmlar, her an gözetlendiklerini hissederler, ama gözetleyenleri göremezler. Böylece, mahkûmlar kendi kendilerini denetler ve itaatkâr hale gelirler. Foucault, panoptizm kavramını sadece hapisanelerle sınırlamaz. Aksine, toplumun bütününe yayılan bir iktidar mekanizması olarak görür (2020:218).

Foucault'un izinden giden kimi düşünürler, dijital teknolojilerin gelişmesiyle birlikte, insanların çevrimiçi ve çevrimdışı olarak sürekli gözetlendiği ve verilerinin toplandığı bir yeni panoptizmin ortaya çıktığını öne sürmektedir. Bu perspektiften hareketle, yeni panoptizmin bir yansımasının Türkiye'de demiryolu taşımacılığı sektöründe kendisini gösterdiği söylenebilir.

Emek hareketinin özellikle 19. yüzyıldan bu yana verdiği mücadelelerin sonuç ve kazanımlarını yok sayan bu ve benzeri uygulamalar, sendikaların gündeminde öncelikli olarak yer almalıdır. Türkiye'de emek rejiminin otoriter bir biçimde yeniden şekillendirildiği, devletin kurum ve işlevlerinin bu amaçla değiştirildiği bir süreçte, sendikaların çalışma yaşamında yeni teknolojilerin emek sürecine olan olumsuz etkilerini de dikkate alarak, bu konularda yaşanan hak ihlallerini belirlemek, raporlamak ve bunlara karşı koymak üzere harekete geçmeleri gerektiğinin altını çizmek isteriz.

Öte yandan, yeni teknolojilerin demiryolu taşımacılığına entegrasyonu, özellikle kadınların bu sektörde daha fazla istihdam edilmesine katkı sağlayabilir. Nitekim, demiryolu taşımacılığında çalışan kadınların sayısında ılımlı bir artış olduğu gözlemlenmektedir. Ancak, BTS, Demiryol-İş ve Nakliyat-İş sendikalarıyla yaptığımız görüşmeler sonucunda, kadın işçilerin daha çok şehir içi yolcu taşımacılığında yer aldıkları, şehirlerarası yolcu ve yük taşımacılığında ise daha az tercih edildikleri ortaya çıkmıştır. Bu durumun temel nedeni, çalışma koşullarının kadınlar için uygun olmamasıdır. Örneğin, işin fiziksel güç gerektirmesi, demiryollarının özelleştirilmesiyle birlikte tek kişiye birden fazla iş yüklenmesi, dinlenme ve konaklama tesislerinin yetersizliği gibi faktörler, kadınların bu alanda çalışmasını zorlaştırmaktadır. Bu faktörler aslında değiştirilebilir ve/veya dönüştürülebilir niteliktedir. Bu bağlamda, demiryolu taşımacılığında kadın istihdamını artırmak için çalışma koşullarının iyileştirilmesi ve kadınların sektöre daha fazla dâhil edilmesi mümkün ve gereklidir.

BTS ve Demiryol-İş Sendikaları ile yaptığımız görüşmelerde, bu sendikalara üye olan kadın işçilerin sayısının sırasıyla 214 ve 1.108 olduğunu öğrendik. Bu görüşmeler sırasında, sendikaların (özellikle Demiryol-İş sendikasının) tabanlarından gelen talepler doğrultusunda, kadınların sektörde daha fazla temsil edilmesini desteklemeye yönelik olarak kimi çalışmalar başlatacakları izlenimini edindik. Bu noktada, demiryolu taşımacılığı erkek egemen bir sektör olmasına rağmen, sendika yönetimlerinin kadın üyelerin haklarını korumak ve geliştirmek ve kadın istihdamının artmasını sağlamak yolunda daha istekli ve kararlı olmaları gerektiğini belirtmeyi gerekli görüyoruz.

Bu raporda daha önce belirtildiği gibi, şehir içi hafif raylı taşımacılığın geliştirilmesi ve yaygınlaştırılması için çok sayıda büyük çaplı yatırım gerçekleştirilmiş veya planlanmış durumdadır. Şehir içi hafif raylı taşımacılıkta kadın istihdamının, şehirlerarası yük ve/veya yolcu taşımacılığına göre daha dengeli bir seviyede olduğu ve şehir içi hafif raylı taşımacılığın büyümesiyle birlikte, sektördeki kadın çalışanların sayısının ve payının gelecekte daha da artacağı tahmin edilmektedir. Bu bağlamda, sendikaların kadın istihdamını desteklemek ve güçlendirmek için atacakları adımlar bu bakımdan da önem taşımaktadır.

İstanbul, Türkiye’de şehir içi hafif raylı taşımacılığın en çok kullanıldığı şehirdir. Metro İstanbul, 2022 yılında bu alanda hizmet veren 3.254 çalışana sahiptir. Bu çalışanların iş tanımı ve cinsiyet dağılımı şöyledir: Amir olarak görev yapan 342 kişiden 17’si kadın, 325’i erkektir. Büro personeli olarak çalışan 342 kişiden 86’sı kadın, 256’sı erkektir. Destek personeli olarak çalışan 55 kişiden 1’i kadın, 54’ü erkektir. Kumanda merkezi personeli olarak çalışan 176 kişiden 2’si kadın, 174’ü erkektir. Mühendis olarak çalışan 360 kişiden 65’i kadın, 295’i erkektir. Teknik bakım personeli olarak çalışan 930 kişiden 1’i kadın, 929’u erkektir. Teknik personel olarak çalışan 49 kişiden 4’ü kadın, 45’i erkektir. Tren sürücüsü olarak çalışan 875 kişiden 181’i kadın, 694’ü erkektir. Yönetici olarak çalışan 125 kişiden 16’sı kadın, 109’u erkektir (Metro İstanbul, 2022:44).

Ankara’da hafif raylı sistemde istihdam edilen personelin sayısı ve niteliği EGO Genel Müdürlüğü’nün 2022 yılı Faaliyet Raporu’nda yer almaktadır. Buna göre, hafif raylı sistemde çalışan toplam 6.187 kişiden 536’sı memur statüsünde, 45’i sözleşmeli olarak, 5.606’sı ise BUGSAŞ bünyesinde istihdam edilmektedir. Personelin cinsiyet dağılımı ise şöyledir: 5.835 erkek çalışanın 461’i memur, 29’u sözleşmeli, 5345’i BUGSAŞ’ta görev yaparken; 352 kadın çalışanın 75’i memur, 16’sı sözleşmeli, 261’i ise BUGSAŞ’ta görev yapmaktadır (EGO, 2022:38-40).

Aşağıdaki tabloda, Türkiye’de raylı sistemleri kullanan şehirler¹²⁵ ile bu hizmetleri sunan şirketlerin ünvanları, kuruluş yılları ve çalışan sayıları yer almaktadır. Tabloda, Nace kodu 49.31.01 olanlar – demiryolu, metro, tramvay gibi şehir içi ve banliyö yolcu taşımacılığı hizmetlerini sunanlar (şehir içi ve banliyö taşımacılığının bir parçası olan füniküler, teleferik vb. dâhil) - koyu renkle gösterilmiştir.

125 Konya raylı sistem hattına ilişkin verilere erişilememiştir.

Tablo 22: Nace Kodu Şehir İçi Hafif Raylı Sistemlerle Yolcu Taşımacılığında Faaliyette Olan Belediye Şirketleri

NACE Kodu	Ünvan	Şehir	Çalışan Sayısı	Açılış Tarihi
4931.01	ADANA ULAŞIM ORGANİZASYON TURİZM ZİRAAT SU VE SU TESİSLERİ GIDA VE ET ÜRÜNLERİ TEMİZLİK HİZMETLERİ TİCARET VE SANAYİ ANONİM ŞİRKETİ	ADANA	219	1.04.2018
5221.01	ANTALYA ULAŞIM HİZMETLERİ PETROL SANAYİ VE TİCARET A.Ş.	ANTALYA	5	15.11.2019
4931.01	ANTALYA ULAŞIM HİZMETLERİ PETROL SANAYİ VE TİCARET A.Ş.	ANTALYA	249	14.12.2012
5221.02	BUGSAŞ BAŞKENT ULAŞIM VE DOĞALGAZ HİZMETLERİ PROJE TAAHHÜT SANAYİ VE TİCARET ANONİM ŞİRKETİ	ANKARA	590	1.12.1990
4931.02	BUGSAŞ BAŞKENT ULAŞIM VE DOĞALGAZ HİZMETLERİ PROJE TAAHHÜT SANAYİ VE TİCARET ANONİM ŞİRKETİ	ANKARA	0	1.01.2020
4931.02	BUGSAŞ BAŞKENT ULAŞIM VE DOĞALGAZ HİZMETLERİ PROJE TAAHHÜT SANAYİ VE TİCARET ANONİM ŞİRKETİ	ANKARA	5801	1.01.2023
4931.01	BURULAŞ__BURSA ULAŞIM TOPLU TAŞIM İŞLETMECİLİĞİ TURİZM SANAYİ VE TİCARET ANONİM ŞİRKETİ	BURSA	565	14.12.1998
4931.01	BURULAŞ__BURSA ULAŞIM TOPLU TAŞIM İŞLETMECİLİĞİ TURİZM SANAYİ VE TİCARET ANONİM ŞİRKETİ	BURSA	1054	15.03.2018
5221.01	BURULAŞ__BURSA ULAŞIM TOPLU TAŞIM İŞLETMECİLİĞİ TURİZM SANAYİ VE TİCARET ANONİM ŞİRKETİ	BURSA	1	4.02.2013
4931.01	BURULAŞ__BURSA ULAŞIM TOPLU TAŞIM İŞLETMECİLİĞİ TURİZM SANAYİ VE TİCARET ANONİM ŞİRKETİ	BURSA	422	1.04.2018
4931.01	BURULAŞ__BURSA ULAŞIM TOPLU TAŞIM İŞLETMECİLİĞİ TURİZM SANAYİ VE TİCARET ANONİM ŞİRKETİ	BURSA	103	1.04.2018
4931.01	BURULAŞ__BURSA ULAŞIM TOPLU TAŞIM İŞLETMECİLİĞİ TURİZM SANAYİ VE TİCARET ANONİM ŞİRKETİ	BURSA	415	1.04.2018
4931.01	ESTRAM HAFİF RAYLI SİSTEMLER ULAŞIM SAN.VE TİC.A.Ş.	ESKİŞEHİR	568	1.04.2018
3317.01	ESTRAM HAFİF RAYLI SİSTEMLER ULAŞIM SAN.VE TİC.A.Ş.	ESKİŞEHİR	89	22.11.2004
4931.01	ESTRAM HAFİF RAYLI SİSTEMLER ULAŞIM SAN.VE TİC.A.Ş.	ESKİŞEHİR	8	1.01.2019
4931.01	ESTRAM HAFİF RAYLI SİSTEMLER ULAŞIM SAN.VE TİC.A.Ş.	ESKİŞEHİR	241	10.11.2004
7010.01	ESTRAM HAFİF RAYLI SİSTEMLER ULAŞIM SANAYİ VE TİC.A.Ş.	ESKİŞEHİR	246	10.11.2004
5221.01	GAZİULAŞ GAZİANTEP ULAŞIM VE BİLİŞİM HİZMETLERİ A.Ş.	GAZİANTEP	5	15.03.2018
5221.01	GAZİULAŞ GAZİANTEP ULAŞIM VE BİLİŞİM HİZMETLERİ A.Ş.	GAZİANTEP	2	10.12.2022
4931.01	GAZİULAŞ GAZİANTEP ULAŞIM VE BİLİŞİM HİZMETLERİ A.Ş.	GAZİANTEP	378	1.06.2016
4931.01	GAZİULAŞ GAZİANTEP ULAŞIM VE BİLİŞİM HİZMETLERİ A.Ş.	GAZİANTEP	177	1.10.2022
4931.01	GAZİULAŞ GAZİANTEP ULAŞIM VE BİLİŞİM HİZMETLERİ A.Ş.	GAZİANTEP	793	1.01.2016
4931.01	GAZİULAŞ GAZİANTEP ULAŞIM VE BİLİŞİM HİZMETLERİ A.Ş.	GAZİANTEP	7	1.06.1992
4931.01	METRO İSTANBUL SANAYİ VE TİCARET ANONİM ŞİRKETİ	İSTANBUL	3447	1.09.1988
4931.01	İZMİR METRO İZMİR BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ METRO İŞLETMECİLİĞİ TAŞIMACILIK İNŞAAT SANAYİ VE TİCARET ANONİM ŞİRKETİ	İZMİR	661	2.03.1998
3317.01	İZMİR BANLİYÖ TAŞIMACILIĞI SİSTEMİ TİCARET A.Ş.	İZMİR	339	6.01.2010
5221.01	KAYSERİ ULAŞIM TURİZM İNŞAAT TAAHHÜT PROJE MÜŞAVİR SANAYİ VE TİCARET A.Ş.	KAYSERİ	128	1.02.2012

4931.01	KAYSERİ ULAŞIM TURİZM İNŞAAT TAAHHÜT PROJE MÜŞAVİRMÜNİKASYON SANAYİ VE TİCARET A.Ş.	KAYSERİ	257	2.04.2018
4931.01	KAYSERİ ULAŞIM TURİZM İNŞAAT TAAHHÜT PROJE MÜŞAVİRMÜNİKASYON SANAYİ VE TİCARET A.Ş.	KAYSERİ	125	2.04.2018
4931.01	KAYSERİ ULAŞIM TURİZM İNŞAAT TAAHHÜT PROJE MÜŞAVİRMÜNİKASYON SANAYİ VE TİCARET A.Ş.	KAYSERİ	824	8.10.2008
4931.01	KAYSERİ ULAŞIM TURİZM İNŞAAT TAAHHÜT PROJE MÜŞAVİRMÜNİKASYON SANAYİ VE TİCARET A.Ş.	KAYSERİ	2	6.05.2017
4931.01	SAMSUN PROJE ULAŞIM İMAR İNŞAAT YATIRIM SANAYİ VE TİCARET ANONİM ŞİRKETİ	SAMSUN	150	20.08.2010
8010.01	SAMSUN PROJE ULAŞIM İMAR İNŞAAT YATIRIM SANAYİ VE TİCARET ANONİM ŞİRKETİ	SAMSUN	118	9.10.2010
8129.01	SAMSUN PROJE ULAŞIM İMAR İNŞAAT YATIRIM SANAYİ VE TİCARET ANONİM ŞİRKETİ	SAMSUN	14	18.09.2010
4939.01	SAMSUN PROJE ULAŞIM İMAR İNŞAAT YATIRIM SANAYİ VE TİCARET ANONİM ŞİRKETİ	SAMSUN	6	22.10.2013
4222.01	SAMSUN PROJE ULAŞIM İMAR İNŞAAT YATIRIM SANAYİ VE TİCARET ANONİM ŞİRKETİ	SAMSUN	50	3.09.2010
4931.01	ULAŞIMPARK ULAŞTIRMA HİZMETLERİ TİCARET ANONİM ŞİRKETİ	KOCAELİ	1423	13.02.2016
5221.01	ULAŞIMPARK ULAŞTIRMA HİZMETLERİ TİCARET ANONİM ŞİRKETİ	KOCAELİ	15	12.05.2017
3317.01	ULAŞIMPARK ULAŞTIRMA HİZMETLERİ TİCARET ANONİM ŞİRKETİ	KOCAELİ	118	8.01.2021

Kaynak: Bir sendikadan temin edilen işkolu-işyeri listesinden oluşturulmuştur.

Şehir içi raylı sistemlerde yolcu taşıyan ve Nace kodu 'raylı sistemlerde şehir içi yolcu taşımacılığı' olan şirketlerin çalışan sayısı 17.889'dur. Bu sayı, verilerine erişemediğimiz Konya raylı sistem hattında çalışanlar ve Nace kodu farklı olan şirketler de dâhil edildiğinde daha yüksek olabilir. Ayrıca, hafif raylı taşımacılık için yapılan yatırımlar ve proje halindeki girişimler, yakın gelecekte bu alt-sektörde çalışan sayısının artacağına işaret etmektedir.

3.2. 6331 Sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu ve Demiryolu Taşımacılığında İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği

Türkiye'de işçi sağlığı ve güvenliği ile ilgili düzenlemeler, *İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu*'nun yürürlüğe girdiği 30 Haziran 2012 tarihine kadar, 4857 sayılı İş Kanunu'nda yer almaktaydı. Bu nedenle, 4857 sayılı Kanun kapsamında yer alan tüm işyerlerinde, kapsamı daraltan hükümler dikkate alınarak, işçi sağlığı ve güvenliği önlemlerinin alınması zorunluydu.

Bu yasal düzenlemeyle ilgili olarak belirtilmesi gereken ilk husus, 6331 sayılı Kanun ile bu kapsamın genişletilmiş olduğudur (Madde 2): *"Bu kanun; kamu ve özel sektöre ait bütün işlere ve işyerlerine, bu işyerlerinin işverenleri ile işveren vekillerine, çırak ve stajyerler de dâhil olmak üzere tüm çalışanlarına faaliyet konularına bakılmaksızın uygulanır."*

4857 sayılı Kanuna göre, 50 ve üzerinde işçi çalıştıran ve sanayiden sayılan işyerlerinde “iş sağlığı ve güvenliği kurullarının kurulması”, işyerlerinde işyeri hekimi, iş sağlığı ve güvenliği uzmanı çalıştırılması zorunluluğu bulunmaktadır. Oysa İş Kanunu’na tabi olmasına rağmen, sanayiden sayılmayan veya 50’den az işçi çalıştıran işyerlerinde iş sağlığı ve güvenliği tedbirleri konusunda da ciddi sıkıntılar olduğu bilinmektedir.

6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu, kamu kurum ve kuruluşları hariç, ‘çok tehlikeli’ ve ‘tehlikeli’ işlerin yapıldığı, 10’dan az çalışanı olan küçük işletmelerin işçi sağlığı ve güvenliği harcamalarının SGK’nın kısa vadeli sigorta fonundan karşılanmasını öngörmektedir (Madde 7). Bu düzenleme, işçi sağlığı ve güvenliği riskleri yüksek olan, ancak bu alanda yeterli kaynağa sahip olmayan küçük ölçekli işletmeler için uygun bir düzenleme olarak görülebilir. Ancak Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı’na (ÇSGB) bağlı İş Teftiş Kurulu’nun yaptığı denetimlerin sonuçlarına bakıldığında, küçük ölçekli işletmelerin işçi sağlığı ve güvenliğine yönelik olarak kendilerine sunulan bu imkânı kullanmaya motive edecek bir nedenlerinin olduğunu söylemek zordur.

ÇSGB’nin 2022 yılına ait Faaliyet Raporu’nda,¹²⁶ 2022 yılında ‘işin yürütümü yönünden’ 148 programlı ve 8.444 program dışı olmak üzere toplam 8.592 teftiş yürütüldüğü bilgisine yer verilmektedir. İşçi sağlığı ve güvenliğine ilişkin olarak ise 15.761 programlı ve 2.081 program dışı olmak üzere toplam 17.842 teftiş yapılmıştır. Bu veriler, ‘işin yürütümü yönünden’ teftişlerin çoğunlukla ihbar, şikâyet, işkolu tespiti gibi program dışı nedenlerle yapılırken, işçi sağlığı ve güvenliği teftişlerinin ise daha çok programlı olarak gerçekleştirildiğini göstermektedir. Program dışı teftişlerin tanımı raporda şöyle verilmiştir (ÇSGB, 2023:140): *“Programlı teftişler dışında kalan, ihbar, şikâyet, işkolu tespit, 6735 sayılı Kanuna göre yapılan incelemeler, iş kazası, meslek hastalığı, güvenlik raporu ve Başkanlığa intikal ettirilen evraklardan teftiş hizmetiyle bağdaşır nitelikte olanların teftiş programına alınması sonucu [gerçekleştirilen] incelemelerden oluşmaktadır.”*

Raporda, iş teftişinin önemli bir yönü olan ve hem uluslararası hem de ulusal mevzuatta yer verilen önel verilmesi uygulaması hakkında bilgi verilmektedir. Önel verilmesi uygulaması, iş teftişi sırasında tespit edilen eksiklik ve aykırılıkların teftiş süreci tamamlanmadan işveren tarafından düzeltilmesine imkân tanıyan bir yöntemdir. Buna göre, müfettişler teftiş sırasında mevzuata aykırı bir durum tespit ettiklerinde, işverene bu durumu gidermesi için bir süre tanıyabilmektedir. İşveren bu süre içinde aykırılığı giderdiğini müfettişlere bildirdiğinde, müfettişler teftişe devam ederler. Aykırılığın giderildiği durumlarda işverene herhangi bir idari para cezası uygulanmaz (ÇSGB, 2023:136-137).

Raporda, iş teftişi anlayışının önleme odaklı olması gerektiği vurgulanmaktadır. Ancak, idari para cezası ve önel verme uygulaması arasında uygun bir denge kurulamadığı durumlarda, idari para cezasının caydırıcı etkisinin zayıflayabileceği ve mevzuata aykırı davranışların artabileceği düşünülebilir. Bu nedenle, idari para cezası ve önel vermenin kriter ve sonuçlarının net olarak tanımlanması ve bunların dengeli ve etkin bir şekilde uygulanması gerekmektedir.

126 Sözü edilen raporda, 2022 yılında gerçekleştirilen toplam 26.434 teftişin, yüzde 60’ının programlı, yüzde 40’lık kısmının ise program dışı gerçekleştirildiği görülmektedir. Öte yandan, 2022 yılında tamamlanan programlı teftişlerde 992.544 (işin yürütümü 35.447, işçi sağlığı ve güvenliği 957.097) program dışı teftişlerde ise 1.4419.659 (işin yürütümü 1.113.066, işçi sağlığı ve güvenliği 306.593) olmak üzere, tüm teftişlerde toplam 2.412.203 çalışana ulaşıldığı bilgisine de yer verilmektedir (ÇSGB, 2023:137).

Söz konusu rapor incelendiğinde, işçi sağlığı ve güvenliği denetimlerinin yöntemine ilişkin önemli bir diğer sorunun, bu denetimleri yapan personelin sayısının yetersizliği olduğu görülmektedir. ÇSGB'nin 2022 yılı Faaliyet Raporu'na göre, müfettiş ve müfettiş yardımcısı olarak görev yapan personel sayısı 938'dir (ÇSGB, 2023:16). Bu durum, Türkiye'de işçi sağlığı ve güvenliği alanındaki öncelikli problemlerden birinin, denetim faaliyetlerini yürütecek personelin eksikliği olduğunu göstermektedir. Bu nedenle, 6331 sayılı Kanun, iş sağlığı ve güvenliği kapsamını, 'çok tehlikeli' ve 'tehlikeli' işlerin yapıldığı ve 50'den az işçi istihdam eden küçük işletmelerin işçi sağlığı ve güvenliği harcamalarının SGK'nın kısa vadeli sigorta kolu fonundan karşılanmasını öngörerek, 4857 sayılı Kanundan daha geniş bir kapsama sahip olsa da hem kullanılan denetim yöntemi hem de denetimi yapan personel sayısının azlığı, sistemin etkinliğini olumsuz yönde etkilemektedir.

6331 sayılı Kanununun işyeri hekimleri ve iş güvenliği uzmanlarının sorumluluklarına ilişkin hükümleri hem akademik hem de sendikal çevrelerden eleştiri almaktadır. Bu hükümler, işçi sağlığı ve iş güvenliği hizmetlerinin etkin bir şekilde yürütülmesini engellemekte ve bu kişileri işverenin baskısı altında bırakmaktadır. İşyeri hekimleri ve iş güvenliği uzmanlarının iş sözleşmelerinin işveren tarafından feshedilmesi durumunda, bir yıllık ücretlerine eşit ilave tazminat alma hakları 2015 yılında yasalaşmıştır. Bu hak, bu meslek gruplarının korunması yolunda atılmış bir adımdır. Ancak bu değişiklik, işçi sağlığı ve güvenliği ortamının iyileştirilmesi ve hizmet kalitesinin artırılması bakımından yeterli değildir. İşyeri hekimleri ve iş güvenliği uzmanları, işverene bağlı olarak çalıştıkları için, işçi sağlığı ve güvenliği konusunda bağımsız karar verme yetkisine sahip değildir. Aynı zamanda, herhangi bir kaza durumunda, sorumlulukları çok yüksektir. Bu nedenle, bu kişiler çoğu durumda korumasız kalmaktadır. Kamu kurum ve kuruluşlarının yapacağı denetimlerle, güvenli bir çalışma ortamı sağlanması gerekmektedir. Ancak Kanunun ilgili maddeleri, bu denetimleri de zorlaştırmakta ve iş yeri hekim ve iş güvenliği uzmanlarının işyerindeki durumlarını iyileştirmemektedir.

Öte yandan, 6331 sayılı Kanununun, "*İş Sağlığı ve Güvenliği Hizmetleri*" ve "*İş Sağlığı ve Güvenliği Hizmetlerinin Desteklenmesi*" başlıklarını taşıyan 6. ve 7. maddelerinde yer alan düzenlemelerin, kamu kurumları ile 50'den az çalışanı olan ve az tehlikeli sınıfta yer alan işyerleri için 1 Temmuz 2016 tarihinde yürürlüğe girmesi öngörülmüştü. Fakat bu tarih, önce 1 Temmuz 2017'ye, sonra 1 Temmuz 2020'ye ve en son olarak da 31 Aralık 2023'e kadar ertelenmiştir. Bu durum, kanun koyucunun işçilerin sağlık ve güvenlik haklarını göz ardı ettiğini göstermektedir.

Sözü edilen ertelemeler nedeniyle, BTS'nin örgütlü olduğu kamu kurumlarında işçi sağlığı ve güvenliği ile ilgili bu temel düzenlemeler henüz uygulanmamaktadır. Bu konu sendikanın mücadele gündeminin üst sıralarında yer alan sorunlardan biridir. BTS, bu konuyla ilgili taleplerini hemen her toplu sözleşme dönemi öncesinde hazırladığı metinlerde dile getirmektedir. BTS ile yaptığımız görüşmede, sendika yetkilileri demiryolu taşımacılığında bu yasal düzenlemenin yürürlüğe girmesinin hem işçi sağlığı ve güvenliği hem de yasanın sağladığı koruma sistemine katılma açısından kurumsal ve teşvik edici bir etkiye sahip olacağını belirtmiştir.

3.2.1. Demiryolu Taşımacılığında İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği

Bu noktada, demiryolu çalışanlarının çalışma koşullarının insan sağlığı üzerindeki etkilerine ilişkin olarak literatürde nadiren rastlanan bir çalışmaya değinmek faydalı olacaktır. “*Demiryolu İşçilerinin Çalışma Koşullarından Kaynaklanan Sağlık Sorunları*” (2010) başlıklı bu araştırma, Haydarpaşa Tren Garı’nda tren teşkil memuru (manevracı) olarak görev yapan işçilerin çalışma koşullarının sağlık sorunlarına olan etkisine dair bakış açılarını belirlemeyi amaçlamaktadır. Araştırmanın verileri, sahada (rayların üzerinde) çalışan altı ila 8 kişilik 3 farklı işçi grubuyla, dinlenme barınaklarında gerçekleştirilen odak grup görüşmeleri yoluyla elde edilmiştir. Bunun yanı sıra, araştırmacılar işçilerin çalışma ve dinlenme alanlarının fiziksel koşullarını da gözlem altına almıştır (Altundaş vd., 2010:36).

Araştırmanın sonuçları endişe vericidir ve şu şekilde özetlenebilir: Katılımcıların tamamı devlet memuru statüsünde olup, üç vardiya halinde çalışmaktadır ve haftalık çalışma süresi 56 saattir. Bu çalışanlar hiçbir işyeri güvenliği eğitimi almamıştır ve genel olarak iş memnuniyetleri düşüktür. Açık alanda çalışmak, işin en büyük zorluklarından biridir ve işçiler özellikle vagonlar arasında çalışırken maruz kaldıkları tuvalet atıklarıyla bulaşma riskinden endişe etmektedir. Yüksek gerilim hatları ve gürültü gibi diğer maruziyetler de söz konusudur. Ayrıca, vagonlar arasında sıkışma, ezilme ve uzuv kaybı gibi riskler ile diğer iş kazaları da raporda yer almaktadır. Çalışma koşullarıyla ilişkilendirilen sağlık sorunlarının başında ise kas-iskelet sistemi hastalıkları gelmektedir (Altundaş vd., 2010:41-43).

Araştırmada, işçilerin çalışma koşullarının fiziksel olarak zorlayıcı, çalışma saatlerinin düzensiz, ücretlerinin düşük ve çalışma ve dinlenme ortamlarının yetersiz olduğu belirtilmektedir. Vardiya sistemiyle çalışmanın uyku bozukluklarına, aile ilişkilerinde¹²⁷ ve sosyal yaşamlarında sorunlara yol açtığı da araştırmanın önemli bulgularından biridir. Araştırmaya katılan işçilerin büyük bir kısmının kas-iskelet sistemi şikâyetlerinin bulunduğu ve bunun işçilerin yaşam kalitesini olumsuz etkilediği belirlenmiştir. Ayrıca, araştırmaya katılan manevracıların tamamının gürültülü bir ortamda çalıştığı, bu durumun işitme kaybına yol açtığı, 2 kişinin işitme kaybı tanısı aldığı tespit edilmiştir. Araştırmada manevracıların dile getirdiği bir diğer sorun ise vagonların kanalizasyon sisteminin dışarıya açık olmasıdır. Bu durum, enfeksiyon gibi bulaşıcı hastalıklara yakalanma riskini artırmakta ve manevracıların kendilerini kirli hissetmelerine sebep olmaktadır. Araştırmacılar, bu durumun psikolojik bir yük oluşturduğunu ve manevracıların özsaygısını düşürdüğünü gözlemlemiştir. Öte yandan, demiryollarında rayların üzerinde çalışanlar için de önemli risk faktörleri mevcuttur. Araştırmada, raylarda çalışanların küçük çaplı el kesiklerinden başlayarak ölümlü kazalara kadar uzanan bir yelpazede kaza ve yaralanma vakalarına maruz kaldıkları rapor edilmiştir (Altundaş vd., 2010:41-43).

Araştırmada, manevracıların yasal statüleri gereği beyaz yakalı çalışan konumunda olmaları gerekirken mavi yakalılar gibi çalıştıkları ve bu nedenle mesleki sağlık riskleriyle karşı karşıya

127 Bu konuyla ilgili Sait Bardakçı ve Raşit Ağzitemiz’in şu çalışması incelenebilir: “Tren Makinistlerinin İş Yükü Algılarının Aile-İş ve İş-Aile Çatışmaları Üzerindeki Etkisinin Yapısal Eşitlik Modellemesi ile İncelenmesi” (2022). Erişim Linki: <https://dergipark.org.tr/tr/pub/ulibud/issue/74940/1194129>

kaldıkları belirtilmektedir. Manevra işlemlerinin doğası gereği meslek hastalıklarına yakalanma olasılıkları yüksek olan bu çalışanlar, yasal düzenlemelerin yetersizliği nedeniyle tanı ve tedavi imkânlarından mahrum kalmaktadır. Ayrıca, demiryollarında çalışan kamu personeli için işyeri hekimliği hizmetlerinin bulunmadığı da vurgulanmaktadır. Bu durum, işçilerin hem fiziksel hem de psikolojik sağlıklarını olumsuz yönde etkilemektedir. (Altundaş vd., 2010:43).

Bu noktada, bu araştırmanın tamamlanmasından 2 yıl sonra, 2012 yılında yürürlüğe giren 6331 sayılı Kanuna rağmen, “iş sağlığı ve güvenliği hizmetleri” başlığı altındaki 6. ve “iş sağlığı ve güvenliği hizmetlerinin desteklenmesi” başlığı altındaki 7. maddelerde yer alan hükümlerin, kamu kurumları ile 50’den az çalışanı olan ve az tehlikeli sınıfta bulunan işyerleri için sürekli olarak erteleniyor olmasının, demiryolu çalışanlarının işçi sağlığı ve iş güvenliği konusunda temel korunma haklarından yoksun kalmalarına yol açtığını belirtmemiz gerekir.

BTS ile yaptığımız görüşmede sendika yetkililerinin işçi sağlığı ve iş güvenliğine ilişkin sorularımıza verdikleri cevaplar, sözü edilen araştırmanın çalışma ortamından kaynaklanan sağlık problemlerine dair sonuçlarının güncelliğini koruduğunu teyit etmemize olanak sağlamıştır.

Öte yandan, BTS ile yaptığımız görüşmede öne çıkan konulardan biri de personel eksikliği nedeniyle faal personele fazla çalışma yaptırılması, bu durumun istisnai bir durum olmaktan çıkıp olağan hale gelmesi ve bunun sadece personelin sağlığına zarar vermekle kalmayıp, aynı zamanda tren işletmeciliği açısından seyrüsefer güvenliğini de tehlikeye atıyor olmasıdır.

8 saat üstü çalışmanın süreklilik kazanması iş kazalarına yol açan önemli bir faktördür. Tren üstünde çalışanlar, daha fazla tren görevi aldıklarında aylık gelirlerini artırabilmektedir. Ancak, uzun çalışma süreleri sağlık sorunlarına sebep olmakta ve çalışanlar elde ettikleri bu ek gelirden vazgeçmemek için bu sorunları saklama eğilimi göstermektedir. Bu çalışma şartları yüzünden çalışanların çoğunun yukarıda sözü edilen meslek hastalıklarına maruz kaldıklarını ifade etmek mümkündür.

Bu noktada, TCDD’nin personel politikasının önemli bir parçası olan “Sağlık ve Psikoteknik Yönergesi”ne dikkat çekmek gerekir. Bu yönerge, Emniyet Kritik Görevler kapsamında çalışan (faal personel tabir edilen ve 24 saat esaslı olarak görev yapan) personelin sağlık ve psikoteknik durumlarına ilişkin düzenlemeleri içermektedir. Bu yönergeye göre, faal olarak uzun süre görev yapan ve bu süreçte sağlık sorunları yaşayan personel, psikoteknik değerlendirmede ‘yetersiz’ bulunması durumunda, Kurum tarafından, ihtiyaca göre başka bir göreve atanabilmektedir. Bu atamalar, personelin ekonomik ve sosyal haklarını olumsuz etkileyebilecek ve mevcut ünvanına uygun olmayan statülerde olabilmektedir. Bu durum, personelin yıpranmasına neden olan çalışma koşullarını iyileştirmek yerine, personeli cezalandıran bir yaklaşım olarak görülebilir. Dolayısıyla, Kurum içinde, faal personelin sağlık ve psikoteknik sorunları nedeniyle görev değiştirmesinin gündeme gelmesi durumunda, ekonomik ve sosyal haklarını koruyacak ve ünvanına uygun düşen bir görevlendirme yapılmasını sağlayacak mevzuat değişikliğine ihtiyaç duyulmaktadır.

Kurumun asli personeli ile asli olmayan personeli arasındaki görev paylaşımı, 1990'lı yıllardan itibaren değişim göstermeye başlamıştır ve bu süreç 2000'li yıllarla birlikte hız kazanmıştır. Kurumun asli personeli tarafından yürütülen hizmetlerin bir kısmı, asli olmayan personel tarafından devralınmıştır. Bu hizmetlerin gerçekleştirilmesi için 2 farklı yöntem kullanılmaktadır. Bir yöntem, personel sayısına göre hizmet alımı yapılmasıdır. Bu yöntemde, çalışan personel sayısı kesin olarak bilinmektedir. Diğer yöntem, işin süresine ve kapsamına göre hizmet alımı yapılmasıdır. Bu yöntemde, personel sayısı önemli değildir, önemli olan işin zamanında ve tam olarak yapılmasıdır. Fakat bu şekilde tanımlanan bazı işler, aslında personel gerektiren işler olmasına rağmen, yasal sorumluluktan kaçınmak için iş bazlı hizmet alımı olarak gösterilmektedir.

TCDD yönetimi, 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu'nun 62. maddesinin e) bendinin 2. fıkrasına ve 4857 sayılı İş Kanunu'na uygun olarak alt işverenlik yönetmeliğine göre çalıştırmak zorunda olduğu işçilerin, bu yasanın 53. ve 56. maddelerinde belirtilen yıllık ücretli izin hakkı ve izin sürelerini de tanımamaktadır. Bu durumda, kamu alanında çalışan ancak en temel izin hakkından yoksun bırakılan işçilerin işçi sağlığı ve iş güvenliği uygulamalarından da gereği gibi yararlanamayacakları açıktır.

3.2.2. Demiryolu Taşımacılığında İş Kazaları

Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO), iş kazasını “belirli bir zarar veya yaralanmaya yol açan, önceden planlanmamış beklenmedik bir olay” şeklinde tanımlamaktadır. Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ) ise iş kazası için benzer ama biraz daha geniş bir tanım yapmaktadır: “[iş kazası] önceden planlanmamış çoğu zaman kişisel yaralanmalara, makinelerin, araç ve gereçlerin zarara uğramasına, üretimin bir süre durmasına yol açan bir olaydır.”¹²⁸

Tüm dünyada iş kazalarını önlemek için yapılan düzenlemelere ve alınan önlemlere rağmen, iş kazaları ve bu kazalarda yaralanan, çalışamaz hale gelen veya hayatını kaybedenlerin sayısı artış göstermektedir. Türkiye ise uzun yıllardır iş kazaları konusunda dünya sıralamalarında en üst sıralarda yer almaktadır.

“Avrupa Birliği'nin (AB) resmi istatistik ofisi Eurostat ve Sosyal Güvenlik Kurumu'nun (SGK) verilerine göre Türkiye iş kazalarında en fazla insanın hayatını kaybettiği ülkeler sıralamasında birincidir.” ILO'nun istatistik birimi ILOSTAT'ta yer alan verilere göre, her 100 bin çalışan başına düşen ölümlü iş kazaları sıklığı açısından Türkiye 9. sırada yer almaktadır.¹²⁹

6331 sayılı Kanun, 2012 yılında yürürlüğe girmiş olmasına rağmen, iş kazalarının önlenmesinde yeterli bir etki yaratamamıştır. Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği (TMMOB) Makine Mühendisleri Odası, 2023 yılının Nisan ayında yaptığı bir basın açıklamasında, 6331 sayılı Kanunun eksikliklerini ve çözüm önerilerini kamuoyuyla paylaşmıştır:¹³⁰ “[H]ükümet ve ilgili bakanlık yetkili-

128 Erişim Linki: <https://isgrehberi.org/2018/01/23/is-kazasi-tanimi/> (Erişim Tarihi: 01.08.2023)

129 Erişim Linki: <https://tr.euronews.com/2021/04/29/turkiye-ve-avrupa-da-is-kazalar-en-fazla-isci-olunlerinin-yasandigi-ulke-turkiye> (Erişim Tarihi: 01.08.2023)

130 Erişim Linki: <https://www.mmo.org.tr/merkez/basin-aciklamasi/isci-sagligi-guvenligi-ve-tum-calisma-yasami-mevzuati-kamuculuk-ve-sosyal> (Erişim Tarihi: 30.10.2023)

leri; ‘yasadan sonra iş kazaları ve meslek hastalıklarında azalma olacağını’ sürekli olarak tekrarladılar. Oysa resmî istatistikler gösteriyor ki, 2012 yılından bu yana iş kazası sayıları ve iş kazası sonucu ölümlerde azalma bir yana, hep artış olmuştur. Bu artışlar sermayenin azami kâr hırsı ve iktidarın sermayeyi destekleme politikalarından kaynaklanmaktadır.”

Taşımacılık sektörü ise tüm iş kazalarının büyük bir kısmını oluşturmaktadır. Türkiye’de taşımacılık faaliyetleri hem AB ülkeleri hem de diğer dünya ülkelerine göre daha fazla kaza riski içermektedir. Bu durum, Türkiye’de taşımacılık sektörünün kurallara bağlı bir yapıya sahip olmasına ve taşımacılığın payının gelişmiş ülkelere göre daha düşük olmasına rağmen böyledir.

Demiryolu taşımacılığında çalışma koşullarının işçi sağlığı üzerindeki etkileri konusunda literatürde mevcut olan ve sendikal kadrolarla yaptığımız görüşmelerde elde ettiğimiz bilgiler ışığında bir değerlendirme yapmaya çalıştık. Ancak bu konuda ölümcül olmayan kazaların kayıtlarının yetersiz olduğunu gördük. Bu nedenle, araştırma kapsamında görüştüğümüz sendikalara bu alandaki veri eksikliğinin giderilmesi için çalışma yapmalarını ve raporlarını kamuoyuyla paylaşmalarını önerdik. Bu önerimizin sendikalar tarafından dikkate alınacağını umuyoruz.

İş kazalarına ilişkin verilerdeki bu eksiklikler nedeniyle, demiryollarında yaşanan kazaları ele almadan önce, 6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu dışında, demiryolu taşımacılığını düzenleyen diğer mevzuatı ve bunların demiryolu taşımacılığındaki iş kazaları üzerindeki etkisi üzerinde duracağız.

Demiryolu Güvenlik Direktifi (2004/49/EC), AB’nin demiryolu sektöründe güvenlik standartlarını belirleyen ve üye ülkelerin uyması gereken bir yasal metindir. 2004 yılında yürürlüğe giren direktif, demiryolu altyapısı, araçlar, personel ve trafik yönetimi gibi konularda emniyet yönetim sistemlerinin kurulmasını ve denetlenmesini zorunlu kılmaktadır. Direktifin 14. maddesi, emniyet yönetim sistemlerinin nasıl oluşturulacağı, uygulanacağı ve izleneceği ile ilgili detaylı bilgiler içermektedir: “AB mevzuatında (2004/49/AT Direktifi Madde 9) öngörüldüğü üzere, demiryolu işletmeleri ve altyapı yönetimleri, Demiryolu Emniyet Makamı tarafından düzenlenen emniyet yapısı dâhilinde belirlenecek genel emniyet hedeflerine ulaşmak üzere kendilerine ait bir emniyet yönetim sistemi kurmalıdır. Bu emniyet yönetim sistemlerinde, mümkün mertebede üçüncü şahıslardan kaynaklananlar da dâhil olmak üzere yürütülen faaliyetlere ilişkin riskler, ilgili emniyet göstergeleri vasıtasıyla izlenebilmeli ve kontrol altında tutulabilmelidir.” Bu kapsamda, AB bünyesinde Demiryolu Emniyet Yönetmeliği başta olmak üzere, çeşitli yönetmelik ve yönergeler yayımlanmıştır (Uzuner, 2014:92):

“Emniyet Yönetimi Sistemi (EYS), bakım/onarım, malzeme tedariki ve bir sözleşme karşılığı 3. şahıslarca yapılan işler de dâhil olmak üzere demiryolu işletmesi faaliyeti ile alakalı tüm risklerin kontrol altına alınmasını sağlar. İşletmenin, Emniyet Yönetim Sistemi (EYS) ile hem kendinde bulunan hem de yüklenicilerin çalıştırılmasından kaynaklanan risklerini yönetmek için kullandığı etkili süreçler; risk tespiti ve değerlendirmesi, riski düşürme tedbirlerinin uygulamaya konması, her tür kurallara uyma, personel keyfiyeti, eğilimlerin takip edilmesi ile sonuçlardan faydalanma, işletme içi ve dışında emniyet açısından önemli bilgilerin yönlendirilmesi ve süreç gidişatlarının ve elemanların denetlenmesidir.”

TCDD Emniyet ve Kalite Yönetimi Daire Başkanlığı tarafından yayınlanan TCDD Emniyet Yönetim Sistemi El Kitabı'nda, "TCDD Emniyet Yönetim Sisteminin Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü (UHDGM) tarafından 25.05.2018 tarihinde 'Emniyet Yetki Belgesi' ile belgelendirildiği, TCDD'nin UHDGM tarafından hazırlanan Demiryolu Emniyet Yönetmeliği'nin şartlarını yerine getireceği ve emniyete etkisi olan tüm iş süreçlerinin kesintisiz olarak planlanmasını, uygulanmasını ve kontrol edilmesini sağlayacağı" belirtilmektedir (2020:8).

Türkiye'de demiryollarını ilgilendiren yönetmeliklerden bazıları şunlardır: Demiryolu Emniyet Yönetmeliği, Demiryolu Emniyet Kritik Görevler Yönetmeliği, Tehlikeli Maddelerin Demiryolu ile Taşınması Hakkında Yönetmelik, Hemzemin Geçitlerin Korunması Bakımı ve Yönetimi ile Geçit Bekçilerinin Görevlerine Ait Yönetmelik. Ayrıca, yukarıda yer alan yönetmeliklerin dışında günlük operasyonlarda ve özel durumlarda uygulanması gereken yönergeleri içeren genel emirler de bulunmaktadır.

Bu yönetmelik ve genel emirlerin varlığına rağmen demiryollarında büyük çaplı kazalar yaşanmaya devam etmektedir. Bu kazaların sebepleri arasında personel hatası, teknik arıza, yol durumu, hemzemin geçit güvenliği gibi faktörler bulunmaktadır. Bazı hat kesimlerinde yolların modernize edilmesine ve hız limitlerine uyulmasına rağmen trenin raydan çıkması (dray) gibi kazalar yaşanmaktadır. Hemzemin geçitlerde de birçok iyileştirme yapılmasına rağmen, yoğun nüfuslu hat kesimlerinde insan ve araç geçişlerinin engellenememesi sonucu kazalar oluşmaktadır. Personel hatası olarak tanımlanan sebeplerin altında ise demiryolu çalışanlarının sayısının yetersiz olması, çalışanların eğitimlerinin eksik olması, çok sık fazla mesai yapmaları ve aşırı yorgunluk/bitkinlik durumları yatmaktadır.

TCDD'nin Emniyet Yönetim Sistemi Raporu'na göre, 2019 yılında meydana gelen kazaların birinci derece nedenleri şöyledir (TCDD, 2020:23): "2019 yılı kazalarının 1. Düzey neden dağılımı incelendiğinde 214 adedi personel, 197 adedi harici insan, 115 adedi teknik ve 26 adedi diğer (organizasyon) kaynaklı olarak kaydedildiği görülmüştür."

Demiryolları, ulaşım türleri arasında güvenlik açısından önde gelen bir konumdadır. Bu üstünlük, titizlikle işleyen denetim mekanizmaları ve personel hatalarını engelleyen sistemlerin mevcudiyetine dayanmaktadır. Kazaların engellenememesinin temel nedeni, bu mekanizmaların yeterince etkin bir şekilde kullanılmamasıdır.

EYS kapsamında yapılmış olan düzenlemelerin bir kısmı bunun öncesinde de uygulamada olan düzenlemelerdi. EYS öncesinde TCDD, demiryolu trafiğine ve çalışanlara yönelik olarak çok sayıda düzenleme yapmıştı. EYS'nin esas farkı AB standartlarına uyum sağlamak için bazı değişiklikler gerçekleştirmiş olmasıdır. Tüm bu düzenlemelere rağmen demiryollarında emniyetin tam olarak sağlandığından ve çalışanların sağlığının korunduğundan söz etmek mümkün değildir.

Son yıllarda demiryollarında kaza sayısında büyük bir düşüş gözlenmektedir. Gelişmiş ülkelere göre hâlâ daha fazla kaza yaşanıyor olmakla birlikte, 2000-2022 yılları arasında kaza sayısı 767'den 72'ye inmiştir. Bu, yüzde 90'dan fazla bir azalma anlamına gelmektedir. TCDD'nin istatistik yıllıklarına göre, 2018-2022 yılları arasındaki kaza verileri aşağıdaki gibidir:

Tablo 23: TCDD 2018-2022 Yılları Arasında Demiryollarında Gerçekleşen Kazalar

KAZALAR	2000	2005	2010	2015	2020	2021	2022
ÇARPIŞMALAR	42	16	8	4	9	9	3
DREYMANLAR	87	88	52	28	22	29	20
GEÇİT ÇARPIŞMASI	361	194	46	27	17	12	21
DİĞER KAZALAR	21	6	4	6	4	3	2
TOPLAM	511	304	110	65	52	53	45
TRENDEN DÜŞME	67	60	18	2		2	2
TRENİN ŞAHSİ ÇARPMASI	189	158	66	34	14	18	25
TOPLAM	256	218	84	36	14	20	27
TOPLAM KAZA SAYISI	767	522	194	101	66	73	72

Kaynak: TCDD ilgili tarihli istatistik yıllıklarından derlenmiştir.

Tablodan görülebileceği gibi hem çarpışmalar hem de diğer kaza türlerinde son yıllarda ciddi bir azalma yaşanmıştır. Kaza türlerine bakıldığında, çarpışmalar, dreymanlar, geçit çarpışması ve diğer kazaların tamamında azalma görülmüştür. Özellikle geçit çarpışması, 2000 yılında 361 iken, 2022 yılında 21'e inmiştir.

Bu noktada, demiryollarında kaza sayılarının azalmasına rağmen, YHT projelerindeki acelecilik ve bu aceleciliğin eşlik ettiği eksikliklerle birlikte demiryolu hatlarında çok sayıda can kaybına, yaralanmaya ve maddi hasara yol açan ciddi kazalar yaşandığının vurgulanması gerekmektedir. Bu kazaların bazıları şunlardır:

- 17 Temmuz 2004 tarihinde 41 kişinin hayatını kaybettiği Pamukova'daki hızlandırılmış tren kazası
- 11 Ağustos 2004 tarihinde 8 kişinin hayatını kaybettiği Tavşancıl tren kazası
- 28 Ocak 2008 tarihinde 9 kişinin hayatını kaybettiği Kütahya tren kazası
- 27 Ağustos 2009 tarihinde 5 kişinin hayatını kaybettiği Cumhuriyet Ekspresi kazası
- 8 Temmuz 2018 tarihinde 25 kişinin hayatını kaybettiği Çorlu tren kazası
- 13 Aralık 2018 tarihinde 9 kişinin hayatını kaybettiği Ankara YHT tren kazası

Araştırmamız sırasında, TCDD'nin İstatistik Yıllığı'ndaki kaza verileri ile Emniyet Yönetim Sistemi Raporu'ndaki kaza verileri arasında önemli bir farklılık bulunduğunu saptadık. Bu farklılık, TCDD'nin İstatistik Yıllıklarında verilen kaza sayılarının, sadece "önemli kaza" olarak tanımlanan kazaları içermesinden kaynaklanmaktadır. Bu kazalar, ölüm, ağır yaralanma veya maddi hasarın meydana geldiği kazalardır. Öte yandan, bu kazaların yanı sıra, "önemli kaza" kategorisine gir-

meven, ancak potansiyel riski yüksek olan kazalar da vardır. Bu kazalar, hafif yaralanmalarla atlatılmış olsa da daha ciddi sonuçlara yol açabilecek nitelikte kazalardır. TCDD'nin EYS Raporu, bu tür kazaların sayısını da vermektedir (TCDD, 2020:7):

"2019 [y]ılında meydana gelen 339 demiryolu kazasının 83 adedi yani %25'i önemli kazadır. Bu önemli kazalarda 54 ölüm ve 28 ağır yaralanma olmuş, yaklaşık 35 milyon TL maddi hasar meydana gelmiştir. Ölümün %95'i hemzemin geçit ve şahıs kazalarıdır. Önemli kazalar haricindeki kazalar içinde 30 adet potansiyel riski yüksek kaza (ölüm ve ağır yaralanma olmadan hafif yaralanmalar ile atlatılmış kaza) olmuştur. Önceki yıla göre kaza sayısında %15 azalış olmasına rağmen önemli kaza sayılarında %17 artış vardır."

TCDD Taşımacılık A.Ş. Kurumsal Emniyet Yönetimi Daire Başkanlığı'nın 27 Ekim 2020 tarih ve 20/95 sayılı kararı ile kabul edilen ve 16 Kasım 2020 tarihinde yürürlüğe giren "TCDD Taşımacılık A.Ş. Genel Müdürlüğü Kaza İnceleme Yönergesi"nde "önemli kaza"¹³¹ ve "ciddi kaza" tanımlamaları şu şekilde yapılmaktadır (2020:17):

"Ciddi kaza: En az bir kişinin ölümü veya en az beş kişinin ağır yaralanması ile sonuçlanan ya da araçlarda, yolda, diğer tesislerde veya çevrede meydana getirdiği zararların toplamı en az iki milyon Euro karşılığı TL olan kazaları ifade eder.

Önemli kaza: Hareket eden en az bir demiryolu aracının karıştığı, en az bir kişinin öldüğü veya ağır şekilde yaralandığı kazalardır. Araçta, hatta, yapılarda veya çevrede önemli hasara ya da trafikte kapsamlı aksamalara sebebiyet veren kazalardır. Atölye, depo ve antrepolarda olan kazalar hariçtir."

Yönetmelik, bir kazanın önemli kaza sınıfına girmesi için, demiryolu aracının "hareket halinde" olması ve aşağıdaki durumlardan en az birini içermesi gerektiğini belirtmektedir (2020:17):

- [En az] bir kişinin ölmesi,
- [En az] bir kişinin ağır şekilde yaralanması,
- Araçta, hatta, yapılarda veya çevrede önemli hasara sebebiyet vermesi,
- Ana hat tren hizmetlerinin 6 saat ve daha fazla süreyle durdurulması,
- Kaza yerinin atölye, depo veya antrepo olmaması.

Yönetmelikte, demiryolu aracının hareket halinde olması, mutlak hızının 0 m/s'den farklı olması olarak tanımlanmıştır. Ancak, bu tanımın "demiryolu araçlarındaki yangınlar" ve "tehlikeli mal taşımacılığıyla ilgili kazalar" gibi durumlarda geçerli olmadığı da belirtilmiştir (2020:17):

- Atölyelerde, antrepolarda veya depolarda olan bir kaza ana hattaki araçlar için tehlike arz etse de bildirilmez.
- Demiryolu aracının atölyeden/antrepodan/depodan çıkmış kabul edileceği sınır, ana hatta veya benzer bir hatta erişmek için izin alması gereken noktadır. Bu nokta genellikle bir sinyalle veya limit taşıyla belirlenir.
- Yük terminallerindeki kazalar, sadece hareket halindeki trenler kazaya müdahil olmuşsa dâhil edilir.

¹³¹ Bu noktada, araştırmada yer verdiğimiz EYS Raporu 2019 yılına ait olmasına rağmen, o yıl yürürlükte olan Kaza, Araştırma, İnceleme ve Raporlama Yönergesi'nde de "önemli kaza"nın aynı şekilde tanımlandığını belirtmek isteriz. Bu yönetmeliğin erişim linkini paylaşmak mümkün olmamakla birlikte, internette arama motorlarını kullanarak erişim sağlamak mümkündür.

Bu bağlamda, TCDD Genel Müdürlüğü Emniyet ve Kalite Yönetim Dairesi Başkanlığı'nın 2019 Yılı EYS Raporu'na göre, demiryollarında bir yıl içinde çok sayıda kaza meydana gelmiştir. Raporla toplam kaza sayısı 339 olarak verilmektedir ve bu da demiryollarında neredeyse her gün bir kaza yaşandığı anlamına gelmektedir.

Türkiye'de demiryollarında işçi sağlığı ve iş güvenliği için yapılan çalışmaların yeterli olmadığı bir gerçektir. Ancak, bu alanda bazı önemli gelişmeler de kaydedilmiştir. Örneğin, yol yenilemeleri, hemzemin geçit sayılarının artırılması gibi tedbirler alınmıştır. Bu tedbirlerin demiryolu taşımacılığında iş kazalarını azaltmaya yönelik bir potansiyele sahip olduğu istatistiklerle de desteklenmektedir.

Bu çerçevede, İsveç'in hemzemin geçitler konusundaki başarısı¹³² ve uygun altyapı ve sinyalizasyon sistemlerinin kullanılmasının önemi ön plana çıkarılmaktadır. 8.500 hemzemin geçide sahip olan bu ülkede son 15 yılda hemzemin geçitlerde yalnızca 1 kazanın yaşanmış olması gerçekten de kayda değerdir. İsveç bunu ana yollardaki geçitlerin üstüne karayolu köprüsü yaparak ve uygun yerlere gerekli kapı, ışıklandırma ve sinyalizasyon sistemlerini koyarak sağlamıştır.¹³³

Demiryolu taşımacılığında iş kazalarını azaltmak için yapılması gereken yatırımlar hem devlet hem de özel sektör için ek bir yük oluşturmaktadır. Bu yatırımlar, işverenler tarafından gereksiz ve rekabet güçlerini azaltan bir masraf olarak algılanabilmektedir. Bu nedenle, kâr amacı gütmeyen kamu kuruluşlarının özel sektöre kıyasla bu yatırımlara daha çok önem atfedebilecekleri varsayılabilir. Fakat, Türkiye'de demiryolu taşımacılığında iş kazalarının kaynakları çok sayıda ve karmaşıktır. Bu sebeple, bu konuda net bir sonuca ulaşmadan önce ihtiyatlı davranmak gerekmektedir.

TCDD'nin siyasi atamalarla yönetilmesi, demiryolu sektöründe iş kazalarının artmasına doğrudan ve dolaylı olarak etki eden birçok faktörden biridir. Bu atamalar, alt kademelerdeki personeli olumsuz etkilemekte ve kurum kültürünü bozmaktadır. Özellikle 1990'lı yıllardan itibaren bu durum giderek daha belirgin hale gelmiştir.

Son 20 yılda yapılan ciddi yatırımlara rağmen personel eksikliği ve farklı mühendislik alanlarından gelen birimlerin/servislerin birleştirilmesi kurumsal işleyişi olumsuz etkilemiştir. Hizmet alımı yoluyla personel alımının artması nitelikli personel sorununu çözmemiş, aksine farklı iş hukukuna tabi personelin aynı işi yapması kazalara ve süreçteki bozulmaya yol açmıştır.

6331 sayılı Kanunun kamu kurumları ile 50'den az çalışanı olan az tehlikeli işyerlerinde yürürlüğe giriş tarihinin 31 Aralık 2023'e ötelenmiş olmasının, iş sağlığı ve güvenliği alanında ciddi bir sorun oluşturduğu yukarıda ele alınmıştır. Buna ek olarak, tehlike sınıfı yüksek olan birimlerde, işçi sağlığı ve iş güvenliği kurallarına uyulmaması veya kuralların yetersiz bir biçimde uygulanması da çalışanların hayatını ve sağlığını tehlikeye atabilmektedir. Bu nedenle, verilen eğitimlerin de

132 Erişim Linki: https://www.haliccevre.com/images/isgum/IG12-demiryollarinda_isg.pdf (Erişim Tarihi: 30.10.2023)

133 Burada, herhangi bir yanlış veya eksik anlamaya yer vermemek için, demiryolu güvenliğini sağlama konusundaki başarının salt fiziksel önlemlerle değil, aynı zamanda işçi sağlığı ve iş güvenliği eğitimi, denetimler ve kültürel değişimle elde edilebileceğini hatırlatmak isteriz.

kaliteli ve etkili olması gerekmektedir. Online eğitimlerin tekrar eğitimleriyle sınırlı kalması ve yasak savma mantığı ile yapılması, işçi sağlığı ve iş güvenliği kültürünün gelişmesine engel olmaktadır.

Kaza, tanımı gereği “beklenmedik bir olay” olarak kabul edilmektedir. İşyerlerinde yaşanan kazaların önüne geçmek için alınması gereken ve evrensel olarak kabul gören başlıca önlemler şunlardır: uygun araç ve gereçlerin sağlanması, personelin fazla mesaiye zorlanmaması, 8 saatlik çalışma süresine uyulması ve işle ilgili eğitimlerin eksiksiz ve zamanında verilmesi. Bu şartlar sağlandığında, bilimsel olarak ispatlanmıştır ki, iş yeri kazaları önlenabilir olaylardır.

İşyerinde olası kazaları veya kazaya yol açabilecek durumları ilk görenler çalışanlardır. Çalışanlar işyerlerindeki bu problemleri ve risk unsurlarını, herhangi bir cezalandırılma veya yaptırıma uğrama endişesi taşımadan işverene veya işveren vekillerine bildirebilmelidir. Aynı zamanda sendika üyesi olan işçiler bu konuda sendikalarıyla da iletişim halinde olmalıdır. Dolayısıyla, birçok ILO yayınında da belirtildiği şekilde,¹³⁴ işverenin kazaları önlemek için sendikalarla işbirliği içinde olması, sendikaların çözüm önerilerini dikkate alması, işçi sağlığı ve iş güvenliği konusunda eğitimleri sendikalarla ortaklaşa düzenlemesi kaza riskini azaltacaktır.

İşçi sağlığı ve iş güvenliği eğitimleri, sadece bir formalite veya bir belge için yapılmamalıdır. Bu eğitimlerin amacı, çalışanların işyerinde karşılaşabilecekleri riskleri tanımaları, bunlardan korunmak için neler yapmaları gerektiğini öğrenmeleri ve iş kazaları ve meslek hastalıklarının önlenmesine katkıda bulunmalarıdır. İş sağlığı ve güvenliği eğitimleri, çalışanların hem fiziksel hem de ruhsal sağlıklarını korumak ve işyerlerinde sağlıklı ve güvenli bir çalışma ortamının oluşturulmasını sağlamak amacıyla verilmelidir.

Demiryolu hattında meydana gelen çarpışma, düşme, sıkışma, elektrik çarpması ve yüksekte düşme gibi kazaların bir kısmı personelin yeterli eğitim ve sertifikaya sahip olmasına rağmen gerçekleşmektedir. Bu durum, kazaların önlenmesi için sadece personelin niteliklerine değil, aynı zamanda çevresel faktörlere de dikkat edilmesi gerektiğini göstermektedir.

Örneğin, demiryollarında yaşanan kazaların büyük bir kısmı dray ve geçit çarpışmaları olarak adlandırılmaktadır. Dray olaylarının en önemli sebebi, yolun veya aracın standartlara uygun olmasıdır. Bu sorunların çözülmesi halinde, dray olaylarının sayısı azalacaktır. Geçit çarpışmaları ise, karayolu ve demiryolu kesişmelerinin fazla olması nedeniyle yaşanmaktadır. Bu kesişmelerin azaltılması, uyarı araçlarının yerleştirilmesi, görüş alanlarının iyileştirilmesi gibi önlemler alınarak, bu tür kazaların önüne geçilebilir.

İşçi sağlığı ve iş güvenliği konusundaki yasal düzenlemeler, genellikle ilgili kurumların görev ve sorumluluklarını düzenlemek amacıyla ele alınmaktadır. Ancak işçi sağlığı ve iş güvenliği, uygulama alanına göre farklı bakış açılarıyla ele alınması gereken bir konudur. Demiryolu sektörü, bu bağlamda dikkate değer bir örnektir.

¹³⁴ ILO, iş sağlığı ve güvenliği konularında adil bir kültürün (just culture) işçiler ve işverenler arasındaki ilişkilerin temel bir unsuru olduğunu vurgular. Hataların açıkça bildirilmesi, hatalardan ders çıkarılması ve bu sürecin işveren ve işçiler arasında işbirliğiyle yönetilmesi gerektiğini savunur. ILO, bu kültürün iş sağlığı ve güvenliği performansını iyileştirmeye yardımcı olabileceğini belirtir ve iş yerlerinde adil bir kültürün teşvik edilmesi gerektiğini önerir.

Demiryolu, ulaşım sektörü içinde en güvenli ulaşım modlarından biri olarak kabul edilmektedir. Bunun temel nedeni, demiryolu sektöründe altyapı ve üstyapıda gösterilen tüm faaliyetlerin kesin kurallarla düzenlenmiş olmasıdır.

Diğer birçok sektörde işçi sağlığı ve iş güvenliği kurallarına uyulmaması, genellikle kural ihlali yapan çalışanları etkilemektedir. Ancak demiryollarında bu husustaki kurallara uyulmaması veya bu kuralların esnetilmesi büyük kazaların meydana gelmesine neden olabilmekte ve bu da demiryollarını kullanmayı tercih eden kişilerin olumsuz bir biçimde etkilenmesine yol açabilmektedir.

Demiryollarında güvenliği sağlamak hem demiryolu çalışanlarının hem de yolcuların güvencesini oluşturan kritik bir faktördür. Son yıllarda demiryolu sektöründe yaşanan bazı kazalar, işçi sağlığı ve iş güvenliği kurallarının ihlali sonucu meydana gelmiştir.

Örnek vermek gerekirse, demiryolu çalışanlarının çok sık fazla mesaiye tabi tutulmaları, yetersiz dinlenme imkânlarına sahip olmaları, beslenme gereksinimlerinin karşılanamaması gibi sorunlar hem personelin performansını düşürmekte hem de güvenliği tehlikeye atmaktadır.

Bu nedenle, demiryolu personelinin işçi sağlığı ve iş güvenliği kurallarına tam olarak uyması, işverenin yasalara ve düzenlemelere uygun davranmasını talep edebilmesi, haksız uygulamalara karşı çıkabilmesi ve gerektiğinde işi reddetme hakkını kullanması son derece önemlidir. Ancak bu şekilde, demiryolu çalışanları kendi sağlıklarını ve güvenliklerini koruyabilirler ve demiryollarının daha güvenli ve etkin bir şekilde işlemesine katkıda bulunabilirler.

3.3. 6356 Sayılı Sendikalar ve Toplu İş Sözleşmesi Kanunu ve Demiryolu Taşımacılığında Sendikal Örgütlülük

18 Ekim 2012 tarihli ve 6356 sayılı Sendikalar ve Toplu İş Sözleşmesi Kanunu'nun 3. maddesi, "*sendikalar kuruldukları işkolunda faaliyette bulunur*" hükmünü getirerek, Türkiye'de sendikal yapının işkolu sendikacılığı olacağını dolaylı biçimde belirtmektedir. Kanun, bu yolla, işyeri sendikalarının kurulmasının önüne geçmektedir. Bu madde, Boratav'ın ifadesiyle, "sermayenin karşı darbesi"nin ardından hazırlanarak 5 Mayıs 1983'te yürürlüğe girmiş olan 2821 sayılı Sendikalar Kanunu ile paralellik göstermektedir¹³⁵ ve ILO'nun 87 sayılı Sendika Özgürlüğü ve Sendikalaşma Hakkının Korunması Sözleşmesi'ne aykırıdır.

Özveri, kanun koyucunun işkolunu esas alan sendikal yapıyı sürdürme konusundaki bu ısrarını, 1980-2012 yılları arasındaki otuz yılı aşan sendikal deneyim ve pratiğine dayanarak sendikal hareketi işkolu sendikacılığı ve barajlar aracılığıyla merkezileştirme ve bu yolla gerektiğinde daha rahat müdahale edilebilir bir sendikal yapı oluşturma gayreti ile açıklamaktadır (2012:40).

¹³⁵ ILO, 2821 sayılı Kanunun yürürlükte olduğu yıllarda meslek ve işyeri sendikası kurma yasalarını, sendikal özgürlükler açısından eleştirmiştir.

6356 sayılı Kanun ile 2822 sayılı Kanun arasındaki bir başka önemli paralellik, her iki kanunun da toplu iş sözleşmesinin kapsam ve düzeyini belirlerken (6356 sayılı Kanunda 34. madde) sistemin odağına işyeri kavramını yerleştirmeleri ve toplu pazarlığın düzeyini sosyal taraflara bırakmalarındadır. Bu sınırlama, ILO'nun 98 sayılı Örgütlenme ve Toplu Pazarlık Hakkı Sözleşmesi'ne açık bir aykırılık oluşturmaktadır.

Özetle söylemek gerekirse, kanun koyucu bir yandan işkolu sendikaları aracılığıyla sendikaların merkezileşmesini sağlamaya çalışırken, diğer yandan da toplu pazarlığın merkezileşmesinin önünü kapatmıştır. Ancak 2822 sayılı Kanunla benzer bir şekilde 6356 sayılı Kanunda da grup toplu iş sözleşmelerine yer verilerek, yukarıda sözü edilen kısıtlamalar bir nebze olsun hafifletilmeye çalışılmıştır (Özveri, 2012:93). 6356 sayılı Kanunun 2. maddesinde, grup toplu iş sözleşmesi şu şekilde tanımlanmaktadır: *"İşçi sendikası ile işveren sendikası arasında, birden çok üye işverene ait aynı işkolunda kurulu işyerlerini ve işletmeleri kapsayan toplu iş sözleşmesi[dir.]"* Aynı Kanunun 34. maddesinin 3. fıkrasında grup toplu iş sözleşmesinin kapsam ve düzeyi ise şu şekilde açıklanmaktadır: *"Grup toplu iş sözleşmesi, tarafların anlaşması üzerine bir işçi sendikası ile bir işveren sendikası arasında, birden çok üye işverene ait aynı işkolunda kurulu işyerleri ve işletmeleri kapsamak üzere yapılır."*

Sendikaların toplu iş sözleşmesi yapabilme yetkisi, 10 Eylül 2014 tarihinde işkolu barajının yüzde 3'ten yüzde 1'e çekilmesiyle değişikliğe uğramıştır. Bu değişiklikle, *"[k]urulu bulunduğu işkolunda çalışan işçilerin en az yüzde birinin üyesi bulunması şartıyla işçi sendikası, toplu iş sözleşmesinin kapsamına girecek işyerinde başvuru tarihinde çalışan işçilerin yarıdan fazlasının, işletmede ise yüzde kırkının kendi üyesi bulunması halinde bu işyeri veya işletme için toplu iş sözleşmesi yapma yetkisine sahiptir."*

19 Aralık 2012 tarihli Resmî Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren 28502 sayılı İşkolları Yönetmeliği ile *"6356 sayılı Sendikalar ve Toplu İş Sözleşmesi Kanunu'nun 4'üncü maddesinde sayılan işkollarına hangi işlerin gireceğini[n] tespit[i]"* yapılmaktadır. Bu yönetmelikte, 20 işkolunun belirlendiği görülmektedir. Taşımacılığın tüm formlarını içeren bu yönetmelikte, 15 numaralı Taşımacılık işkolunda yer alan demiryolu taşımacılığına ilişkin olarak şu tanıma yer verilmektedir:

"Ray açıklığı ne olursa olsun, ray üzerinde çalışan araçlarla yapılan şehir içi ve şehir dışı yolcu, yük taşımacılığı işleri (belediyeler veya bağlı şirketleri ve bağlı şirketler tarafından kurulan şirketler eliyle yapılan hafif ve ağır raylı taşımacılık işleri dâhil) ile bu sistemlerin inşaat dışında yol imali, çeken-çekilen araç imalatı, bakımı ve onarımı işleri ile travers imalatı işleri ve bu sistemlerin işletildiği istasyon, gar, ambar duraklarında yapılan işler ile bakımlarının yapıldığı işyerleri işleri" başta olmak üzere "demiryolu ile şehirlerarası yolcu taşımacılığı, demiryolu ile yük taşımacılığı, demiryolu taşımacılığını destekleyici faaliyetler (demiryolu çekme ve itme hizmetleri, manevra ve makas değiştirme hizmetleri, demiryolu terminal hizmetleri vb. dâhil, emanetçilik hariç), demiryolu taşımacılığı ile ilgili kargo yükleme boşaltma hizmetleri."

Belediyeler ve/veya bağlı şirketleri eliyle yürütülen hafif ve ağır raylı taşımacılık işlerine ilişkin düşünülen dipnot ise şöyledir:

"Danıştay Onuncu Dairesinin Esas No: 2013/848, Karar No:2016/163 sayılı kararı ile Yönetmeliğin Ek-1 İşkolları Listesinin 'Taşımacılık' başlıklı 15 inci maddesinde yapılan tanımlamada yer alan 'belediyeler veya bağlı şirketleri ve bağlı şirketler tarafından kurulan şirketler eliyle yapılan hafif ve ağır raylı taşımacılık işleri dâhil' ibaresinin iptaline karar verilmiştir. Daha sonra Danıştay İdari Dava Daireleri Kurulunun Esas No: 2016/2068, Karar No: 2016/3323 sayılı kararı ile kabul edilerek Danıştay Onuncu Dairesi'nin 15.01.2016 tarihli ve Esas No: 2013/848, Karar No: 2016/163 sayılı kararının iptaline ilişkin kısmının bozulmasına hükmedilmiştir."

Danıştay'ın almış olduğu bu karara rağmen, belediyeler ve/veya bağlı şirketleri tarafından yürütülen hafif ve ağır raylı taşımacılık işlerine yönelik işkolu tespit sorununun sona ermiş olduğunu ifade etmek güçtür. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, Başkent Ulaşım ve Doğalgaz Hizm. Pro. Taah. San. ve Tic. A.Ş. (BUGSAŞ), Demiryol İş Sendikası ile Öz Taşıma İş Sendikası'nın taraf olduğu bir işkolu tespit davasında, Yargıtay 9. Hukuk Dairesi'nin almış olduğu 20 Ocak 2022 tarihli karar,¹³⁶ işkolu tespitinde yaşanan sorunun devam ettiğinin bir kanıtıdır.

31 Temmuz 2023 tarihli Resmî Gazete'de yayımlanan ÇSGB'nin 6356 sayılı Sendikalar ve Toplu İş Sözleşmesi Kanunu gereğince, işçi sendikalarının üye sayıları ve sendikalaşma oranlarına ilişkin tebliğine göre, taşımacılık işkolunda en çok üyeye sahip olan sendika Türk-İş Konfederasyonu'na bağlı Demiryol-İş Sendikası'dır. Demiryol-İş 31.177 üyeye sahiptir ve işkolunda sendikalaşma oranı yüzde 3,3'tür. İkinci sırada havayolu taşımacılığı alanında faaliyet gösteren Hava-İş yer almaktadır. Hava-İş'in 26.297 üyesi vardır ve sendikanın üye oranı yüzde 2,78'dir. Üçüncü sırada karayolu taşımacılığı alanında faaliyet gösteren TÜMTİS gelmektedir. TÜMTİS 14.332 üyeye sahiptir ve sendikanın üye oranı yüzde 1,52'dir.¹³⁷ Dördüncü sırada hava, kara ve demiryolu taşımacılığı alanlarında faaliyet gösteren, Hak-İş Konfederasyonu'na bağlı Öz Taşıma İş Sendikası bulunmaktadır. Öz Taşıma İş Sendikası'nın 13.980 üyesi vardır ve sendikanın üye oranı yüzde 1,48'dir. Beşinci sırada ise üye tabanı ağırlıklı olarak karayolu taşımacılığı sektöründe olan ama aynı zamanda hava ve demiryolu taşımacılığı alanlarında da faaliyet gösteren, DİSK'e bağlı Nakliyat-İş yer almaktadır. Nakliyat-İş'in 11.348 üyesi bulunurken, sendikanın işkolundaki üye oranı yüzde 1,20'dir.

Bu 5 sendika, 6356 sayılı Kanunun öngördüğü yüzde 1 işkolu barajını aştıkları için, toplu iş sözleşmesi yapma hakkına sahiptir. Demiryolu taşımacılığı sektöründe faaliyet gösteren işçi sendikalarının 2013 yılı Temmuz ayı itibariyle sahip oldukları üye sayılarına bakıldığında, son on yılda önemli bir artış yaşandığı görülmektedir. Bu bağlamda, Demiryol-İş Sendikası'nın üye sayısı 15.213'ten 31.177'ye, Nakliyat- İş Sendikası'nın üye sayısı 2.924'ten 11.348'e ve Öz Taşıma İş Sendikası'nın üye sayısı ise 882'den 13.980'e yükselmiştir.

¹³⁶ Erişim Linki: <http://belediyeis.org.tr/merkez/2022/06/17/calisma-ve-sosyal-guvenlik-bakanligini-bugsas-a-s-iskolu-hakkinda-kesinlesmis-yargi-kararina-uymaya-davet-ediyoruz/> (Erişim Tarihi: 15.08.2023)

¹³⁷ Sendikalarla yaptığımız görüşmelerde tarafımıza, bu üç sendika arasında bir prensip anlaşmasının olduğu ve birbirlerinin alanlarına girmeden, kendi taşımacılık modlarında örgütlendikleri söylenmiştir.

Tablo 24: Taşımacılık İşkolunda Yer Alan Sendikalar, Üye Sayıları ve Sendikalaşma Oranları

İşkolu	Toplam İşçi	Sendikanın Adı	Üye Sayısı	Üye %
TAŞIMACILIK	947.308	DEMİRYOL-İŞ (Türkiye Demiryolu İşçileri Sendikası)	31.177	3,30
		HAVA-İŞ (Türkiye Sivil Havacılık Sendikası)	26.297	2,78
		TÜMTİS (Tüm Taşıma İşçileri Sendikası)	14.332	1,52
		NAKLİYAT-İŞ (Türkiye Devrimci Kara, Hava, Demiryolu İşçileri Sendikası)	11.348	1,20
		KARSAN-İŞ (Taşımacılık ve Kargo Sanayii İşçileri Sendikası)	1.609	0,17
		ÖZ TAŞIMA İŞ SENDİKASI (Öz Hava, Kara ve Demiryolu Taşıma İş Sendikası)	13.980	1,48
		TÜM TAŞIMA-İŞ (Motorlu Kurye, Kargo, Posta, Şoför, Hava Yolları ve Tüm Taşıma İşçileri Sendikası)	75	0,01
		HAVA SEN (Havayolu Çalışanları Sendikası)	997	0,11
		LOJİSTİK-İŞ (Hava Demiryolu Kara Taşımacılığı ve Kargo Kurye İşçileri Sendikası)	98	0,02
		PTT KARGO-SEN (Posta, Transfer, Taşımacılık ve Kargo İşçileri Sendikası)	35	0,01
		TUR-SEY İŞ (Yeni Tüm Turizm Seyahat İşçileri Sendikası)	17	0,01
		KATAŞSEN Karayolu Taşımacılık ve Emekçileri Sendikası	253	0,03
		TES Taşımacılık Emekçiler Sendikası	9	0,01
		AKDENİZTÜMTAŞSEN (Akdeniz Tüm Taşımacılık Birlik ve Dayanışma Sendikası)	7	0,01
		EGETÜMTAŞSEN (Ege Tüm Taşımacılık Birlik ve Dayanışma Sendikası)	7	0,01

Kaynak: Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, 2023 Yılı Temmuz Ayı Sendikal İstatistikleri

Araştırma kapsamında yaptığımız görüşmeler ve masa başı çalışmalarımız, demiryolu taşımacılığı sektöründe en fazla üyeye sahip olan Demiryol-İş Sendikası'nın, TCDD ve bağlı ortaklık kuruluşları olan TCDD Taşımacılık A.Ş. ile Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayii A.Ş. Genel Müdürlüğü gibi işyerlerinde 1964 yılından bu yana örgütlü olduğunu ve bu süre zarfında toplam 30 dönem toplu iş sözleşmesi bağladığını ortaya koymaktadır.

Ayrıca, Demiryol-İş Sendikası'nın 2013 yılında örgütlenmeye başladığı Hyundai Euroterm Demiryolu Araçları Sanayii ve Ticaret A.Ş. işyerinde, o tarihten bu yana 5 dönemlik toplu iş sözleşmesi imzaladığı ve 6. dönem için yetki sürecinin başlatıldığı bilgisi tarafımıza iletilmiştir. Sendika, 2021 yılında TÜV-SÜD Bursa Taşıt Muayene İstasyonları A.Ş.'de de örgütlenmiş ve bu işyerinde 2. dönem toplu iş sözleşmesini imzalamıştır.

Demiryol-İş Sendikası aynı zamanda büyükşehir belediyelerine ait hafif raylı sistemler ve/veya metrolarda da yaygın bir örgütlülüğe sahiptir. Sendikanın bu alanda örgütlü olduğu işyerleri şunlardır:

METRO İSTANBUL (İstanbul Büyükşehir Belediyesi): Demiryol-İş bu işyerinde 1990 yılından beri örgütlüdür ve bu süre zarfında toplam 17 dönem toplu iş sözleşmesi imzalamıştır.

İZMİR METRO İşletmeciliği Taşımacılık İnşaat Sanayii ve Ticaret A.Ş.: Sendika, bu işyerinde 2003 yılından bu yana örgütlüdür ve toplam 9 dönem toplu iş sözleşmesi imzalamıştır.

BURULAŞ (Bursa Ulaşım Toplu Taşıma İşletmeciliği Turizm Sanayii ve Ticaret A.Ş.): Sendika, Bursa'da ulaşım ve toplu taşıma işletmeciliği yapan bu işyerinde 2004 yılından bu yana örgütlüdür ve toplam 10 dönem toplu iş sözleşmesi imzalamıştır.

ESTRAM Hafif Raylı Sistemler A.Ş.: Eskişehir Büyükşehir Belediyesi'ne ait bu işyerinde sendika 2009 yılında örgütlenmiş ve bugüne kadar 8 dönem toplu iş sözleşmesi imzalamıştır.

İZBAN (TCDD İşletmesi ve İzmir Büyükşehir Belediyesi Ortaklığı): İzmir'in banliyö taşımacılık sistemi olan bu işyerinde sendika, 2011 yılından bu yana örgütlüdür ve 5 dönem toplu iş sözleşmesi imzalamış ve 6. dönem sözleşmesi için müzakerelere başlamıştır.

Ulaşımпарк (Ulaştırma Hizmetleri A.Ş.): Kocaeli Büyükşehir Belediyesi iştiraki olan bu işyerinde Sendika, 2010 yılında örgütlenmiş ve 3 dönem toplu iş sözleşmesi imzalamıştır.

Adana Ulaşım Organizasyon Turizm Ziraat Su ve Su Tes. Gıda ve Et Ürünleri Tem. Hiz. Tic. ve San. A.Ş.: Adana Büyükşehir Belediyesi bünyesinde yer alan ve hafif raylı sistem hizmeti veren bu işyerinde sendika, 2010 yılında ilk toplu iş sözleşmesini bağtılamıştır. Sendika yetkilileriyle yaptığımız görüşme sırasında, Demiryol-İş bu işyerinde 3. dönem sözleşme müzakerelerine yönelik gerekli hazırlıkları yapmaktaydı.

Antalya Ulaşım Hizmetleri Petrol Sanayi ve Ticaret A.Ş.: Sendika bu işyerinde 2010 yılında örgütlenmiş ve bu tarihte ilk toplu iş sözleşmesini bağtılamıştır. Ancak, Nakliyat-İş yetkilileriyle yaptığımız görüşmede, bu işyerinde işçilerin Demiryol-İş'ten ayrılarak kendi sendikalarına üye olduğu ve bir süre sonra bu işyeri için yetki başvurusunda bulunacakları tarafımıza iletilmiştir.¹³⁸

138 Raporumuzda bu bilgiye Nakliyat İş Sendikası'ndan almış olduğumuz onay doğrultusunda yer verdik.

SAMULAŞ (Samsun Proje Ulaşım İmar İnşaat Yatırım Sanayi ve Ticaret A.Ş.): Samsun Büyükşehir Belediyesi'nin kuruluşu olan bu işyerinde Demiryol-İş 2018 yılında örgütlenmiş ve bugüne kadar toplam 3 dönem toplu iş sözleşmesi imzalamıştır.

Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin iştiraki (BUGSAŞ) Başkent Ulaşım ve Doğalgaz Hizmetleri Proje Taahhüt Sanayii ve Ticaret A.Ş. ve Ankara Metro ve Belediye Otobüsleri'nde çalışan yaklaşık 6.800 işçi Öz Taşıma İş Sendikası'ndan¹³⁹ Demiryol-İş Sendikası'na geçmiş ve bu işyerlerinde Demiryol-İş'in taraf olduğu ilk toplu iş sözleşmesi 28 Temmuz 2022 tarihinde bağlanmıştır.

Öz Taşıma İş ise Kayseri Büyükşehir Belediyesi bünyesinde yer alan Kayseri Raylı Sistem Hattı Kayseray ve Gaziantep Büyükşehir Belediyesi, Gazi Ulaş A.Ş.'de örgütlüdür ve bu işyerlerinde toplu iş sözleşmeleri bağlanmıştır.

Özel sektör işveren örgütleri ile yaptığımız görüşmeler, işverenlerin bakış açısını ve iş dünyasındaki dinamikleri daha iyi anlamamıza yardımcı olmuştur. Bu görüşmelerin en dikkat çekici yanlarından biri, sendikalarla bir ilişkileri olup olmadığını sorduğumuzda, sendikalarla herhangi bir temaslarının olmadığını kesin ve net bir biçimde ifade etmiş olmalarıdır.

Bu görüşmeler aynı zamanda demiryolu sektöründe işverenlerin karşılaştıkları en büyük sorunun, nitelikli çalışan bulma meselesi olduğunu ortaya koymuştur. İşveren örgütlerinin temsilcilerinin, bu sorunun çözümüne odaklandıklarını gözlemledik. Bu durumun gelecekte iş ilişkilerinin nasıl şekilleneceği konusunda bazı ilginç soruları gündeme getirdiğini düşünüyoruz.

Öte yandan, işveren örgütlerinin yetkilileri, şu an için işyerlerinde sendikal bir örgütlenme veya buna ilişkin herhangi bir endişelerinin bulunmadığını belirtmiştir. Ancak, çalışanlarının sayısı arttıkça bu durumun değişebileceğine ve gelecekte sendikalarla temas etmelerinin kaçınılmaz hale gelebileceğine de işaret etmişlerdir.

3.4. 4688 Sayılı Kamu Görevlileri Sendikaları ve Toplu Sözleşme Kanunu ve Demiryolu Taşımacılığında Sendikal Örgütlülük

Kamu görevlilerinin sendikal hakları, 25 Haziran 2001 tarihinde kabul edilmiş olan 4688 sayılı *Kamu Görevlileri Sendikaları ve Toplu Sözleşme Kanunu*'nda¹⁴⁰ düzenlenmiştir. Kanunun 5. maddesinde, kamu görevlileri sendikalarının kurulabileceği hizmet kolları belirtilmektedir. Bu maddede 11 farklı hizmet kolu sıralanmaktadır. Demiryolu taşımacılığı ise 8. sırada yer alan "*Ulaştırma Hizmetleri*"nin bir parçasını oluşturmaktadır.

139 Öz Taşıma İş Sendikası'nın yönetimiyle de görüşmeye çalıştık, ancak araştırma süreci boyunca bize geri dönmediler. E-posta yoluyla iletişim kurmaya çalıştığımızda da bu sendikadan hiçbir yanıt alamadık. Araştırmanın karayolu taşımacılığı kısmını çalışan arkadaşımız Öz Taşıma İş Sendikası ile bir görüşme gerçekleştirebilmiştir. Bu görüşmede sendika yetkilileri 20.000 üyelerinin Demiryol-İş'e geçtiğini sitemkâr bir dille ifade etmiştir. Daha sonra görüştüğümüz Demiryol-İş yetkilileri ise Öz Taşıma İş'ten kendilerine geçen üye sayısının yaklaşık 6.000 kişi olduğunu ve bunun Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin Mansur Yavaş'ın yönetimine geçtikten sonra gerçekleştiğini belirtmiştir.

140 Kanun "Kamu Görevlileri Sendikaları Kanunu" adıyla yürürlüğe girmekle birlikte 04.04.2012 tarihli ve 6289 sayılı Kanunun 1. maddesiyle "Kamu Görevlileri Sendikaları ve Toplu Sözleşme Kanunu" olarak değişikliğe uğramıştır. Metin içinde, herhangi bir karışıklığa sebebiyet vermemek için Kanunun güncel ismine yer verilmektedir.

Kanunun, toplu sözleşmenin¹⁴¹ taraflarını ve imza yetkisini düzenleyen 29. maddesinde, toplu sözleşme görüşmelerine kamu idaresi adına *Kamu İşveren Heyeti*'nin ve kamu görevlileri adına da *Kamu Görevlileri Sendikası Heyeti*'nin katılacağı hükme bağlanmıştır.

Aynı kanun maddesinde Kamu Görevlileri Sendikaları Heyeti'nin bileşimi şu şekilde düzenlenmektedir: *“Kamu Görevlileri Sendikaları Heyeti, bağlı sendikaların toplam üye sayısı itibarıyla en fazla üyesi bulunan konfederasyonun Heyet Başkanı olarak belirleyeceği bir temsilci ile her bir hizmet kolunda en fazla üyeye sahip kamu görevlileri sendikaları tarafından belirlenecek birer temsilci, bağlı sendikaların üye sayıları esas alınmak kaydıyla toplam üye sayıları itibarıyla birinci, ikinci ve üçüncü sırada bulunan konfederasyonlar tarafından belirlenecek birer temsilci olmak üzere on beş üyeden oluşur.”*

29. maddede sendika temsilcilerinin bileşimi bu şekilde belirlendikten sonra, bunların görüşmelerden çekilme veya katılmama gibi bir tutum almaları durumunda sürecin aksamamasını ve işleyişin devam etmesini sağlamayı amaçlayan şu düzenlemeye yer verilmektedir: *“Heyet Başkanlığı sıfatını haiz konfederasyon temsilcisinin toplu sözleşme görüşmelerine katılmaması veya görüşmelerden çekilmesi halinde Heyet Başkanlığı yetkisi, en çok üyeye sahip ikinci sırada bulunan konfederasyon temsilcisi tarafından kullanılır. Her bir hizmet kolunda en fazla üyeye sahip kamu görevlileri sendikaları tarafından belirlenecek temsilcinin toplu sözleşme görüşmelerine katılmaması veya görüşmelerden çekilmesi halinde aynı hizmet kolunda en fazla üyeye sahip ikinci sırada bulunan kamu görevlileri sendikası temsilcisi Kamu Görevlileri Sendikaları Heyetine dâhil edilir.”*

Kamu görevlileri adına toplu sözleşmeyi imzalama yetkisinin de *“sözleşmenin kamu görevlilerinin geneline yönelik bölümü için Kamu Görevlileri Sendikaları Heyeti Başkanı ve hizmet kollarına yönelik bölümleri için ilgili sendika temsilcisi[nde]”* olduğu ve *“bu madde hükümlerine göre toplu sözleşmenin imzalanılan bölümlerine ilişkin Kamu Görevlileri Hakem Kurulu'na başvurulama[yacağı]”* da yine 29. madde-deki kritik düzenlemeler arasında yer almaktadır.

4688 sayılı Kanunun, Kamu Görevlileri Sendikaları Heyeti'nin bileşimine ilişkin düzenlemeleri, kamu görevlileri sendikaları ve konfederasyonlarının üye sayılarını çok önemli hale getirmektedir. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, 4688 sayılı Kanun kapsamında kamu görevlileri sendikaları ve konfederasyonlarının üye sayılarına ilişkin 2023 Temmuz ayı istatistiklerini açıklamıştır. Resmî Gazete'de 4 Temmuz 2023 tarihinde yayınlanan bu istatistiklere göre, bağımsız sendikalar dışında kalan 14 konfederasyonun üye sayıları aşağıdaki tabloda yer almaktadır. Ulaştırma hizmet kolunda faaliyet gösteren sendikaları içeren konfederasyonlar tabloda koyu renkle işaretlenmiştir.

141 4688 sayılı Kanunun “toplular sözleşmenin kapsamı” başlıklı 28. maddesi şu şekildedir: *“Toplu sözleşme, kamu görevlilerinin mali ve sosyal haklarını düzenleyen mevcut mevzuat hükümleri dikkate alınarak kamu görevlilerine uygulanacak katsayı ve göstergeler, aylık ve ücretler, her türlü zam ve tazminatlar, ek ödeme, toplu sözleşme ikramiyesi, fazla çalışma ücreti, harcırah, ikramiye, doğum, ölüm ve aile yardımı ödenekleri, cenaze giderleri, yiyecek ve giyecek yardımları ve diğer mali ve sosyal hakları kapsar. Toplu sözleşme ikramiyesi hariç olmak üzere toplu sözleşme hükümlerinin uygulanmasında sendika üyesi olan ve olmayan kamu görevlileri arasında ayırım yapılamaz. Toplu sözleşme hükümleri, sözleşmenin yapıldığı tarihi takiben iki mali yıl için geçerlidir. 08.06.1949 tarihli ve 5434 sayılı Türkiye Cumhuriyet Emekli Sandığı Kanununa göre aylık ödenmekte olanların aylıklarının hesabında da toplu sözleşme hükümlerine göre belirlenen aylık ve taban aylık katsayıları esas alınır. 31.05.2006 tarihli ve 5510 sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanununun 4'üncü maddesinin birinci fıkrasının (c) bendi kapsamındaki sigortalılık hali esas alınarak bağlanan yaşlılık, malullük veya ölüm aylıklarında yapılacak artışlar hakkında 5510 sayılı Kanununun 55'inci maddesinin ikinci fıkrası uygulanmaz ve bu aylıklar toplu sözleşme hükümlerine göre belirlenen aylık ve taban aylık katsayılarındaki artış dikkate alınarak artırılır.”* Dolayısıyla, toplu sözleşme sadece fiilen çalışan kamu personelini değil, aynı zamanda emeklilerin ve hak sahiplerinin gelirlerini de etkilemektedir. Bu, toplu sözleşmenin kapsamını genişletmekte ve önemini artırmaktadır.

Tabloya göre, Memur-Sen 1.035.278 üye sayısı ile en büyük konfederasyon konumundadır. Türkiye Kamu-Sen 552.948 üye sayısı ile ikinci, KESK ise 163.656 üye sayısı ile üçüncü sırada yer almaktadır. 1 Ağustos 2023 tarihinde başlayan 7. Dönem Toplu Sözleşmesi görüşmelerinde Memur-Sen üyesi sendikalar ile Kamu İşveren Heyeti arasında anlaşma sağlanırken, genel toplu sözleşmede uzlaşılammış ve Memur-Sen Hakem Kurulu'na başvurmuştur.

Tablo 25: Kamu Görevlileri Konfederasyonları ve Üye Sayıları

Konfederasyon Adı	Konfederasyon Ünvanı	Toplam Üye Sayısı
KESK	Kamu Emekçileri Sendikası	163.656
TÜRKİYE KAMU SEN	Türkiye Kamu Çalışanları Sendikaları Konfederasyonu	552.948
MEMUR-SEN	Memur Sendikaları Konfederasyonu	1.035.278
BASK	Bağımsız Kamu Görevlileri Sendikaları Konfederasyonu	12.633
BİRLEŞİK KAMU-İŞ	Birleşik Kamu İşgörenleri Sendikaları Konfederasyonu	162.475
HAK-SEN	Kamu Çalışanları Hak Sendikaları Konfederasyonu	2.769
ÇALIŞAN SEN	Çalışanlar Birliği Sendikalar Konfederasyonu	7.136
TÜM MEMUR-SEN	Tüm Memur Sendikaları Konfederasyonu	1.562
ANADOLU-SEN	Anadolu Eksen Kamu Çalışanları Sendikaları Konfederasyonu	673
ŞEHİT-GAZİ-SEN KONFEDERASYONU	Gazi, Gazi ve Şehit Yakınları İle Tüm Vatansever Kamu Görevlileri Sendikaları Konfederasyonu	1.329
MİL-SEN KONFEDERASYONU	Manevi İlkeli ve Liyakatli Sendikalar Konfederasyonu	9.183
YURT-SEN KONFEDERASYONU	Yurt-Sendikaları Konfederasyonu	1.450
TÜM KAMU-SEN	Tüm Kamu Çalışanları Sendikaları Konfederasyonu	655
HÜR SEN	Hürriyetçi Sendikalar Konfederasyonu	21.750
BAĞIMSIZ	BAĞIMSIZ SENDİKALAR	157.147
GENEL TOPLAM		2.130.644

Kaynak: Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, 2023 Yılı Temmuz Ayı Sendikal İstatistikleri

2023 yılı Temmuz ayı istatistiklerine göre, “ulaştırma hizmetleri” kolunda faaliyet gösteren kamu görevlileri sendikaları, bunların bağlı oldukları konfederasyonlar, toplam üye sayıları ve sendikalaşma oranları aşağıdaki tabloda ayrıntılı bir şekilde sunulmaktadır.

Ulaştırma Memur-Sen Ulaştırma Çalışanları Memur Sendikası 10.895 üye ve yüzde 37,13 sendikalaşma oranı ile birinci, Türk Ulaşım-Sen Türkiye Ulaştırma Hizmet Kolu Kamu Görevlileri Sendikası 7.870 üye ve yüzde 26,28 sendikalaşma oranı ile ikinci ve BTS Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası ise 2.407 üye ve yüzde 8,20 sendikalaşma oranı ile üçüncü sırada yer almaktadır.

Bu sendikaların 2013 yılı Temmuz ayı istatistiklerinde¹⁴² yer alan üye sayılarına bakıldığında, son on yılda Ulaştırma Memur-Sen Ulaştırma Çalışanları Memur Sendikası'nın (9.534'ten 10.895'e) ve Türk Ulaşım-Sen Türkiye Ulaştırma Hizmet Kolu Kamu Görevlileri Sendikası'nın (7.504'ten 7.870'e) üye sayılarında artış olduğu, BTS Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası'nın ise (2.727'den 2.407'ye) üye kaybettiği görülmektedir.

Ulaştırma Memur-Sen Ulaştırma Çalışanları Memur Sendikası¹⁴³ ulaştırma hizmet kolunda üst üste 12. kez yetkili sendika olmuştur. Ulaştırma Memur-Sen 2024-2025 yıllarını kapsayan 7. Dönem Toplu Sözleşme görüşmelerini mutabakatla sonuçlandığı, "sendikamızın geçmiş dönemlerde elde ettiği toplu sözleşme kazanımlarının tamamı yeniden imza altına alınarak korunmuştur" diyerek kamuoyuna duyurmuştur.¹⁴⁴

Tablo 26: Kamu Görevlileri Ulaştırma Hizmet Kolunda Örgütlü Sendikalar, Bağlı Oldukları Konfederasyonlar, Üye Sayıları ve Sendikalaşma Oranları

Kamu Görevlileri Sendikasının Ünvanı	Bağlı Olduğu Konfederasyon	Toplam Üye Sayısı	Sendikalaşma Oranı
TÜRK ULAŞIM-SEN Türkiye Ulaştırma Hizmet Kolu Kamu Görevlileri Sendikası	TÜRKİYE KAMU-SEN	7.870	26,281 %
BTS Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası	KESK	2.407	8,203 %
ULAŞTIRMA MEMUR-SEN Ulaştırma Çalışanları Memur Sendikası	MEMUR-SEN	10.895	37,130 %
BUSEN Bağımsız Ulaştırma Çalışanları Sendikası	BASK	21	0,072 %
UDEM HAK-SEN Ulaştırma ve Demiryolu Çalışanlar Hak Sendikası	HAK-SEN	348	1,186 %
ULAŞIM-İŞ Ulaştırma Hizmet Kolu Kamu Emekçileri Sendikası	BİRLEŞİK KAMU-İŞ	348	1,186 %
ULAŞIM HAVACILIK-SEN Ulaştırma ve Havacılık Kamu Çalışanları Sendikası	BAĞIMSIZ	28	0,095 %
ŞEHİT GAZİ SEN ULAŞTIRMA Gazi, Gazi ve Şehit Yakınları ile Tüm Vatansaver Kamu Görevlileri Sendikası Ulaştırma	ŞEHİT-GAZİ-SEN KONFEDERASYONU	41	0,140 %
MİL-ULAŞTIRMA-SEN Manevi, İlkeli Ve Liyakatli Ulaştırma Hizmet Çalışanları Sendikası	MİL-SEN KONFEDERASYONU	70	0,239 %
ULAŞTIRMA BİRLİK SEN Çalışan Birliği Ulaştırma Sendikası	BAĞIMSIZ	44	0,150 %
HTK-SEN Hava Trafik Kontrolörleri ve Diğer Ulaştırma Çalışanları Sendikası	BAĞIMSIZ	1.180	4,021 %
HÜRRİYETÇİ ULAŞIM-SEN Hürriyetçi Ulaştırma Hizmetleri Kamu Çalışanları Sendikası	HÜR-SEN	146	0,498 %

Kaynak: Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, 2023 Yılı Temmuz Ayı Sendikal İstatistikleri

142 Erişim Linki: https://www.csgb.gov.tr/media/1275/2013_uyesayilari.pdf (Erişim Tarihi: 18.08.2023)

143 Erişim Linki: <https://www.ulastirmamemursen.org.tr/yetkide-12-yilin-sorumlulugunu-tasiyor-gururunu-yasiyoruz> (Erişim Tarihi: 18.08.2023)

144 Erişim Linki: <https://www.ulastirmamemursen.org.tr/ulastirma-hizmet-kolunda-toplu-sozlesme-imzalandi-1> (Erişim Tarihi: 18.08.2023)

ÇSGB'nin 2023 yılı Temmuz ayı çalışma istatistiklerinde¹⁴⁵ 2.855.424 kamu görevlisinden 2.130.644'ü (yüzde 74,54'ü) sendikalıdır. İşçilerin sendikalaşma oranında¹⁴⁶ ise durum çok farklıdır. 16.413.359 işçiden 2.421.940'ı (yüzde 14,76'sı) sendikalıdır. İşçilerin sendikalaşma oranları¹⁴⁷ incelendiğinde özel sektörde çalışan 14.746.491 işçinin sadece 1.05.858'inin (yüzde 7,13'ünün) sendika üyesi olduğu, kamu sektöründe çalışan 1.458.432 işçinin ise (yüzde 79,76'sının) sendikalı olduğu görülmektedir.

Bu noktada, 12 Eylül'ün mirası ile AKP döneminde kurumsallaşan emek rejiminin özellikleri göz önüne alındığında, kamu sektöründeki bu sendikalaşma verilerinin Çelik'in tabiriyle "*sendikacılığın sembiyotik hali*"ne denk düştüğü söylenmelidir. Bu doğrultuda özellikle Aziz Çelik ve Banu Uçkan, kamu görevlilerinin sendikalaşma oranlarına bakarak Türkiye'de etkili ve güçlü bir kamu görevlileri sendikacılığı olduğunu söylemenin oldukça yanıltıcı olacağını belirtmekte ve bu noktada grev hakkından dahi mahrum olunduğunu hatırlatmaktadır. Öte yandan, kamu görevlilerinin ağırlıklı olarak tek bir konfederasyon çatısı altında, Memur-Sen'de toplanmasına neden olan bireysel ve kolektif sendika özgürlüğüne aykırı uygulamaların söz konusu olduğu yönünde değerlendirmeler yapıldığı da görülmektedir.

Bunlardan biri, Anayasa Mahkemesi'nin kolektif sendika özgürlüğünü zedelediği için iptal ettiği, ancak adı değiştirilerek devam ettirilen, ayrıca 2022 yılı sonunda yapılan yasal düzenlemelerle sadece yüzde 2'lik barajı aşan sendikaların faydalanabileceği hükme bağlanmış olan toplu sözleşme ikramiyesi uygulamasıdır. Uçkan, bu uygulamanın kanun koyucunun sendika özgürlüğünü ihlal etme konusundaki ısrarını gösterdiğini ifade ederken, aynı zamanda "*Türkiye'deki devlet güdümlü kamu görevlileri sendikacılığını besle[diğimize]*" (2023:55) de dikkat çekmektedir.

Ayrıca, Uçkan, merkezileştirilmiş toplu pazarlık yapısının, Kamu Görevlileri Sendikaları Heyeti'nin çoğunlukçu temsil yapısının ve toplu iş uyuşmazlıklarını çözümleyen zorunlu tahkim müessesesi olan Kamu Görevlileri Hakem Kurulu'nun yapısının, devlet güdümlü kamu görevlileri sendikacılığını güçlendirdiğini belirtmektedir. Uçkan, kamu görevlilerinin hakları için mücadele etmelerini engelleyen ve sendikal hareketin etkinliğini azaltan bu yapının değiştirilmesi için şu adımların atılmasını önermektedir (2023:55): "*Etkili bir sendikal hareket sağlayabilmek için sendikaların yapay ve yanıltıcı üye artışını sağlamak yerine bağımsız yapılarını koruyarak üye tabanlarını sağlamlaştırılmaları gerekmektedir. [Bahsi geçen heyet ve kurulun] çoğunlukçu değil, çoğulcu yapıya kavuşturulmasının da toplu pazarlık sürecinde tüm kamu görevlilerinin temsilini sağlama yolunu açacağını söylemek mümkündür.*"

145 Erişim Linki: https://www.csgeb.gov.tr/media/91572/temmuz_2023-kamu.pdf (Erişim Tarihi: 19.08.2023)

146 Erişim Linki: https://www.csgeb.gov.tr/media/91903/temmuz_2023-isci.pdf (Erişim Tarihi: 19.08.2023)

147 ÇSGB'nin Temmuz 2023 verilerine göre, Türkiye'deki işçilerin sendikalaşma oranı yüzde 14,42'dir. Bu oranın yüzde 7,19'unu kamu sektöründe, yüzde 6,51'ini özel sektörde ve yüzde 0,72'sini sektör bilgisi olmayan sendika üyesi işçiler oluşturmaktadır. Erişim Linki: <https://www.csgeb.gov.tr/media/91720/calisma-hayati-istatistikleri-aylik-e-bulten-temmuz.pdf> (Erişim Tarihi: 19.08.2023). Ancak, bu verilerin Türkiye'deki sendikalaşma gerçeğini tam olarak yansıtmadığı konusunda hem akademik hem de sendikal çevrelerden ciddi eleştiriler gelmektedir. Bu eleştirilere göre, sendikalaşma oranı açıklanan rakamlardan daha düşüktür.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Türkiye’de demiryolu taşımacılığının geleceğinin şekillendirilmesi bakımından, 6461 sayılı “*Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun*” belirleyici bir öneme sahiptir. Bu Kanun, 1 Mayıs 2013 tarihinde yürürlüğe girmiş ve TCDD’yi altyapı işletmecisi ve tren işletmecisi olarak ikiye ayırmıştır. Böylece, demiryolları sektörüne özel sektörün girmesi ve rekabetin artması amaçlanmıştır. Bu Kanun, Türkiye’nin demiryolu taşımacılığında yeni bir döneme girdiğine işaret etmektedir.

Çalışmamızda, Türkiye’de demiryolu sektörünün yeniden yapılandırılmasına ve özelleştirilmesine yönelik çabaların tarihsel gelişimini de ele aldık. 1980’lerde başlayan ve 1990’larda hız kazanan bu süreçte, Japonya ve Dünya Bankası’nın desteğiyle 1995 yılında başlatılan “*TCDD’nin yeniden yapılandırılması*” projesi önemli bir dönüm noktası olmuştur. Bu projenin ardından hem AB ve Dünya Bankası’nın sağladığı hibe ve kredilerle hem de ülkenin kendi kaynaklarıyla finanse ettiği, teknik yardım projeleri gibi pek çok girişim hayata geçirilmiştir.

Araştırmamız, demiryolu taşımacılığı sektöründe kamu ve özel sektör arasındaki dengenin sürekli olarak ikincinin lehine değiştiğini ve kamu sektörünün demiryolu taşımacılığındaki rolünün zayıfladığını ortaya koymaktadır. Kamu kaynaklarının büyük bir kısmı, özel sektörün demiryollarında karşılaştığı altyapı eksikliklerini gidermek için kullanılmaktadır.

Demiryolu hizmetlerinin kamuya ait olan bölümlerinin özelleştirilmesinin önünde durabilecek herhangi bir yasal engel de bulunmamaktadır. Sektörde özelleştirme, devam eden ve giderek yaygınlaşan dinamik bir süreçtir: Türkiye’de demiryolu sektöründe kamunun rolü giderek azalmakta, özel sektör ise bu alanda daha fazla yatırım yapmakta ve hizmet verdiği alanı büyütmektedir. Bu, genel bir eğilimin göstergesidir.

Türkiye’de demiryollarının altyapısal durumunu 2003-2022 yılları arasında ulaştırma ve haberleşme sektörlerine yapılan yatırımların alt-sektörlere dağılımıyla analiz eden araştırmamızda, demiryollarına yönelik yatırım harcamalarının artış eğilimi gösterdiğini tespit ettik. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’nın verilerine göre, bu dönemde demiryollarına toplam 346,6 milyar TL yatırım yapılmıştır. 2013 yılında demiryollarının ulaştırma sektörüne yapılan yatırımlar içindeki payı yüzde 33 iken, bu oran 2015 yılı hariç, her yıl artarak 2022’nin Eylül ayında yüzde 52’ye ulaşmıştır. Bu durum, Türkiye’de demiryolu altyapısının geliştirilmesine verilen önemin arttığını ve bu eğilimin gelecek dönemde de devam edeceğini göstermektedir.

TCDD Taşımacılık A.Ş. tarafından yürütülen *kamu hizmeti yükümlülüğünün* süresi, 6 Ekim 2023 tarihli Resmî Gazete’de yayımlanan kararla 31 Aralık 2033’e kadar uzatılmıştır. TCDD Taşımacılık A.Ş.’nin lokomotif ve vagon envanterine baktığımızda hem yük hem de yolcu taşıyan araç sayısının azaldığı, vagonların yaş ortalamasının yükseldiği ve çalışan vagon sayısının düştüğü görülmektedir. Bu bağlamda, çalışmamızda demiryolu sektörüne yapılan yatırımların büyük kısmının, özel sektörün de faydalandığı altyapıyı iyileştirmeye yönelik olduğunun altını çizdik.

Araştırmamızda TÜRASAŞ’ın sektördeki yerini belirlemek için Nace kodlarına göre demiryolu lokomotif ve vagonlarının imalatı alanında faaliyet gösteren diğer firmaları da inceledik. Bu alanda 134 firma bulunduğunu ve bunların kamu kuruluşları, kamu özel sektör ortaklıkları ve tamamen özel sermayeli firmalar olduğunu gördük. Özel firmaların sektöre girişlerinin 2019 yılından sonra hızlandığını ve bu durumun TÜRASAŞ’ın sektördeki rekabet gücünü azaltabileceği gibi geleceğini de belirsiz kılacağına işaret ettik.

Bu çalışmanın bir diğer önemli bulgusu, Türkiye’nin küresel tedarik zincirlerindeki rolünün pandemi, Rusya-Ukrayna çatışması, ABD-Çin ticaret savaşı ve diğer jeopolitik gerilimler nedeniyle artmakta olduğudur. Bu durum, Türkiye’ye lojistik sektöründe yabancı sermaye akışını hızlandırmakta ve TL’nin değer kaybı da yabancı yatırımcılar için Türkiye’deki şirketleri daha cazip kılmaktadır. Bu bağlamda, Türkiye’de demiryolu taşımacılığına yönelik uluslararası yatırımlar ve finansal destekler, demiryolu taşımacılığının ulusal ve bölgesel düzeyde gelişmesine katkı sağlamakta ve bu alanda gelecek yıllarda daha fazla yatırım ve planlama yapılmasını teşvik etmektedir.

Demiryolu taşımacılığı sektöründe çalışan işçiler ve sendikalar, Türkiye’deki baskıcı ve otoriter emek rejiminin olumsuz etkilerine maruz kalmaktadır. Bu rejim, işçilerin haklarını, örgütlenme özgürlüğünü ve çalışma koşullarını ihlal etmektedir. Ayrıca, devletin kurum ve işlevlerini değiştirerek bu rejimi pekiştirdiği bir dönemde, işçiler esnek ve kural dışı çalışma koşulları, yeni denetim mekanizmaları ve işçi sağlığı ve iş güvenliği önlemlerinin yetersizliği gibi zorluklarla da mücadele etmek zorunda kalmaktadır. Aşağıda, yer yer sektörde örgütlü sendikaların görüşlerine de dayanarak, demiryolu taşımacılığında çalışma koşullarının iyileştirilmesi için neler yapılabileceğine dair bazı öneriler sunulmaktadır.

Sendikalarla Yapılan Görüşmelerde Öne Çıkan Konular ve Sendikalara Öneriler

Araştırma kapsamında Nakliyat-İş Sendikası, Demiryol-İş Sendikası ve Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası (BTS) ile görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Görüşmelerde sendikalardan Türkiye’de demiryollarının özelleştirilmesi sürecine dair görüşlerini paylaşmaları istenmiştir. Her 3 sendika da TCDD’nin özelleştirilmesine karşı olduğunu ve bu sürecin başından beri özelleştirmeye karşı mücadele ettiklerini belirtmiştir.

Demiryol-İş Sendikası Genel Sekreteri Hüseyin Kaya, özelleştirme sürecinin Türkiye’ye ve AKP iktidarına özgü bir şekilde, tam olarak planlanmadan, bir model veya sistem oluşturulmadan uygulanmaya çalışıldığına dikkat çekmiştir. Kaya, demiryollarında özelleştirme sürecinin planlanandan 10 yıl kadar geciktiğini ve bunun hem Demiryol-İş’in Türk-İş içindeki güçlü konumuyla hem de hükümetteki bazı kişilerle kurduğu ilişkilerle ilgili olduğunu söylemiştir.

Demiryolu taşımacılığı, çevresel boyutu ve pandemi sürecinde daha belirgin hale gelen temassız taşımacılık fırsatlarıyla, uluslararası tedarik zincirlerini etkileyen ekonomik ve sosyal gelişmelerin etkisi altında, giderek daha fazla önem kazanmaktadır. Bu bağlamda, demiryolu taşımacılığının geliştirilmesine yönelik planlanan yatırımları hatırlatarak, görüştüğümüz sendikalardan önümüzdeki döneme ilişkin görüşlerini, beklentilerini ve ihtiyaçlarını anlatmalarını istedik. Benzer şekilde, şehir içi ulaşımda hafif raylı sistemler ve metro hatlarının yaygınlaşmakta olduğuna işaret ederek, örgütlenme planları ve hedefleri içinde bu işyerlerinin ne tür bir yere sahip olduğunu sorduk.

Bu sorulara verdikleri cevaplarda hem Demiryol-İş hem de Nakliyat İş, demiryolu taşımacılığının artan önemi ve gelecek senaryolarını yakından takip ettiklerini, ancak sendikal faaliyetlerini, karşılarına sık sık çıkan ve hızlı bir değişkenlik gösteren gündelik yakıcı sorun ve ihtiyaçlar doğrultusunda şekillendirdiklerini ifade etmişlerdir. Dolayısıyla, her iki sendikanın da belirginlik kazanmış veya olgunlaşmış bir strateji veya planlama üzerinden hareket ettiğini söylemek güçtür. Bu stratejik planlama eksikliğinin, sendikaların otoriterleşmiş bir emek rejimi içinde faaliyet göstermelerinin bir sonucu olduğunu da belirtmemiz gerekir.

Demiryolu taşımacılığı sektöründe faaliyet gösteren sendikaların birbirleriyle olan ilişki ve iletişimlerini sorduğumuzda, sendika temsilcileri bu ilişkilerin çok zayıf olduğunu ve bunun emek mücadelesinde önemli bir eksiklik oluşturduğunu belirttiler. Bu durumun nedenlerini ve çözüm yollarını araştırmak için bir özeleştirme yapılması gerektiğini de kısmen kabul ettiler. Ancak yaptığımız gözlemler temelinde, sendikaların bu özeleştirilme yaklaşımı hayata geçirmeye gerçekte ne kadar yatkın olduklarının tartışmalı olduğunu düşünüyoruz.

Türkiye’de demiryolu taşımacılığının AB’ye uyumunun sağlanması ve özelleştirilmesi süreci, demiryolu işçilerinin haklarını ve çalışma koşullarını olumsuz bir biçimde etkileyen radikal ve kurumsal değişikliklerin yapılmasını beraberinde getirmiştir. Yeni ve örgütsüz özel sektör şirketlerinin ortaya çıkmasıyla birlikte, bu değişiklikler işçilerin örgütlülüğünü ve sendikaların etkinliğini zayıflatmaktadır. Bu süreçte, demiryolu sektöründe çalışan işçi ve memur sendikalarının bilgi ve tecrübelerini ortaklaşmalarını, demiryolu işçilerinin hakları için birlikte mücadele etmeleri ve dayanışma göstermeleri kritik bir öneme sahiptir.

Demiryolu taşımacılığının özelleştirilmesi süreci, çalışma koşullarını ve çalışanların haklarını etkileyen önemli bir dönüşümdür. Bu dönüşümün olumsuz sonuçlarına karşı hazırlıklı olmak için, sektörde faaliyet gösteren memur ve işçi sendikalarının ortak bir strateji geliştirmeleri, üyelerinin çıkarlarını savunmaları ve sendikasız demiryolu işçilerini örgütlemeleri gerekmektedir. Ancak araştırmamızda yaptığımız görüşmeler, sendikalar arasında bu konuda yeterli bir iletişim ve işbirliği olmadığını ortaya koymuştur.

Taşeron çalışma sistemi hem işçi hem de memur sendikalarının karşı karşıya kaldığı yakıcı öneme sahip bir sorundur. Bu sistem çalışanların haklarını gasp etmekte, aralarında ayrımcılık yaratmakta ve iş gücünü bölerek zayıf düşürmektedir. Bu nedenle, işçi ve memur sendikalarının bu soruna karşı ortak bir mücadele yürütmeleri ve çalışanların dayanışmasını sağlamaları gerekmektedir. Sektörde özelleştirme süreci giderek yaygınlaşırken, TCDD Taşımacılık A.Ş. ve TÜRESAŞ gibi hâlâ kamuya ait olan kurumlar ve çalışanları, özelleştirme tehdidi altındadır. Bu durum, sendikaların ortaklaşma ve birlikte hareket etme ihtiyacını daha da arttırmaktadır.

Demiryolu sektöründe örgütlü sendikaların işbirliği ve dayanışmasını güçlendirmek için ulusal ve uluslararası emek örgütlerinin aktif bir şekilde destek vermesi de süreci hızlandırabilir. Bu bağlamda, araştırma kapsamında görüşülen sendika temsilcilerinin uluslararası örgütlerden talep ettikleri en önemli husus eylemli dayanışma olmuştur. Türkiye’de demiryolu taşımacılığında sendikal hak ve özgürlüklerin korunması ve geliştirilmesi için atılacak her türlü adım, bu eylemli dayanışmanın bir parçası olarak değerlendirilmelidir.

Araştırmamız kapsamında, özel sektör işveren örgütlerinin sendikalara yönelik tutumunu da anlamaya çalıştık. Görüştüğümüz işveren örgütleri, şu an için sendikalarla herhangi bir temaslarının olmadığını ve işyerlerinde sendikal bir örgütlenme veya buna ilişkin herhangi bir endişelerinin

bulunmadığını belirttiler. Ancak, çalışanlarının sayısı arttıkça bu durumun değişebileceğine ve gelecekte sendikalarla temas etmelerinin kaçınılmaz hale gelebileceğine de işaret ettiler. Öte yandan, görüştüğümüz sendikaların da henüz özel sektör işyerlerine yönelik bir örgütlenme stratejilerinin olmadığını gördük. Demiryollarında özel sektörün rolünün arttığı bir dönemde, sendikaların bu alanda daha aktif olmaları gerektiğini düşünüyoruz.

Demiryolu taşımacılığı sektöründe kadın çalışanların oranı çok düşüktür ve bu sektör erkek ege-men bir yapı sergilemektedir. Bu konuda sendikalardan aldığımız geri bildirimler, sektörde kadın istihdamını artırmak için özel bir strateji veya hedef belirlemediklerini ve mevcut durumu fazla eleştirmeden kabullenme eğiliminde olduklarını ortaya koymuştur.

Sendika temsilcileriyle yaptığımız görüşmelerde, şehir içi hafif raylı taşımacılıkta kadın işçi sayısının artırılabilirliği, ancak uzun mesafeli taşımacılıkta çalışma koşullarının kadınlara uygun olmadığına yönelik görüşler dile getirilmiştir. Bu görüşler, işin fiziksel güç gerektirmesi, demiryollarının özelleştirilmesi sürecinde tek bir çalışana birden fazla görev yüklenmesi ve dinlenme ve konaklama yerlerinin kadın çalışanlara uygun olmaması gibi, aslında değiştirilebilir ve iyileştirilebilir olan koşullar ve uygulamalarla ilgilidir.

Bu bağlamda, sendikaların kadın üyelerinin sorunlarına ve taleplerine yanıt vermede yetersiz kaldıkları ve bu alanda stratejik bir boşluk bıraktıkları söylenebilir. Bu nedenle sendikaların yapması gereken ilk şey, bu konuda bir farkındalık yaratmak ve kadın üyelerinin haklarını savunmak için samimi ve ısrarlı bir yaklaşım benimsemek, bunları öncelikli gündem maddeleri haline getirmek ve bunlar için mücadele etmektir.

Demiryolu taşımacılığında yeni teknolojilerin kullanımı, (insan hatası veya altyapısal eksikliklerden kaynaklanan) kazaların büyük bir kısmını önlemede hayati bir rol oynamaktadır. Bununla birlikte, çalışma hayatının çoğu alanında olduğu gibi yeni teknolojiler, çalışan sayısının önemli ölçüde azalmasına da neden olmaktadır. Bu durum hem AB'ye uyum süreci hem de özelleştirme hazırlıklarıyla ilişkili olarak, TCDD'de de çalışan sayısının ciddi şekilde düşmesine yol açmıştır.

Yeni teknolojilerin çalışma hayatında deneyimlenen bir diğer olumsuz yanı ise emeğin denetimine içkin mekanizmalar ve/veya gözetim ağlarıdır. Bu çalışmada Türkiye'de demiryolu taşımacılığında sürüş güvenliğini artırmak için hem görüntü hem ses kaydeden uygulamaların kullanıldığını tespit ettik. Bu uygulamalar demiryolu taşımacılığında emek süreci üzerindeki denetimin, çalışanların bütünüyle gözetlenmesine evrildiğini göstermektedir.

Emek hareketi hem dünya genelinde hem de Türkiye'de 19. yüzyıldan beri sürdürdüğü mücadeleler sonucunda birçok önemli kazanım elde etmiştir. Ancak bu kazanım ve haklar, yeni teknolojiler, otoriter emek rejimi ve devlet müdahaleleri gibi faktörlerle tehdit altındadır. Bu nedenle, sendikaların bu tehditlere karşı koymak için acil eylem planları oluşturması gerekmektedir. Sendikalar, çalışma hayatında kullanılan yeni teknolojilerin emek sürecine nasıl etki ettiğini, hangi hak ihlallerine yol açtığını ve bunların nasıl önlenebileceğini araştırmalı, raporlamalı ve kamuoyuyla paylaşmalıdır. Ayrıca, otoriter emek rejiminin devlet kurum ve işlevlerinin dönüşümü yoluyla güçlendi-

rildiği bir ortamda, sendikaların demokratik hak ve özgürlükleri savunması ve işçilerin taleplerini dile getirmesi de gerekmektedir.

Demiryolu taşımacılığında işçi sağlığı ve iş güvenliği konusunda altyapısal yatırımların artmasına koşut olarak, TCDD raporlarında 'önemli kaza' sayısının azaldığı görülmektedir. Ancak bu raporlar sadece en az bir kişinin ölümüne veya ağır yaralanmasına neden olan kazaları içermekte, diğer kazalar ise yeterince raporlanmamaktadır. Araştırmamızda demiryolu taşımacılığında çalışanların karşılaştığı sağlık sorunları, meslek hastalıkları ve diğer kaza ve yaralanmalar hakkında ciddi bir veri eksikliği olduğunu tespit ettik. Bu eksikliği gidermek için sendikalara veri toplama, raporlama ve bunları yayınlama konusunda sorumluluk üstlenmelerini önerdik.

EKLER**Tablo 1: Nace Kodu Demiryolu Lokomotifleri ve Vagonlarının İmalatında Faaliyette Olan Firmalar**

Nace Kodu	Unvan	Çalışan Sayısı	Açılış Tarihi
302001	ACARLAR DOKUMA SAN.TİC.A.Ş.	15	25.04.2011
302001	AK ÇELİK EŞYA İMALAT TAAHHÜT TİC. VE SAN. LTD. ŞTİ	1	8.11.2022
302001	AK ÇELİK EŞYA İMALAT TAAHHÜT TİC. VE SAN. LTD. ŞTİ	1	24.06.2023
302001	AK ÇELİK EŞYA İMALAT TAAHHÜT TİC. VE SAN. LTD. ŞTİ	2	17.03.2023
302001	AK ÇELİK EŞYA İMALAT TAAH. TİC. VE SAN. LTD. ŞTİ	7	9.11.2021
302001	AK ÇELİK EŞYA İMALAT TAAH. TİC. VE SAN. LTD. ŞTİ	4	1.10.2015
302001	AK ÇELİK EŞYA İMALAT TAAH. TİC. VE SAN. LTD. ŞTİ	5	8.03.2022
302001	AK ÇELİK EŞYA İMALAT TAAH. TİC. VE SAN. LTD. ŞTİ	5	9.06.2022
302001	AK ÇELİK EŞYA İMALAT TAAH. TİC. VE SAN. LTD. ŞTİ	9	31.05.2022
302001	AK ÇELİK EŞYA İMALAT TAAH. TİC. VE SAN. LTD. ŞTİ	1	20.07.2022
302001	AK ÇELİK EŞYA İMALAT TAAH. TİC. VE SAN. LTD. ŞTİ	2	1.06.2022
302001	AKBK RAYLI SİSTEMLER MAKİNA İMALAT NAKLİYE İTHALAT İHRACAT SANAYİ TİCARET VE LİMİTED ŞİRKETİ	3	14.11.2022
302001	AKSAN MİMARLIK İNŞAAT SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	0	19.09.2022
302001	AKÇE RAYLI SİSTEMLER SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	0	1.03.2023
302001	ALERMAK DANIŞMANLIK MAKİNA SANAYİ VE TİCARET A.Ş.	3	27.09.2021
302001	ALNAL ELEKTROMEKANİK SANAYİ VE TİCARET ANONİM ŞİRKETİ	27	24.02.2015
302001	ALPHA MEKANİK SANAYİ VE DIŞ TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	1	8.02.2021
302001	ATABEY GRUP MÜHENDİSLİK DANIŞMANLIK TİCARET LTD. ŞTİ	8	9.06.2023
302001	AYZA KİMYA TARIM BOYA DEMİR SAN.VE TİC.LTD. ŞTİ	2	28.10.2017
302002	AZDAP DEMİRYOLU OTOMASYON SANAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ	2	2.02.2015
302001	BAF TEKNİK MÜHENDİSLİK İMALAT İTHALAT İHRACAT SAN. VE DIŞ TİC.LTD.ŞTİ	10	1.10.2019
302001	BCY İNŞAAT VE SANAYİ TİCARET LTD.ŞTİ.	11	27.10.2010
302001	BCY İNŞAAT VE SANAYİ TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	4	20.12.2022
302001	CLEVENSO TEKNOLOJİ MÜHENDİSLİK SANAYİ VE TİCARET A.Ş.	6	19.09.2022
302001	CRRC MNG RAYLI SİSTEM ARAÇLARI SANAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ.	67	14.07.2014
302001	DEMİRELLER RAYLI TAŞITLAR SANAYİ VE TİCARET A.Ş.	11	4.06.2022
302001	DEMİRELLER RAYLI TAŞITLAR SANAYİ VE TİCARET A.Ş.	2	2.06.2022
302001	DEVLET DEMİRYOLLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ	1	1.01.1937
302001	DEVLET DEMİRYOLLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ	1	11.03.1940
302001	DURAY ULAŞIM SİSTEMLERİ SAN.VE TİC. A.Ş.	234	1.11.2012
302001	DURMAZLAR MAKİNA SANAYİ VE TİCARET ANONİM ŞİRKETİ	124	15.03.2012
302001	EDL DIŞ TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	1	1.01.2023
302001	EK DEMİRYOLLARI HAFİF RAYLI SİSTEMLERİ İNŞAAT HAFRİYAT NAKLİYAT İŞ MAKİNALARI SANAYİ VE TİC. LTD. ŞTİ	2	27.03.2023

302002	EKAPARK PROJE ANONİM ŞİRKETİ	1	17.08.2022
302001	EPSİLON NDT ENDÜSTRİYEL KONT.SİS. SAN. VE TİC.A.Ş.	137	1.04.2019
302001	EPSİLON NDT ENDÜSTRİYEL KONT.SİS. SAN. VE TİC.A.Ş.	2	1.04.2022
302002	ERA CONTACT TURKEY DEMİRYOLU SİSTEMLERİ SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ	41	1.02.2016
302001	ETM ESKİŞEHİR TEKNİK MAKİNA SANAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ	2	2.08.2021
302001	FOURTEC MA KİNA İMALAT SANAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ.	33	8.05.2018
302001	FSM TEKNO MAKİNA SANAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ.	1	19.02.2020
302001	FİT ENDÜSTRİ VE MAHİR YAPI İŞ ORTAKLIĞI	51	28.11.2022
302001	GAGE RAYLI SİSTEMLER SANAYİ VE TİC. A.Ş.	43	1.01.2021
302002	GREMSE TEKNOLOJİ ANONİM ŞİRKETİ	1	17.08.2020
302001	GÖK YAPI SANAYİ VE TİCARET A.Ş.	0	1.05.2015
302001	GÖK YAPI SANAYİ VE TİCARET A.Ş.	0	1.12.2019
302001	GÖK YAPI SANAYİ VE TİCARET A.Ş.	751	22.12.2021
302001	GÖK YAPI SANAYİ VE TİCARET A.Ş.	3	17.03.2011
302001	HT METAL MAKİNA MÜHENDİSLİK İNŞAAT TİCARET SANAYİ LTD. ŞTİ.	21	25.11.2014
302001	HYUNDAI EUROTREM DEMİRYOLU ARAÇLARI SAN.VE TİC. A.Ş.	10	13.06.2008
302001	IONRAIL RAYLI SİSTEM TEKNOLOJİLERİ MAKİNA SANAYİ TİCARET LTD. ŞTİ.	2	1.11.2022
302001	IONRAIL RAYLI SİSTEM TEKNOLOJİLERİ MAKİNA SANAYİ TİCARET LTD. ŞTİ.	5	26.05.2023
302001	KAUF MAKİNA SANAYİ TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	10	30.12.2022
302001	KAUF MAKİNA SANAYİ TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	5	5.06.2020
302001	KAYA ENDÜSTRİYEL MÜHENDİSLİK METAL SANAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ.	2	28.09.2021
302001	KAYA ENDÜSTRİYEL MÜHENDİSLİK METAL SANAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ.	2	28.09.2021
302001	KAYA ENDÜSTRİYEL MÜHENDİSLİK METAL SANAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ.	18	1.06.2012
302001	KAYABAŞI DEMİRYOLLARI HAFİF RAYLI SİSTEMLERİ NAKLİYAT HAFRİYAT HIRDAVAT GIDA OTOMOTİV İNŞAAT İŞ MAKİNELERİ HAYVANCILIK İLETİŞİM LTD. ŞTİ.	0	30.04.2019
302001	KNORR BREM SE RAYLI SİSTEMLER SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.	8	1.06.2014
302001	KOÇAKLI DEMİRYOLLARI HAFİF RAYLI SİSTEMLERİ NAKLİYAT HAFRİYAT Ş.	1	20.06.2017
302001	KOÇAKLI DEMİRYOLLARI HAFİF RAYLI SİSTEMLERİ NAKLİYAT HAFRİYAT HIRDAVAT OTOMOTİV İNŞAAT İŞ MAKİNALARI HAYVANCILIK İLETİŞİM LTD. ŞTİ.	0	2.12.2022
302001	KÜHLER TURKEY İNŞAAT MAKİNA YEDEK PARÇA İMALAT VE İHRACAT İTHALAT SANAYİ TİCARET LTD. ŞTİ.	1	5.04.2023
302001	MAHİR YAPI İNŞAAT ÇELİK HAFRİYAT SANAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ.	1	14.08.2021
302001	MCC MAKİNA OTOMOTİV ENERJİ SANAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ.	4	15.03.2023
302001	MENTOR LOKOMOTİF VE VAGON PARÇALARI SANAYİ TİCARET LTD. ŞTİ.	0	1.09.2018
302001	MEŞALE MÜHENDİSLİK İNŞAAT DEMİRYOLU SANAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ.	0	20.12.2022
302001	MOSKİNO MAKİNA ELEKTRİK REKLAM İNŞAAT YAZILIM İTHALAT İHRACAT LTD. ŞTİ.	77	19.07.2022
302001	MOSKİNO MAKİNA ELEKTRİK REKLAM İNŞAAT YAZILIM İTHALAT İHRACAT LTD. ŞTİ.	2	11.01.2023
302001	MOSKİNO MAKİNA ELEKTRİK REKLAM İNŞAAT YAZILIM İTHALAT İHRACAT LTD. ŞTİ.	1	20.05.2021

302001	MİRKON YAPI SANAYİ TİCARET ANONİM ŞİRKETİ	0	6.10.2022
302001	PLASSER TURKEY DEMİRYOLU MAKİNELERİ SANAYİ VE TİCARET A.Ş.	19	31.12.2011
302001	PROLES OTOMOTİV ÜRÜNLERİ SANAYİ VE TİCARET ANONİM ŞİRKETİ	151	8.06.2012
302001	RAILTECH RAYLI SİSTEMLER LİMİTED ŞİRKETİ	3	1.02.2021
302001	RAMAN ENERJİ YAPI SAN. TİC. A.Ş.	3	16.07.2021
302001	RAYKO MAKİNA ÇELİK KONSTRÜKSİYON SANAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ.	3	1.08.2018
302001	RAYVAG VAG ON SANAYİ VE TİCARET A.Ş.	64	14.04.2009
302001	RAYVAG VAGON SANAYİ VE TİCARET A.Ş.	4	24.11.2022
302001	RAYVAG VAGON SANAYİ VE TİCARET A.Ş.	9	11.01.2023
302001	RAYVAG VAGON SANAYİ VE TİCARET A.Ş.	4	13.06.2023
302001	RAYVAG VAGON SANAYİ VE TİCARET A.Ş.	6	9.11.2022
302001	RAYVAG VAGON SANAYİ VE TİCARET A.Ş.	82	13.04.2021
302001	RAİL TRANSPORT MAKİNA SANAYİ VE TİCARET A.Ş.	2	19.03.2019
302001	RC ENDÜSTRİ ULAŞIM ARAÇLARI A.Ş.	16	1.10.2017
302001	RC ENDÜSTRİ ULAŞIM ARAÇLARI A.Ş.	8	18.02.2019
302001	RC ENDÜSTRİ ULAŞIM ARAÇLARI A.Ş.	139	26.05.2016
302001	RC ENDÜSTRİ ULAŞIM ARAÇLARI A.Ş.	40	1.11.2016
302001	RSI ULUSLARARASI DEMİRYOLU SİSTEMLERİ SANAYİ VE TİCARET A.Ş.	0	2.06.2014
302001	RUBBERDS KAUÇUK ANONİM ŞİRKETİ	26	4.02.2020
302001	SON RAY HAFRİYAT İNŞAAT SANAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ.	9	9.05.2023
302001	SAKARYA VAGON SANAYİ A.Ş.	1	11.06.2022
302001	SAKARYA VAGON SANAYİ A.Ş.	1	7.06.2022
302001	SIEMENS MOBILITY ULAŞIM SİSTEMLERİ A.Ş.	6	1.11.2022
302001	TASCO MÜHENDİSLİK ANONİM ŞİRKETİ	5	1.11.2022
302001	TEKNO CER MAKİNA DEMİR ÇELİK İTHALAT İHRACAT SANAYİ VE TİC. LTD. ŞTİ.	2	6.10.2020
302001	TEKNİK RAYLI SİSTEMLER PEYZAJ İNŞAAT MÜHENDİSLİK SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.	10	31.12.2020
302001	THT MAKİNE ELEKTRİK İNŞAAT ENERJİ REKLAM TURİZM YAZILIM İTHALAT İHRACAT SANAYİ TİCARET LTD. ŞTİ.	5	11.05.2020
302001	THT MAKİNE ELEKTRİK İNŞAAT ENERJİ REKLAM TURİZM YAZILIM İTHALAT İHRACAT SANAYİ TİCARET LTD. ŞTİ.	15	20.07.2022
302001	TMS MARS KAUÇUK ANONİM ŞİRKETİ	2	17.05.2023
302001	TMS MARS KAUÇUK ANONİM ŞİRKETİ	0	26.01.2023
302001	TMS MARS KAUÇUK ANONİM ŞİRKETİ	10	5.08.2021
302001	TRANSPORTA TION TURKEY ULAŞIM SİSTEMLERİ VE HİZMETLERİ A.Ş.	4	1.11.2018
302001	TRANSİT DAG DEMİRYOLU ARAÇ GEREÇLERİ İMALAT SAVUNMA TAAHHÜT	0	28.04.2016
302001	TREIN OTOMOTİV VAGON İNŞAAT SANAYİ TİC. LTD. ŞTİ.	1	23.12.2022
302001	TREND KURUMSAL HİZMETLER ANONİM ŞİRKETİ	0	1.06.2021
302001	TURKİYE CUMHURİYETİ DEVLET DEMİRYOLLARI TAŞIMACILIK A.Ş.	140	1.01.2017

302001	TURKİYE CUMHURİYETİ DEVLET DEMİRYOLLARI TAŞIMACILIK A.Ş.	31	1.01.2017
302001	TURKİYE CUMHURİYETİ DEVLET DEMİRYOLLARI TAŞIMACILIK A.Ş.	2	15.02.2020
302001	TURKİYE CUMHURİYETİ DEVLET DEMİRYOLLARI TAŞIMACILIK A.Ş.	2	15.02.2020
302001	TUĞBERK RAYLI SİSTEMLER SANAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ	12	1.09.2021
302001	TUĞBERK RAYLI SİSTEMLER SANAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ	9	20.02.2023
302001	TÜRKİYE RAYLI SİSTEM ARAÇLARI SANAYİ A.Ş SİVAS BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ	669	2.01.1940
302001	TÜRKİYE RAYLI SİSTEM ARAÇLARI SANAYİ ANONİM ŞİRKETİ ESKİŞEHİR BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ	854	5.05.1940
302001	TÜRKİYE RAYLI SİSTEM ARAÇLARI SANAYİ A.Ş.	626	1.12.1951
302001	ULTIMATE TAŞIMACILIK EKİPMANLARI ANONİM ŞİRKETİ	98	26.04.2016
302001	VA KO VAGON KONTEYNER MAKİNA MÜHENDİSLİKPRO.SAN.VE TİC. A.Ş.	88	27.11.2013
302001	VA-KO VAGON KONTEYNER MAKİNA MÜHENDİSLİK PROJE SAN. VE TİC. A.Ş.	71	22.12.2021
302002	WABTEC FAİVELEY TURKEY ULAŞIM SİSTEMLERİ VE HİZMETLERİ A.Ş.	14	1.11.2018
302001	YAVUZLAR VAGON SANAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ	8	18.11.2014
302001	YAVUZLAR VAGON SANAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ	10	20.02.2009
302001	YAVUZLAR VAGON SANAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ	1	11.06.2022
302001	YAVUZLAR VAGON SANAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ	0	4.06.2022
302001	YAĞIZ MÜHENDİSLİK MAKİNA SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	4	3.05.2021
302001	YUJİN FRENSAN DEMİRYOLU EKİPMANLARI İMALAT SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ	4	10.07.2018
302001	YÜCESAN SANAYİ İNŞAAT VE TİCARET A.Ş.	8	9.06.2022
302001	YÜCESAN SANAYİ İNŞAAT VE TİCARET A.Ş.	8	1.06.2022
302001	ÖZBİR VAGON ARAÇ MAKİNA İMALAT VE İNŞAAT TİCARET VE SANAYİ A.Ş.	18	23.11.2022
302001	ÖZBİR VAGON ARAÇ MAKİNA İMALAT VE İNŞAAT TİCARET VE SANAYİ A.Ş.	6	14.04.2022
302001	ÖZBİR VAGON ARAÇ MAKİNA İMALAT VE İNŞAAT TİCARET VE SANAYİ A.Ş.	6	3.06.2022
302001	ÖZBİR VAGON ARAÇ MAKİNA İMALAT VE İNŞAAT TİCARET VE SANAYİ A.Ş.	5	11.06.2022
302001	ÖZBİR VAGON ARAÇ, MAKİNA İMAL.YENİLEME İNŞ.TİC.SAN. A.Ş.	41	9.05.2006
302001	ÖZ-AR İÇ VE DIŞ TİCARET PAZARLAMA LİMİTED ŞİRKETİ	4	3.03.2023
302001	İNOTRA RAYLI SİSTEMLER SANAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ	2	9.11.2022
302001	İNOTRA RAYLI SİSTEMLER SANAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ	13	16.03.2016
302001	İNOTRA RAYLI SİSTEMLER SANAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ	4	22.07.2022
302001	İNOTRA RAYLI SİSTEMLER SANAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ	1	8.11.2022

Kaynak: Bir sendikadan temin edilen işkolu-işyeri listesinden oluşturulmuştur.

KAYNAKÇA

- Akçay, Ümit (2019). "Türkiye'de Neoliberal Popülizm, Otoriterleşme ve Kriz" Toplum ve Bilim, Sayı: 147, 46-70
- Altundaş, Elif, Gül Arslan, Ziya Akingöl vd. (2010). Demiryolu İşçilerinin Çalışma Koşullarından Kaynaklanan Sağlık Sorunları. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/msg/issue/49214/628196>
- Bardakçı, Sait ve Raşit Ağzitemiz (2022). Tren Makinistlerinin İş Yükü Algılarının Aile-İş ve İş-Aile Çatışmaları Üzerindeki Etkisinin Yapısal Eşitlik Modellemesi ile İncelenmesi. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/ulisbud/issue/74940/1194129>
- Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası-BTS Norm Kadro Uygulamasına İlişkin Rapor 04.10.2010- S:4) <https://bts.org.tr/2017/?p=911>
- Boratav, Korkut (2015). Türkiye İktisat Tarihi. Ankara: İmge Kitabevi.
- Bozkurt-Güngen, Sümercan (2017). Emek Piyasaları, Emek İlişkileri ve Devlet: Arjantin ve Türkiye Üzerine Karşılaştırmalı-Tarihsel Bir Çözümleme, 2001-2015. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Ankara: Ortadoğu Teknik Üniversitesi (ODTÜ). Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi.
- CANAC Inc. ve IBM Türkiye (2005). TCDD İstihdamı Yeniden Yapılandırma Projesi: Bileşen B Raporu. Ankara.
- Çebişi, Zeynep Işıl Türkmen (2022). Kuşak Yol Girişimi'nde Orta Ve Güney Koridoru Demiryolu Rotası Üzerindeki Yük Taşımacılığının Karşılaştırmalı Analizi <http://acikerisim.akdeniz.edu.tr/bitstream/handle/123456789/7037/T07707.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Çelik, Aziz (2015). "Turkey's New Labour Regime Under the Justice and Development Party in the First Decade of the Twentieth- First Century: Authoritarian Flexibilization" Middle Eastern Studies, 51:4, 618-635.
- Çelik, Aziz (2017). "Saraçhane'den 15-16 Haziran'a İşçi Sınıfının Müstesna Yılları". Haz. Mete Kaan Kaynar. Türkiye'nin 1960'lı Yılları: İstanbul: İletişim Yayınları, 633-666.
- Çelik, Aziz (2020). "Yetmişli Yıllarda Emek Hareketi: 15-16 Haziran'dan 12 Eylül'e Yükseliş ve Düşüş". Haz. Mete Kaan Kaynar. Türkiye'nin 1970'li Yılları. İstanbul: İletişim Yayınları, 515-546.
- Demirelli, L. (2014). 2002 Sonrasında Türkiye'de Özelleştirme ve Demiryolu Hizmeti. Mülkiye Dergisi, 38 (4), 41-86. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/mulkiye/issue/276/1224>
- DİSK-AR (2020). Emeğe Karşı Sermaye Darbesi 12 Eylül İşçi Haklarını Nasıl Yok Etti?. İstanbul: DİSK-AR Yayınları.
- Ekol Lojistik, (2023). Entegre, Esnek, Etkin: Sürdürülebilirlik Raporu 2022. https://www.ekol.com/wp-content/uploads/2023/08/ekol_logistics_sr_2022_tr.pdf
- Güner Bülent. (2018). OBOR Girişiminin Coğrafyası. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/@bguner>
- European Commission, The Common Transport Policy, Sustainable Mobility: Perspectives for the Future, Commission Communication to the Council, European Parliament, Economic and Social Committee and Committee of the Regions, 1998, 2-3
- Foucault, Michel (2020). Büyük Kapatılma (Çev. I. Ergüden ve F. Keskin). İstanbul: Ayrıntı Yayınları.

Harvey, David (2010). Postmodernliğin Durumu. İstanbul: Metis Yayınları.

Harvey, David (2012). Sermayenin Mekanları – Eleştirel Bir Coğrafyaya Doğru. İstanbul: Sel Yayıncılık.

Karagöl Erdal Tanas. (2017) Modern İpek Yolu Projesi http://www.setav.org/assets/uploads/2017/05/174_Perspektif.pdf

Mars Logistics, (2023). Sürdürülebilirlik Raporu 2020-2022. <https://www.marslogistics.com/content/images/web/pdf/2022-surdurulebilirlik-raporu-tr.pdf>

Pektaş, İ., Kahraman, Y., (2021). Raylı Sistemler Sektör Raporu 2021, ARUS Yayınları: 4, Ankara. <https://www.anadoluraylisistemler.org/content/upload/document-files/rayli-sistemler-sektor-ra-20211224173243.pdf>

Rastogi C. and Arvis J.F. (2014). The Eurasian Connection: Supply-Chain Efficiency Along the Modern Silk Route Through Central Asia. June 2014, i-xviii. https://doi.org/10.1596/978-0-8213-9912-5_fm

Savran, Sungur (1987). "1960, 1971, 1980: Toplumsal Mücadeleler, Askeri Müdahaleler" 11. Tez Kitap Dizisi Demokrasi, Devlet ve Sınıflar. İstanbul: Uluslararası Yayıncılık, 132-168.

Sennett, Richard (2012). Karakter Aşınması Yeni Kapitalizmde İşin Kişilik Üzerindeki Etkileri. İstanbul: Ayrıntı Yayınları.

Sezen, B. & Gürsev, S. (2014). Türkiye'de Kurulması Planlanan Lojistik Merkezler Hakkında Bir Analiz Çalışması - An Analysis Of The Planned Logistics Centers In Turkey . Öneri Dergisi, 11 (42), 105-126. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/maruoneri/issue/17903/187874>

Strateji ve Bütçe Başkanlığı, (2019) https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2020/03/Surdurulebilir-Kalkinma-Amaclari-Degerlendirme-Raporu_13_12_2019-WEB.pdf

Şahin, Ümit (2004). Truva Atı Olarak Sürdürülebilir Kalkınma. Üç Ekoloji Dergisi. https://www.academia.edu/1923053/Truva_At%C4%B1_Olarak_S%C3%BCrd%C3%BCr%C3%BClebilir_Kalk%C4%B1nma

Şen Hüseyin, Ayşe Kaya, Barış Alpaslan (2018). Sürdürülebilirlik Üzerine Tarihsel ve Güncel Bir Perspektif

Özveri, Murat (2012). "Güvencesiz Çalışmanın Hukuki Dayanakları". Çalışma ve Toplum Ekonomi ve Hukuk Dergisi, (2) 2012: 147-172.

T.C. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı 2022 Yılı Faaliyet Raporu (2023) <https://www.csqb.gov.tr/media/90634/2022-faaliyet-raporu.pdf>

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (2022). 2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı. <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/bakanlik-yayinlari/20221025-2053-ulastirma-ve-lojistik-ana-plan-tr.pdf>

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (2022). Ulaşan ve Erişen Türkiye Raporu 2002-2022. <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/bakanlik-yayinlari/ulasan-erisen-turkiye-171122.pdf>

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, (2021). 12. Ulaştırma ve Haberleşme Şûrası Sektör Raporları: Lojistik, Mobilite, Dijitalleşme. <https://sgb.uab.gov.tr/uploads/pages/suralar/12-ulastirma-ve-haberlesme-surasi-sektor-raporlari.pdf>

TCDD Taşımacılık A.Ş. Genel Müdürlüğü (2019). 2019-2023 Stratejik Plan Raporu. <https://adminapi.tcddtasimacilik.gov.tr/files/pdfs/2019-2023%20Stratejik%20Plan.pdf>

TCDD Taşımacılık A.Ş. Genel Müdürlüğü (2022), 2021 Yılı Faaliyet Raporu. <https://adminapi.tcdttasimacilik.gov.tr/files/pdfs/TCDD-Tasimacilik-2021-Faaliyet-Raporu.pdf>

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (2023), 2022 Yılı Faaliyet Raporu. <https://static.tcdd.gov.tr/webfiles/userfiles/files/istrapor/2022faaliyetraporu.pdf>

TCDD Taşımacılık A.Ş. Genel Müdürlüğü (2022), 2023 Yılı Performans Programı. [https://adminapi.tcdttasimacilik.gov.tr/files/pdfs/TCDD-Ta%C5%9F%C4%B1mac%C4%B1k-2023-Performans%20Program%C4%B1\[26208\].pdf](https://adminapi.tcdttasimacilik.gov.tr/files/pdfs/TCDD-Ta%C5%9F%C4%B1mac%C4%B1k-2023-Performans%20Program%C4%B1[26208].pdf)

TCDD Taşımacılık A.Ş. Genel Müdürlüğü (2023), 2022 Faaliyet Raporu. [https://adminapi.tcdttasimacilik.gov.tr/files/pdfs/TCDD-Tasimacilik-2022-Faaliyet-Raporu\[26218\].pdf](https://adminapi.tcdttasimacilik.gov.tr/files/pdfs/TCDD-Tasimacilik-2022-Faaliyet-Raporu[26218].pdf)

TCDD Teknik, (2023). TCDD Teknik Faaliyet Raporu 2022, https://api.tcdtteknik.com.tr/Media/faaliyetraporu/68f73993-3e98-4502-9b43-e82de1779222_Faaliyet%20Raporu%C2%AD_2022_TCDDTEKN%C4%B0K.pdf

Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası (TCMB), Sektör Bilançoları 2009-2021, <https://www3.tcmb.gov.tr/sector/#/tr>

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (2009). Demiryolu Sektör Raporu, Ankara. <https://static.tcdd.gov.tr/webfiles/userfiles/files/2009sektorraporu.pdf>

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (2020). Demiryolu Sektör Raporu 2019, Ankara. <https://static.tcdd.gov.tr/webfiles/userfiles/files/2019sektorraporu.pdf>

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (2005). TCDD İstatistik Yıllığı 2000-2004. <https://static.tcdd.gov.tr/webfiles/userfiles/files/20002004ist.pdf>

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü Demiryolu Sektör Raporu 2008 <https://static.tcdd.gov.tr/webfiles/userfiles/files/2008sektorraporu.pdf>

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü 2010-2014 Strateji Raporu <https://static.tcdd.gov.tr/webfiles/userfiles/files/stratejik.pdf>

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (2014). TCDD İstatistik Yıllığı 2009-2013. <https://static.tcdd.gov.tr/webfiles/userfiles/files/20092013yillik.pdf>

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (2015), Demiryolu Sektör Raporu. <https://static.tcdd.gov.tr/webfiles/userfiles/files/2015sektorraporu.pdf>

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (2018). TCDD İstatistik Yıllığı 2013-2017. <https://static.tcdd.gov.tr/webfiles/userfiles/files/20132017yillik.pdf>

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (2021). TCDD İstatistik Yıllığı 2016-2020. <https://static.tcdd.gov.tr/webfiles/userfiles/files/istrapor/20162020ist.pdf>

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (2022). TCDD İstatistik Yıllığı 2017-2021. <https://static.tcdd.gov.tr/webfiles/userfiles/files/istrapor/ist20172021.pdf>

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü 2021 Sektör Raporu <https://static.tcdd.gov.tr/webfiles/userfiles/files/istrapor/2021sekrorr.pdf>

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü 2022 Sektör Raporu <https://static.tcdd.gov.tr/webfiles/userfiles/files/istrapor/2022sektor.pdf>

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (2023). TCDD İstatistik Yıllığı 2018-2022. <https://static.tcdd.gov.tr/webfiles/userfiles/files/istrapor/20182022.pdf>

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü Demiryolu Sektör Raporu (2023) <https://static.tcdd.gov.tr/webfiles/userfiles/files/istrapor/2022sektor.pdf>

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü Enerji Yönetimi ve İklim Değişikliği Eylem Planı (2023-2025) <https://static.tcdd.gov.tr/webfiles/userfiles/files/eylemplani/eylemplani.pdf>

Türkiye İklim Değişikliği Stratejisi (2010–2023) Belgesi https://webdosya.csb.gov.tr/db/iklim/editorodnya/file/strateji%20belgesi/Turkiye%20iklim%20degisikligi%20strateji%20belgesi_TR.pdf

Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM), (2023). Türkiye'nin İlk Bin İhracatçısı Raporu 2023. <https://tim.org.tr/files/downloads/Ihracat1000/2022/ILK%201000%202022%20TR.pdf>

TÜRASAŞ Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayi A.Ş. (2023) <https://www.turasas.gov.tr/dosyalar/154-522.pdf>

Uçkan, Banu (2023). Türkiye'de Kamu Görevlileri Sendikacılığı Paradoksu: Güçlü Sendikacılık mı, Bağımlı Sendikacılık mı? <https://dergipark.org.tr/tr/pub/iusskd/issue/77195/1288455>

Uzuner, Ceylan (2014). AB ve Türkiye'de Emniyet Yönetim Sisteminin Ortaya Çıkması, Gelişme Süreci ve Geleceği. <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/517919>

Zeybek, Hülya (2020). Yeni İpek Yolunun Kıtalar Arası Demiryolu Konteyner Taşımacılığına Etkisi: Pestle Analizi. <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/1022861>



INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS' FEDERATION
(Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu)

