

## Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesine dair...

Elk. Müh. Mustafa S. Çınarlı  
mustafa.cinarli@emo.org.tr



19. yüzyılda Amerika Birleşik Devletlerinde iç politikada yaşanan sorunlar (eyaletlerin iki kampa ayrılması) ve köleliğin kaldırılmasına yönelik mücadele, İngiliz dokuma sanayisini gereksinim duyduğu hammaddeyi daha uygun koşullarda bulmak zorunda bıraktı. Bu sayede Aydın sancağında Büyük Menderes ovasında geniş topraklarda üretilen pamuğun İzmir limanına ucuz ve hızlı biçimde sevk edilmesi sorunu çözmek amacıyla Aydın – İzmir tren hattı tesis edildi. Demiryollarının Anadolu’da kullanıma başlaması mal nakliyatını sağlamak için olmuştur.

Cumhuriyet döneminde kısa bir süre ilgi gören demiryolları ikinci paylaşım savaşının başlamasıyla yavaşlamış, savaş sonrasında ise Marshall Yardımları çerçevesinde devlet organlarını yönetenlerin karayollarının geliştirilmesini desteklemeleri karşısında bulunduğu yeri korumak durumunda kalmıştır.

24 Ocak kararlarının sahip olduğu anlayış gereği doğal tekel durumunda olan, toplum yararını gözetecek kamu tarafından gerçekleştirilen tüm hizmetler ve üretimler serbestleştirilmeye çalışıldı. Bazı konularda toplumun örgütlü yapıları ile karşı koyarak yavaşlatabildiği bazı alanlarda ise hayata geçirilen serbestleştirme

ile kamunun sahip olduğu varlığın el değiştirmesi ve bunun liberal prensip çerçevesinde olması hedeflenmiştir. Bu anlayışta demiryollarının serbestleştirilmesi yer almaktadır.

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından hazırlanan “Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun” tasarısı Meclisin gündemine alındı. Demiryolları taşımacılığının kamusal özelliğini kaldıran ve bu alandaki hizmetlerin piyasalaştırılmasını hedefleyen tasarı ile Türkiye Cumhuriyeti Demiryolları Taşımacılık Anonim Şirketi adıyla işletmeci şirket kurulması planlanmaktadır. Tasarının Amaç maddesinde yolcu ve yük taşımacılığının hizmet kalitesi açısından uygun, etkin ve olabilecek en uygun fiyatla sunulması amaçlandığı beyan edilmektedir.

Tasarıda;

-Özel şirketlerin kendi demiryolu ağını inşa edebileceği,

-Kendilerine ve/veya başka şirketlere ait demiryolu altyapısı üzerinde demiryolu altyapı işletmecisi olabileceğini,

-Mevcut demiryolu ağı üzerinde tren işletmecisi olabileceğini, kendilerine ait veya tasarruflarındaki demiryolu altyapısının kullanım ücretlerini kendilerinin belirleyeceğini,

-Özel şirketler tarafından inşa edilecek demiryolu için gereken kamulaştırmanın devlet tarafından yapılacağı ancak bedelinin ilgili şirketten tahsil edileceği ve bunun karşılığında taşınmazların ve üzerindeki varlıkların 49 yıllığına bedelsiz olarak şirkete devredileceği

şeklinde hükümler yer almaktadır.

Ayrıca, halen TCDD bünyesinde çalışanların emekliliğe teşvik edileceği belirtilmektedir ki bu hüküm, özelleştirmenin çalışanlar açısından işsizlik anlamına geldiği ve sosyal sorunlara yol açtığı iddiasını dayanaklı kılmaktadır.

Özel sektörün de yük taşıma vagonu sahip olması sağlanarak bugünkü koşulların oluşması için girişimler başlatılmıştı. Demiryolu hizmetleri içinde daha karlı olarak nitelenen yük taşımacılığı ticareti, gerek ülke içinde bölgeler arası gerekse ülkeler arası malların değişimini daha ucuz maliyetlerle sağlayabilmektedir. Bugün özellikle ele geçirilmek istenen bu kısmın olduğu aşıkardır. Almanya Demiryolu şirketi (DB AG) ve Fransız Demiryolu şirketi (SNCF) devlet elindeyken ülkemizde demiryolu işletmeciliğinin devlet elinde olmasından vazgeçilmektedir.