

T.C.  
MARMARA ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ÜNİVERSİTESİ  
İKTİSAT ANABİLİMDALI  
İKTİSAT POLİTİKASI BİLİM DALI

87094

DEMİRYOLLARININ GLOBALLEŞMESİ  
( 19.Y.Y.'DAN GÜNÜMÜZE )  
( YÜKSEK LİSANS TEZİ )

TUBA ERDOĞAN

DANIŞMAN : YRD. DOÇ. DR. GÜLSÜM AKALIN

İSTANBUL-1999

T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU  
DOKÜMANTASYON MERKEZİ

## İÇİNDEKİLER

|             |     |
|-------------|-----|
| Giriş ..... | I-V |
|-------------|-----|

### I. BÖLÜM

#### Demiryollarının Gelişim Süreci

##### 1. I. Sanayi Devrimi Sonrasında Demiryollarının

|                                                      |        |
|------------------------------------------------------|--------|
| Gelişim Süreci .....                                 | 1- 8   |
| 1.1. Rayların Gelişimi .....                         | 8      |
| 1.2. İlk Demiryolları ve Ülkeler İtibarıyla Verilen  |        |
| Önem .....                                           | 9-18   |
| 1.2.1. ABD .....                                     | 10-13  |
| 1.2.2. Fransa .....                                  | 14     |
| 1.2.3. İsviçre .....                                 | 14-15  |
| 1.2.4. Belçika .....                                 | 15     |
| 1.2.5. Kanada .....                                  | 15-17  |
| 1.2.6. Japonya .....                                 | 17     |
| 1.2.7. Almanya .....                                 | 17-18  |
| 1.3. Demiryollarının Gelişim Evresinde Karşılaşılan  |        |
| Zorluklar .....                                      | 18-19  |
| 1.4. Demiryollarının İşletim Şekilleri .....         | 19- 36 |
| 1.4.1. Liberal Sistem ve Şirket Demiryolculuğu ..... | 19-28  |
| 1.4.2. Karma Sistem .....                            | 28- 31 |
| 1.4.3. Devlet Demiryolculuğu .....                   | 31- 36 |
| 1.4.3.1. Belçika .....                               | 32- 33 |
| 1.4.3.2. Almanya .....                               | 33     |
| 1.4.3.3. Rusya .....                                 | 34- 35 |
| 1.4.3.4. İsviçre .....                               | 36     |
| 1.5. II.Sanayi Devrimi ve Teknik Gelişme .....       | 36- 38 |

## **II. BÖLÜM**

### **19.YY. İtibarıyla Gelişmekte Olan Ülkeler Açısından Sermaye İhracının Değerlendirilmesi**

|                                                                           |               |
|---------------------------------------------------------------------------|---------------|
| <b>2.Sermaye İhracının Altyapı Yatırımlarındaki Yeri .....</b>            | <b>39</b>     |
| <b>2.1. Latin Amerika'da Yabancı Sermayenin Demiryollarına</b>            |               |
| Yönelimi .....                                                            | <b>40- 42</b> |
| <b>2.2. Hindistan'da Yabancı Sermayenin Demiryollarına</b>                |               |
| Yönelimi .....                                                            | <b>42- 45</b> |
| <b>2.3. Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Demiryollarının</b>               |               |
| Gelişim Süreci .....                                                      | <b>46-74</b>  |
| <b>2.3.1. Osmanlı İmparatorluğu'nun 19.yy. Dönemi İtibarıyla Ekonomik</b> |               |
| Yönden İrdelenmesi .....                                                  | <b>46- 47</b> |
| <b>2.3.2. Demiryolları Yapımının Temel Nedenleri .....</b>                | <b>47- 50</b> |
| <b>2.3.3. Osmanlı İmparatorluğu'nda İlk Kez İngilizler Tarafından</b>     |               |
| Yapılan Demiryolları .....                                                | <b>50- 53</b> |
| <b>2.3.4. Osmanlı İmparatorluğu'nda Anadolu-Bağdat Demiryolu Projesi</b>  |               |
| ve Almanların Rolü .....                                                  | <b>53- 60</b> |
| <b>2.3.5. Bağdat Demiryolunun Önemi ve İnşası .....</b>                   | <b>60- 65</b> |
| <b>2.3.6. Hicaz Demiryolunun Önemi .....</b>                              | <b>66-70</b>  |
| <b>2.3.7. Bağdat Demiryolunun Sonucu .....</b>                            | <b>71</b>     |
| <b>2.3.8. 1.Dünya Savaşı'nın (1914-1918) Getirdiği</b>                    |               |
| Sonuçlar .....                                                            | <b>71-74</b>  |

### **III. BÖLÜM**

#### **Uluslararası Yapılan Demiryolu Anlaşmaları**

|                                                                       |               |
|-----------------------------------------------------------------------|---------------|
| <b>3. Büyüyen Ticaret Hacmi ve Anlaşmaların Önemi .....</b>           | <b>75-76</b>  |
| <b>3.1. Uluslararası Yolcu ve Eşya Sözleşmeleri (1878) .....</b>      | <b>76-78</b>  |
| <b>3.2. Uluslararası Demiryolları Kongreleri Birliği (1885) .....</b> | <b>78- 80</b> |
| <b>3.3. Uluslararası Demiryolları Birliği (1922) .....</b>            | <b>81- 95</b> |
| <b>3.3.1. UIC'nin Yapısı .....</b>                                    | <b>82- 84</b> |
| <b>3.3.2. UIC'nin Görevleri .....</b>                                 | <b>84</b>     |
| <b>3.3.3. UIC'nin Standartları .....</b>                              | <b>85- 91</b> |
| <b>3.3.3.1. Yolcu ve Yük Taşınması .....</b>                          | <b>85</b>     |
| <b>3.3.3.2. Finansman , Hesap ve İstatistik .....</b>                 | <b>86</b>     |
| <b>3.3.3.3. İşletme .....</b>                                         | <b>86- 87</b> |
| <b>3.3.3.4. Vagonlara Ait Standartlar .....</b>                       | <b>88- 89</b> |
| <b>3.3.3.5. Lokomotif ve Motorlu Taşıtların Standartları .....</b>    | <b>89</b>     |
| <b>3.3.3.6. Demiryolu ve Sinyalizasyon .....</b>                      | <b>89- 90</b> |
| <b>3.3.3.7. Teknik Şartnameler ve Malzemeler .....</b>                | <b>90</b>     |
| <b>3.3.3.8. Genel Etüdler .....</b>                                   | <b>90- 91</b> |
| <b>3.3.4. UIC'nin İlişkili Olduğu Kuruluşlar .....</b>                | <b>91- 95</b> |

## **IV. BÖLÜM**

### **II. Dünya Savaşı Sonrası Dünya Ekonomisinde Yeniden Yapılanma**

|                                                                                     |                |
|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| <b>4. Kurumsal Örgütlenmeler .....</b>                                              | <b>96- 99</b>  |
| <b>4.1. Karayolları ile Demiryollarının Rekabetinin Hızlanması .....</b>            | <b>99-104</b>  |
| <b>4.2. 1970 Sonrası Dünya Ekonomisinde Meydana Gelen<br/>        Değişim .....</b> | <b>104-108</b> |
| <b>4.3. Yeni Dünya Düzeninde UIC'nin İşlevleri .....</b>                            | <b>108-132</b> |
| <b>4.3.1. Demiryollarının Teknik Açısından Gelişmesi ve Nedenleri</b>               | <b>110-123</b> |
| <b>4.3.2. UIC'nin Küreselleşme İllintisi İçinde Amaçları.....</b>                   | <b>123-132</b> |
| <b>4.3.2.1. UIC'nin Üyelerinin Dünya Ölçeğinde Dağılımı</b>                         | <b>123-128</b> |
| <b>4.3.2.2. UIC'nin İzlediği Politikalar .....</b>                                  | <b>128-132</b> |
| <b>4.4. Kombine Taşımacılık Dönemi .....</b>                                        | <b>133-136</b> |
| <b>4.5. Dünya Demiryollarında 1980 Sonrası Yeniden Yapılanma</b>                    | <b>136-142</b> |

## **V. BÖLÜM**

### **Türkiye Cumhuriyeti Demiryollarının Gelişimi**

|                                                                                                 |                |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| <b>5.1. 1923-1939 Dönemi .....</b>                                                              | <b>143-162</b> |
| <b>5.1.1. T.C. Demiryollarının Kurumsallaşması ve Demiryolları<br/>        Politikası .....</b> | <b>143-145</b> |
| <b>5.1.2. TCDD'nin Görevleri .....</b>                                                          | <b>146</b>     |
| <b>5.1.3. Yeni Hatların Yapımı ve İktisadi Kalkınma .....</b>                                   | <b>147-150</b> |

|                                                                                                 |         |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| 5.1.4. Cumhuriyetin Kurulmasından İtibaren Gelişimi Hız Kazanan Demiryolları .....              | 150-154 |
| 5.1.4.1. Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi A.Ş. (TÜLOMSAŞ) .....                                | 150-151 |
| 5.1.4.2. Türkiye Demiryol Makinaları Sanayi A.Ş. (TÜDEMSAŞ) .....                               | 151-152 |
| 5.1.4.3. Türkiye Vagon Sanayi A.Ş. (TÜVASAŞ) .....                                              | 152-154 |
| 5.1.5. Demiryolu Yan Sanayisi .....                                                             | 155-162 |
| 5.2. 1940-1950 Dönemi.....                                                                      | 162-164 |
| 5.3. 1950-1963 Dönemi .....                                                                     | 165-166 |
| 5.4. 1968-1982 Dönemi .....                                                                     | 167-169 |
| 5.5. 1982 Yılında Kabul Edilen ve 1983-1993 Yılları Arasını Kapsayan Ulaştırma Ana Planı .....  | 169-175 |
| 5.6. Demiryolu-Karayolu Alt Sistemlerinin Altyapı Maliyetleri Açısından Karşılaştırılması ..... | 175-179 |
| 5.7. Kombine Taşımacılığın Türkiye'deki Seyri.....                                              | 180-182 |
| 5.8. 1999-2003 Yılları Arası Yapımı Planlanan Demiryolu Projeleri .....                         | 183-188 |
| 5.9. Fabrikalarımızın Durumu .....                                                              | 188-191 |
| 5.10. TCDD'nin Zarar Etmesine Yol Açan Diğer Faktörler .....                                    | 192-195 |
| 5.11. TCDD'nin Yeniden Yapılanması .....                                                        | 195-199 |
| Sonuç .....                                                                                     | 200-218 |
| Kaynaklar .....                                                                                 | 219-229 |

## GİRİŞ

“Demiryollarının Globalleşmesi (19. yy.’dan günümüze)” adlı tez konusunu işlememde en büyük etken , ülkemiz demiryollarının durumundan yola çıkarak dünyadaki demiryollarının tarihsel dönemler itibarıyla gelişimini ve günümüz ekonomik koşullarının kazandığı yeni anlam çerçevesinde ulaşım sektörü içinde demiryollarının yerini değerlendirmek olmuştur.

İktisat politikası kapsamında demiryollarının da bir ulaşım aracı olarak toplumda ekonomik ve sosyal açıdan yarattığı katkı düşünülürse bu konunun ne denli önemli olduğu anlaşılır.

İlk bölümde , ulaşım ile ekonomi arasındaki direkt bağlantının tarihin ilk dönemlerinden itibaren ne şekilde önem kazanmaya başladığı anlatılacaktır. Nitekim en eski ulaşım aracı olan denizyollarının gelişiminin “Coğrafi Keşifler”in yapılmasıyla birlikte ivme kazanması , hem yeni pazarların bulunmasını kolaylaştırmış hem de Sanayi Devrimi için gereken sermaye birikiminin oluşmasına zemin hazırlamıştır. İngiltere’de Sanayi Devrimi’nin gerçekleşmesiyle birlikte bu dönemin bir simgesi olan demiryollarının gelişimi hız kazanmıştır. Bu çerçevede demiryollarının ulusal ve uluslararası pazarda yerini sağlamlaştırdığı ve günümüzün gelişmiş ülkelerinde 1830’lu yıllarda başlayan gelişim çizgisinin 1900’lü yılların başlarına kadar sürdürüldüğü ve demiryollarının ulusal düzeyde ekonomiye olan katkıları görülecektir.

Öte yandan , demiryollarının çeşitli ülkelerdeki işletim şekilleri ve bu ülkelerde demiryolları yapımlarının nasıl finanse edildiği anlatılmaktadır.

İkinci bölümde , sömürge imparatorluklarının kurulduğu bu dönemlerde (19.yy.-20.yy. başı) demiryollarının sömürgeciliğin en etkili araçlarından biri olduğu incelenecektir. Bankaların da finansör olarak bu ülkelerde yatırım yapan sanayi şirketlerini maddi açıdan desteklediği ve yabancı sermaye yatırımlarından da en büyük payın demiryollarının aldığı görülecektir. Demiryolları yatırımlarından pay alan ülkelere örnek olarak , Latin Amerika ve Hindistan'ın yanı sıra , Osmanlı İmparatorluğu verilmiştir.

Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolu yapımına başlanmasının temel nedenleri , Batılı devletlerin bu demiryollarını faiz , kâr ve kilometre garantileri şeklinde finanse ederek inşa etme girişimleri ve iki büyük proje olan Anadolu-Bağdat Demiryolu ile Hicaz Demiryolu'nun yapılmasında Batılı devletlerin ve Osmanlı Devleti'nin amaçları ve bu projelerin sonuçları ile 1.Dünya Savaşı'nın motorlu araçların gelişimini hızlandırması ve 1903 yılında uçağın icat edilmesi sonucunda demiryollarının üstünlüğünü kaybetmesi anlatılacaktır.

Üçüncü bölümde , üretim ve ticaretin hızlı bir şekilde artmasının uluslararası demiryolları alanında çıkan bazı zorlukların çözümlenmesi, demiryolları konusunda teknik ve işletme alanlarındaki gelişmelerin takip edilmesi amacıyla oluşturulan uluslararası demiryolları anlaşmalarından bahsedilecektir. Ayrıca sömürge imparatorluklarının da en yoğun şekilde kurulduğu bu dönemlerde örneğin , Uluslararası Demiryolları Kongreleri Birliği'nin kuruluş tarihi ile sömürgeciliğin resmen onaylandığı tarihin aynı olması ve bu tarihten itibaren de Asya , Afrika gibi ülkelere demiryollarının hızlı bir şekilde gelişme göstermesi dikkate değer bir nokta olarak anlatılacaktır.

Öte yandan , uluslararası demiryolları ilişkilerinin gelişiminde ve özellikle yeni dünya düzeninde yerini alan “yeni demiryolu çağı”nın gereksinmelerine uygun olarak hızlı tren , kombine taşımacılık , konfor , emniyet, çevre ve yeniden yapılanma ekseninde globalleşme sürecine katkıda bulunan Uluslararası Demiryolları Birliği (UIC) incelenecektir.

UIC’nin Avrupa Birliği , Birleşmiş Milletler gibi kurumlarla ilişkili olarak alınan kararlar doğrultusunda hareket etmesi ve uluslararası demiryolu trafiğinin uluslararası pazarlara ulaşımı kolaylaştırmada bir araç olarak yerini alması için getirilen standartlar ve modernizasyonunun sağlanması da ele alınmaktadır. Bu çerçevede UIC’nin yakından ilişkili olduğu kuruluşlar incelenecektir.

Dördüncü bölümde , yüksek gümrük tarifeleriyle korunan pazarları uluslararası serbest ticarete açmak ve tam rekabet piyasasını oluşturmak için piyasaları bölgesel entegrasyonlarla denetlemek amacıyla geliştirilen kurumlar anlatılacaktır. Bu çerçevede UIC’nin aldığı görevler vurgulanacaktır. Ayrıca ulaşım araçları içinde demiryollarının aldığı payı yükseltmek ve ekonomik sistemlerin değişmesinden doğan eski Doğu Bloku ülkeleri pazarlarına ulaşmak ve Doğu-Batı trafiğini karşılayabilmek için yapılması planlanan Doğu Avrupa’dan Güneydoğu ve Merkez Avrupa’ya uzanan 30.000 km.’lik uluslararası demiryolu bağlantısını içeren Pan-Avrupa Çok Modlu Ulaşım Koridoru da bu bölüm içinde yer alacaktır. Bu paralelde kombine taşımacılığın önemi vurgulanacaktır.

Öte yandan , diğer ulaşım araçları ile rekabette üstün konuma gelinmesi ve hem ulusal hem de uluslararası pazarların birleştirilmesinde demiryollarının sahip olduğu avantajların kullanılarak yüksek hızlı tren uygulamalarına geçilmesi dünyanın en gelişmiş ülkelerinden örnekler verilerek açıklanacaktır.

Bunların yanı sıra , dünyadaki “yeniden yapılanma” olarak adlandırılan ticarileşme ve özelleşme ekseninde girilen uygulamalardan da örnekler verilerek açıklanacaktır.

Beşinci bölümde , Türkiye’de öncelikle dönemler itibarıyla demiryollarının gelişimi incelenecektir. 1923-1939 döneminde yeni demiryollarının yapılma amaçları , işletmeye açılan yeni hatlar , ulusal bir politika izlenerek yabancı şirketlerin millileştirilmesi hareketi ve kurulan demiryolu fabrikaları anlatılacaktır.

1940-1950 döneminde devletçilik sistemi ile beraber izlenen ekonomi politikalarında ve bu doğrultuda iktisat politikasının bir uzantısı olan demiryolları siyasetinde özellikle o dönemde uygulamaya konan Marshall Planı çerçevesinde hareket edilerek yapılan değişiklikler , tarımsal üretimin artırılması için makinalaşmaya ağırlık verilmesi ve karayollarının ön plana çıkarılması anlatılacaktır.

1950-1963 döneminde ise , karayolları ve yan sanayisinin gelişiminin hız kazanması ve bu doğrultuda yolcu ve yük taşımacılığında demiryollarının azalan ve karayollarının artan karakteri vurgulanacaktır.

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı’nın yürürlüğe konduğu tarih olan 1963 yılından itibaren başlayan Planlı dönemler süreci ve bu süreçte ulaştırma alt sistemlerinin aldıkları paylar ve sorunları irdelenecektir.

Bu bölümde ayrıca , 1999-2003 yılları arasında yapılması planlanan demiryolu projeleri , demiryolu-karayolu alt sistemlerinin altyapı maliyetleri açısından karşılaştırılması, demiryolu yan sanayisinin , tesislerin ülkemizdeki durumu , hatlarımızın teknik standartlara uygun olup olmadığı ve kombine taşımacılığın ülkemizdeki seyri ile TCDD'nin zarar etme nedenleri ayrıntılarıyla incelenecektir.

Altıncı ve son bölümde de , TCDD için bir Amerikan firması tarafından hazırlanan “Nihai Rapor”un incelemesi ve öneriler yer alacaktır.



## **I. BÖLÜM**

### **DEMİRYOLLARININ GELİŞİM SÜRECİ**

#### **1. I. Sanayi Devrimi Sonrasında Demiryollarının Gelişim Süreci**

Ulaşım , tarihte cereyan eden toplumsal farklılaşma , işbölümü ve uzmanlaşma sonucunda artan üretimin ticaret yoluyla başka yerlere aktarılması ihtiyacı ile doğmuştur.

Üretim amacının ve tarzının günümüzden farklı olduğu pre-kapitalist toplumlarda ulaşım araçlarının gelişme derecesi , üretim araçlarının gelişmişlik derecesi ve pazar arayışları gereksinimi ile orantılı olarak sınırlı kalmıştır.

Üretim amacının “ihtiyacı karşılama” merkezinde olması , feodal dönem toplumlarında da değişmemiş ; Serf ile Lord arasında karşılıklı ihtiyaç gidermeye dayalı bir sistem kurulmuştur. Ortaçağ'ın sistematik örgüsü içinde feodal beylerin geçim kaynaklarını vergi , haraç dışında , gerek serflerin kendi artıklarından gerekse serfleriyle zanaatkâr serflerin ürettiği artık ürünlerin mahalli pazarlarda değiş tokuş edilerek elde ettiği servet oluşturmuştur. Kilisenin ve feodal beylerin sahip oldukları ekonomik gücün yanısıra . hem yerli hem de yabancı tüccarların da zamanla belli bir ekonomik güce sahip olmaları “lonca” kurumunu geliştirmiştir. Tüccarların kendilerini korumak için oluşturdukları loncalara sonradan zanaatkârların oluşturduğu loncalar eşlik etmiştir.

Tüm Ortaçağ boyunca varlığını sürdüren lonca sistemi bugünkü dev korporasyonların da temelini oluşturmuştur. Zanaatkâr , üretim yapmakla sadece zanaatkâr değil , kullandığı hammaddeyi arayıp bulduğu , pazarlığını yapıp satın aldığı oranda bir tüccar; yanında çalışan kalfa ve çıraklar olduğu için bir işveren ; onların çalışmasını denetlerken bir formen ; bitmiş malı tezgahta sattığı için de bir dükkâncı olmuştur. <sup>(1)</sup> O dönem lonca sisteminde ustalar hem imalatlarında hem de imal ettikleri ürünlerin fiyatını belirlemede birer tekeldiler. Yapılan üretim de toplumun ihtiyaçları ile orantılı olmuştur. Fakat mahalli pazarlarda tarımsal ürünlerin ağırlıklı olarak pazarlandığını gözönüne aldığımızda , Batı ülkelerinin büyük ölçüde ithalatçı olduğu ortaya çıkmaktadır. 10.y.y.'da başlayan Haçlı seferleri bu anlamda önem kazanmaktadır. Akdeniz'e kıyısı olan ülkelerin deniz ticareti yoluyla geliştikleri bilinmektedir. Özellikle Venedikli tacirlerin İstanbul , İskenderiye ve Uzakdoğu ülkelerinden baharat , ipekli kumaş vs. yüksek fiyata satın alması , bu ürünlerin Batı ülkelerine fahiş fiyatlarla satılmasına neden olmuştur. Bu durum Batı'yı Doğu'nun zenginliklerine göz koymaya itmiştir. Haçlı Seferleri bu anlamda feodal Batı'ya istenilen sonucu vermemiş ; fakat ileride söz sahibi olmasını sağlayacak kapitalist birikimi oluşturacak girişimlerin de ilk adımlarını oluşturmuştur. Nitekim özellikle denize kıyısı olan devletlerin ; başta Venedik , Ceneviz , Milano gibi İtalyan devletlerinin Doğu ile ticaretinin deniz yolu sayesinde gelişmesi , bu ülkelere aynı zamanda Akdeniz yolu ve ticareti üstünde bir denetim hakkına sahip olmasını sağlamıştır. Bu da ithalatçı konumda olan Batı'nın , Doğu'nun zenginliklerine götürecek yeni yolların aramasını gerekli kılmış ve böylece "Coğrafi Keşifler" dönemi başlamıştır.

---

(1) Leo Huberman , Feodal Toplumdan Yirminci Yüzyıla , çev : Murat Belge , İletişim Yayınları , İstanbul , 1991 , s.126

Atlas Okyanusu'ndan Doğu topraklarına giden yolun bulunması , Akdeniz'de bir ticaret üssü kurmuş olan devletlerin yaşadıkları altın çağı sona erdirmiştir.

İngiltere , İspanya , Portekiz , Hollanda ve Fransa gibi Atlas Okyanusu'na kıyısı olan ülkeler , keşfedilen yol sayesinde ticari üstünlüğü ele geçirmişlerdir ve tarihin bu dönemi haklı olarak "Ticari Devrim " olarak adlandırılır.<sup>(2)</sup> Keşifler Batı Avrupa'nın bütün iktisadi hayatında muhteşem bir yayılma dönemine yol açmıştır. Böylece yeni pazarlara , yeni ürünlere kavuşulmuştur. Ekonominin gelişmesinde pazarların gelişmesinin rol oynadığı bilinen bir gerçektir.

Keşiflerle yeni pazarlara ulaşılması ticareti büyük ölçüde arttırırken , o dönemlerin temel ulaşım aracı olan denizciliğin de büyük ölçüde gelişmesini sağlamıştır. 1492 yılında Kristof Kolomb'un Amerika'yı keşfetmesinden sonra Amerika kıtaları Avrupa devletlerinin sömürgecilik alanı haline gelmiştir. Denizlerde güçlü olan fakat değerli maden kaynaklarından yoksun ülkeler , Kuzey ve Güney Amerika'da sömürgeler kurmuşlardır.<sup>(3)</sup> İspanyollar , Portekizliler , İngilizler ve Fransızlar tarafından bölüşülen bu topraklarda yapılan faaliyetler , ileride İngiltere'nin başlatacağı Sanayi Devrimi için gerekli sermaye birikimini oluşturacaktır.

İki ana ekonomik sistemden biri olan "Kapitalizm" ilk oluşumlarını bu yüzyıllarda vermiştir. Bir ülkenin zenginliğini , o ülkedeki altın ve gümüş gibi değerli maden miktarına bağlayan "Merkantilizm" akımının doğuşu ile endüstriyel malların üretimi teşvik edilmiştir.

---

(2) Leo Huberman , a.g.e. , s.105

(3) William J. Barber , İktisadi Düşünce Tarihi , çev : İhsan Durdu , Şule Yayınları , İstanbul , 1995 , s.23

Devlet desteğinde hükümet primleri ile üretim teşvik edilirken , diğer taraftan yüksek gümrük tarifeleri uygulanarak “bebek endüstrileri” korumak amacıyla ithal edilen mamul mallara kısıtlama getirilmiştir. Colbert Fransa’sı bu uygulamaya güzel bir örnek teşkil etmektedir.

İthal ikameci sanayi stratejisi uygulayan o dönemin gelişmekte olan ülkeleri , zamanla ithal etmekte oldukları malları kendileri üretir hale geldiklerinden , üretim fazlalarını ihtiyacı olan ülkelere aktarmak bir ihtiyaç halini almıştır. Bu da o dönemlerin tek ve en etkili ulaşım aracı olan ticaret filolarının kurulmasını sağlamıştır. Hollanda’nın , İspanya’nın hegemonya gücünü devralması (16.y.y.sonu)’nın altında önemli ölçüde denizciliğin yatması , yüzyılın gelişmekte olan ülkelerini bu yönde teşvik etmiştir.

İngiltere , denizciliğin gelişmesiyle hem endüstriyel gelişme gösteren ülkelerin pazarlarına hem de sömürgelerine iktisadi ve idari yönden hakim olabileceklerini anlamıştır.

Merkantilizm akımı ile başlayan iktisadi hareketlilik , çeşitli iktisadi ve siyasi görüşlerin de ortaya çıkmasına zemin hazırlamıştır. Merkantil politikaların izlenmesiyle beraber edinilen sermaye birikimi , sermaye sahiplerini uygulanan sıkı denetime karşı harekete geçirirken , feodal dönemin sonlarına doğru , tüccarların , imalatçıların ve bankerlerin oluşturduğu paralı sınıf ile eğitilmiş sınıfın birlikte meydana getirdiği burjuvaziler , politik güçlerinin iktisadi güçleri ile orantılı olmasını istemişlerdir.<sup>(4)</sup>

---

(4) Leo Huberman , a.g.e. , s.170

Serbest ticaretin önemini savunan , Fizyokrasi akımından sonra İngiliz klasik ekolü olmuştur. Adam Smith'in 1776 yılında yayımlanan 'Ulusların Zenginliği' adlı ünlü eseri bu gerçeği açık bir şekilde dile getirmiştir. Üretkenliğin artmasını işbölümüne bağlayan Smith , işbölümünün de artmasının pazarın genişliği ile orantılı olacağını ve pazarın genişliğinin de ancak serbest ticaret ile artacağını ve bu şekilde ekonomik büyümenin gelişeceğini vurgulamıştır.<sup>(5)</sup>

Nitekim önce İngiltere'de halkın soylulara karşı başlayan hak kazanma mücadelesi 1689 yılında kısmen başarıyla sonuçlanmış olup, ardından 1789 yılında yapılan Fransız İhtilali hem soyluların ayrıcalığına hem de Feodal döneme karşı kesin zaferle sonuçlanmıştır.<sup>(6)</sup> İhtilalle burjuvazinin önündeki engeller kalkmış ve üretim tarzı değişerek kâr için üretim yapan bir toplum burjuvazi tarafından kurulmuştur. Endüstrinin , tekniğin gelişmesi öncelikli olurken , endüstriye işçi olabilecek çok sayıda kişi de çeşitli yollarla edinilmiştir. Ayrıca James Watt'ın 18.y.y. 'ın son çeyreğinde buharlı makineyi icat etmesi ve bu makinenin sanayide kullanılması ile Sanayi Devrimi başlamıştır. Buharlı makinenin fabrika sistemine dahil edilmesiyle üretimin özellikle dokumacılık alanında daha bol miktarda ve ucuz olarak yapılması sağlanmıştır. Böylece hem yurt içinden hem de yurt dışından gelen talebe karşılık verecek kadar yeterli üretim yapılmaya başlanmıştır.

Sanayi alanındaki devrim , tarım alanında devrim yapılmasına yol açmıştır. Toprağın daha verimli kullanılması ve daha iyi değerlendirilmesini sağlayan üretim teknikleri ve araçları geliştirilmiştir.

---

(5) Tamer İşgüden vd., Gelişme İktisadı:Kuram-Eleştiri-Yorum , beta Yayınları, İstanbul , 1995,s.76

(6) Théma Larousse Tematik Ansiklopedi , Milliyet Gazetecilik A.Ş. , İstanbul , 1993-1994 , Cilt 1 , s.176

Bu sayede fabrika sahipleri (imalatçılar) , tüccarlar ve bankerlerden oluşan kapitalist sınıf , 19.y.y.'in ilk yarısında kazancını en çok arttıran kesim olmuştur.

İngiltere'de başlayan Sanayi Devrimi diğer ülkeleri de etkilemiş ve Fransa , A.B.D. , Almanya , İtalya gibi ülkeler sanayilerini geliştirmek için yüksek oranlı gümrük tarifeleri uygulayarak kendilerini geliştirmeye çalışmışlardır. Fakat sanayileri gelişmekte olan bu ülkelerin , İngiltere'den yatırım malları talepleri de devam etmiştir. Dolayısıyla İngiltere'nin ihracatı çevre ülkelerdeki yatırım girişimlerinden dolayı giderek büyürken artan sermaye birikimi bu sayede kendisine pazar bulmakta gecikmemiştir.

19.y.y. 'in ortalarında ve özellikle İç Savaş'tan (1861-1865) sonra A.B.D. , diğer sanayileşmekte olan ülkeler gibi uyguladığı korumacılık sayesinde gümrük duvarlarının arkasında "bebek endüstrileri"ni geliştirmiştir. Nitekim belli bir süre sonra İngiltere "uluslararası serbest ticaret" fikrini savunmaya başlamış ; fakat diğer ülkeler bu fikre sıcak bakmamışlardır. Gelişen bebek endüstriler , ithal ettikleri malları üretir hale gelince serbest ticaret politikasını terketmeye başlamışlardır.

A.B.D. , İç Savaş'tan sonra gümrüklerini daha da yükseltirken , Rusya 1877 yılında ; Almanya 1879 yılında ve Fransa ise 1881 yılında gümrüklerini yükseltmişlerdir.<sup>(7)</sup>

Burada uygulanan gümrük politikası artık bebek endüstrileri koruma amaçlı olmayıp , fazla üretim sonucu kurulan ulusal tekellerin dış piyasalarda artan rekabete karşı korunması ve bu yolla ek kâr elde edilmesi yönünde bir amaç içermiştir.

---

(7) Leo Huberman , a.g.e. , s.268

Serbest rekabetin doğal sonucu olan tekelleşme bu ülkeleri sarmıştır. Ağır sanayinin (kömür , demir , bakır , altın) , madencilik ve metalurji sanayinin (çelik , alüminyum) , taşımacılık endüstrisinin , elektrik sanayinin , kimya sanayinin , tekstil , cam , porselen , gıda sanayinin , petrol , kağıt vs. sanayilerinin gelişmesi , A.B.D. başta olmak üzere çeşitli Avrupa ülkelerinde ve Çarlık Rusyası'nda bile yüzlerce kartel ve tröstlerin kurulmasına neden olmuştur. Dünya çapında 1850'den itibaren 1910'lu yıllara kadar olan dönemde , kömür üretimi 14 kat , demir cevheri 12 kat , altın üretimi ise 13 kat ; 1881-1889'dan 1914'e kadar olan dönemde buğday üretimi %67, pamuk %127, şeker ise %261 oranında artış gösterirken , taşımacılık endüstrisinde de önemli ölçüde artış sağlanmıştır.<sup>(8)</sup>

Yüksek gümrüklerle korunan dünya ekonomisi , tekelleşenlerin aşırı üretim fazlasını serbest bölgelere ihraç etme zorunluluğunu doğurmuştur. Ayrıca dış piyasalardaki rekabetin ortalama kâr oranlarını düşürmesi de gelişmiş devletlerin kolonilere yönelmesini teşvik etmiştir.

Gelişmiş devletler , sanayileşememiş , tarım bölgesi olarak kalmış bölgelere hem fazla mal stokunu ihraç etmek hem de bu bölgelerin , kendi sanayileri için gerekli olan hammaddelerinden yararlanmak (lastik , petrol , şeker , kauçuk , pamuk , madenler vs.) ve hepsinden önemlisi sahip oldukları sermaye fazlalarını değerlendirmek amacıyla yönelmişlerdir.

Elbette öncelikle ulusal düzeyde pazarlara ulaşmanın anahtarı olan ulaşım araçlarının gelişimi , uluslararası düzeyde pazarlara ulaşmanın da anahtarı olacaktır.

---

(8) Nikolay i. Bukharin , Emperyalizm ve Dünya Ekonomisi , çev : Gülsüm Akalın ve Uğur Selçuk Akalın , Spartaküs Yayınları , İstanbul , 1996 , ss. 18-19

Sanayi Devrimi'nin özellikle iki simgesi vardı : Fabrika ve tren. Hatırlanacağı gibi , endüstriyel üretimin başlangıcından itibaren ulaşım yolları da ön planda tutulmuştu. Devrim , tarımda da yeniliklerin yaşanmasına yol açmış ve bu da artan üretimle beraber gelen pazarlara ulaşma isteğinin ancak ulaşım yollarını geliştirerek mümkün olacağı fikrini doğurmuştur.

Teknik alandaki gelişmeler de sanayileşmenin hızına paralel bir seyir izlemiştir :

### **1.1. Rayların Gelişimi**

Demiryollarının unsurlarından olan rayların bugünkü şekillerine ulaşmasının başlangıcı 16.y.y.'lara dayanmaktadır. Öncelikle ahşaptan olan kalasların aşınmasının çok hızlı olması , sürekli yenilenme ihtiyacı doğurması sebebiyle ahşaba olan talebi arttırmış ve bu da ahşabın fiyatlarının yükselmesine yol açmış ; öte yandan demirin fiyatının daha makul olması , talebi demire yönlendirmiş ; demirin aşınma payının daha az olması nedeniyle 1767'den itibaren dökme demirden raylar yapılmış; 1808'den itibaren kullanımı yaygınlaşan dökme demirden sonra 1820'de "John Berkenchaw" tarafından demirin haddeden geçirilmesi ( demirin raya dönüştürülmesi) icat edilmiştir.<sup>(9)</sup>

---

(9) Enver Berkmen , Demiryolları , İ.T.Ü. Matbaası , İstanbul , Cilt 1 , 1947 , s.2

## 1.2. İlk Demiryolları ve Ülkeler İtibariyle Verilen Önem

Buharlı lokomotifle işleyen kömür hattı olan ve aynı zamanda yolculara da açık ilk demiryolu 27 Eylül 1825 yılında İngiltere’de Darlington – Stockton arasında işletmeye açılmış<sup>(10)</sup> ve ardından 15 Eylül 1830 yılında da yine İngiltere’de Liverpool-Manchester hattı işletmeye açılmıştır.

Sanayileşme ile üretilen ürünlerin hızlı bir biçimde pazarlara akması ancak hızlı bir ulaşım aracı sayesinde gerçekleşebilirdi. Bu yüzden atların , insanların çektiği maden vagonlarının daha kuvvetli bir güce ihtiyacı vardı:Buharlı lokomotif. Buharlı lokomotifin yapılması çalışmalarına 19.y.y.’ın başlarında başlandı.1804 yılında ilk buharlı lokomotif İngiliz Richard Trevithick tarafından İngiltere’de denenmiştir.<sup>(11)</sup> 1826 senesinde Marc Seguin adında bir Fransız mühendis, Fransa’da 45 km.lik Saint-Etienne-Lyon hattının inşası için imtiyaz alabilmiş ; fakat inşa sırasında karşılaşılan mali zorluklar nedeniyle 1828 yılında hattın ancak bir kısmı işletmeye açılmıştır. Ayrıca Marc Seguin , demiryolunda faaliyet göstermesi için satın aldığı iki lokomotifin teknik açıdan yetersiz ve verimsiz olması nedeniyle kendisi , lokomotif kazanlarında değişiklik yaparak ilk borulu kazanı icat etmiş ve bu da , Ekim 1829 senesinde bugünkü anlamda özellikleri içeren ilk lokomotifi gerçekleştirecek olan George Stephenson’a yol göstermiştir.<sup>(12)</sup>

Çağın ekonomik gereksinimlerini karşılaması için yapılan icatlar amaçlarına hizmet etmişlerdir.

---

(10) Z. Akçadurak , “İngiliz Demiryollarının Devletleştirilmesi “ , Demiryolu Dergisi , Cilt:22 , Yıl :22 , Haziran-Ağustos 1948 , Sayı : 272-274 , s. 71

(11) Burhanettin Zengin ve Gazi Kamil Erel , “Demiryolu Taşımacılığının Türk Turizmindeki Yeri”, 2. Ulusal Demiryolu Kongresi ( Bildiriler) , Ankara , 1997 , s. 252

(12) H.Şehsüvar , “ Dünyada ve Bizde Demiryolu” , Demiryolu Dergisi , Cilt:20 , Yıl:20 , Temmuz-Eylül 1944 , s.11

19.y.y.'ın başlangıcında inşa edilen demiryolları , ekonomik açıdan öneme sahip belli noktalara yakın mesafelerde odaklanmışlardır.Limanları , maden ocaklarını bu gruba örnek olarak verebiliriz. Elbette artan endüstriyel üretim , teknolojik gelişmelerin sonucu olarak ulaşım alanlarında yaşanan devrimle bütünleşince hem pazarlara olan hakimiyet sağlanmış , hem de kentsel hayat teşvik olunmuştur. Kentlerde nüfus artışı , fabrika sisteminin ihtiyaç duyduğu işçi istihdamını kolaylaştırmış ve bu şekilde üretimin devamlılığı sağlanmıştır.

İngiltere'nin bu alanda öncü olması elbette diğer devletleri de etkilemiştir :

#### 1.2.1. ABD

Amerika Birleşik Devletleri , 4 Temmuz 1776 tarihinde bağımsızlıklarını ilan ederek , 1783 Versailles Andlaşması ile bunu İngiltere'ye kabul ettirdikten sonra hızlı bir şekilde toprak genişletme politikasına girmiştir. 13 koloninin bağımsızlık mücadelesi vermesiyle kurulan devlet , topraklarındaki yabancı devletlere ait sömürgeleri ya fetih ya da satın alma yoluyla elde ettikten sonra yeni topraklar veya devletlerle Federasyon (1787'de kuruldu) arasında sıkı bağlar kurup sürdürmek ve yeni ekonomik kaynakları bulmak için , yeterince gelişmiş ulaşım yollarının mevcut olmaması nedeniyle öncelikle buharlı gemi seferlerinin (Hudson:1807 , Ohio ve Mississippi:1881) , kanalların (1825'te açılan Erie Kanalı ) , kara ve demiryollarının gelişmesine önem vermişlerdir.<sup>(13)</sup>A.B.D.'de ilk tramvay hattının 1807'de Boston'da Beacon Hill'de Silas Whitney tarafından inşa edildiği tahmin edilmektedir. Bir diğeri 1829 yılında Pennsylvania'da Delaware &Hudson Kanal Şirketi tarafından inşa edilmiştir.

---

(13) Meydan Larousse Büyük Lügât ve Ansiklopedi Meydan Gazetecilik ve Neşriyat , İstanbul , 1969-1973 , Cilt 1 , s.434

İnşa edilen bu demiryolları veya tramvay hatları kömür taşımada kullanılmışlardır.

Öte yandan , genel ulaşım amaçlarına hizmet etmek amacıyla A.B.D.'de inşa edilen ilk demiryolu olan Baltimore & Ohio Demiryolu Şirketi'ne de kredi verilmiştir. Bu , Maryland eyaleti tarafından 1827'de kiralanmış ,1828'de inşaat başlamış ve 1830'da yolun bir kısmı açılmıştır. 1830 yılı , bundan dolayı A.B.D.'de demiryolu çağının başlangıcı olarak nitelendirilebilir. 1830'larda başlanan demiryolu inşaatı, endüstriyelleşmenin yoğun olduğu bölgelerde özellikle New England gibi ülkenin Doğu bölgelerinde ivme kazanmıştır. 1840'lı ve 1850'li yıllarda önemli demiryolu hatları tamamlanarak diğerlerine başlandı. Bölgenin güney kısımlarından geçerek New York City'den batıya doğru genişleyen Erie Demiryolu 1840'larda inşa halindedir. 1849 yılında Boston'dan New York'a tüm demiryolu ağı tamamlanmıştır. Atlantik deniz kıyısı ile Chicago arasındaki bağlantı 1853'de kurulmuştur. Diğer önemli demiryolları 1850'lerde Mississippi Vadisi'nde inşa edilmiştir.(1861-1865) yılları arası süren İç Savaş esnasında Güney ve Batı'da inşa edilmekte olan demiryolları hemen hemen durmuştur ; fakat kuzeyde bazı inşaatlar yer almıştır. Savaştan sonra demiryolu yapımı hızlı bir şekilde artmıştır. 1869 yılında kıtayı baştan başa geçen ilk hat olarak "Central Pacific Railway" tamamlanmıştır. 1870'lerde demiryolu yapımı hızlı bir şekilde devam etmiş; fakat 1873 yılında yaşanan ekonomik kriz , demiryolu yapımının durdurulmasına sebep olmuştur.<sup>(14)</sup>

Yaşanan bu ekonomik kriz , özellikle kapitalist sistemin ulaştığı aşama ve sermayenin belli yerlerde yoğunlaşmasından kaynaklanmıştır. Serbest rekabet düzeninden tekelci bir yapıya geçişin ve bu sayede,

---

(14) Philip Locklin , Economics of Transportation , Business Publications , USA , 7. Edition, 1972 , s. 112

edinilen sermaye birikiminin özellikle Brezilya , Arjantin , Bolivya, Guatemala , Kolombiya , Meksika , Peru , Şili , Uruguay ve Venezuela gibi Orta ve Güney Amerika'da yoğunlaşması ve bu ülkelerin de altyapının oluşturulması , yeraltı kaynaklarının değerlendirilmesi gibi sebeplerle gelişmiş devletlerden yüksek faizlerle dış borç almaları ve sonunda borçlarını ödeyemez duruma düşmeleri , bu ülkelerde yatırımları bulunan şirketleri ve arkalarındaki finansör bankaları zor duruma düşürmüştür.<sup>(15)</sup> Öte yandan Avrupa , 19.yy.'ın ilk yarısından sonra, buharlı gemilerin okyanus aşırı taşımacılığı kolaylaştırarak hızlandırıp ucuzlatmasıyla kendi bölgelerine akan ucuz tarım ürünleri ile rekabette yetersiz kalmış ve meydana gelen durgunluk nedeniyle de 1873 krizi patlak vermiştir.<sup>(16)</sup>

1830'larda 22 milden daha fazla olmayan demiryolu, krizi takip eden 10 yılda tekrar artış göstererek , 1880'lerde 70.000 milden daha fazla bir miktara ulaşmıştır. İnşa edilen demiryolunun büyük bir kısmı Uzak Batı'da olmuş ve on yıllık dönem , kıtayı baştan başa geçen hatların inşası bakımından önemli gelişmeleri içermiştir. Genişleyen kısımlar , Atchison , Topeka & Santa Fe , Southern Pacific , Texas & Pacific , Northern Pacific , Oregon Demiryolu & Navigation Şirketi ve Oregon Short Line Demiryolu tarafından inşa edilmiştir. 1890'larda diğer bir kıtasal hat olan Great Northern açılmıştır; fakat hem ABD'nin bütün ulaşım sistemini kurmuş olması ve hem de petrolün önlenemez yükselişi demiryolu yapım çağının kapanmasına neden olmuştur. Sonuç olarak , 1900'lerden sonra önemli olarak sadece birkaç hat inşa edilmiştir. Çok önemliler arasında olan San Pedro , Los Angeles & Salt Lake 1905'de,

---

(15)Sinan Sönmez , Dünya Ekonomisinde Dönüşüm : Sömürgecilikten Küreselleşmeye, İmge Kitabevi , Ankara , 1998 , s. 26

(16)Gülten Kazgan , Yeni Ekonomik Düzen'de Türkiye'nin Yeri , Altın Kitaplar Yayınevi , İstanbul , 1994 , s.123

Pacific Coast ile Western Pacific 1909'da açılmışlardır. <sup>(17)</sup>

Böylece A.B.D.'de 1800'lü yılların sonları ile 1900'lü yılların başları , demiryolu yapımının altın çağını oluşturmuştur. Nitekim C.I.Savage da "Eğer demiryolu olmasa idi , Batı'nın endüstriyel ve tarımsal kalkınmasını ve yerleşme düzenini sağlamasının çok güç olmaktan da öte olanaksız olacağını söylemek abartma değildir " diyerek ABD'nin kalkınmasında demiryolunun önemini ve rolünü anlatmıştır. <sup>(18)</sup> Hatta bu durumu bir yazar "ABD'nin tarihi demiryollarının tarihidir" diyerek özetlemiştir. <sup>(19)</sup>

Ayrıca belirtilmesi gereken bir diğer husus ise , eski S.S.C.B.'de, A.B.D.'de , Almanya'da , Belçika'da , Arjantin'de ve Kanada'da işleyen ilk demiryollarında kullanılan ilk lokomotiflerin , İngiltere tarafından imal edilen ve ithalatı yapılan lokomotifler olmasıdır. <sup>(20)</sup>

İngiltere, çabuk sanayileşmenin getirisini , o dönemin gelişmekte olan ülkelere ihracatını artırarak elde etmiştir.

İngiltere ve ABD'nin demiryolları alanında gösterdiği gelişme , Fransa'da da görülmüştür:

---

(17) Philip Locklin , a.g.e. , s.113

(18) H.Sami Güven , Türkiye'de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperatifleri , Türkiye ve Ortadoğu Amme İdaresi Enstitüsü , Sevinç Matbaası , Ankara , 1982 , s.32

(19) E.Zimmermann, Resources and Industries , s.456'dan Ahmet Demir , " Türkiye Ekonomisinde Demiryolunun Yeri ve Önemi " , 2.Ulusal Demiryolu Kongresi (Bildiriler) , Ankara , 1997 , s.45

(20) Z.Akçadurak , a.g.m. , s.71

### 1.2.2. FRANSA

1826 yılında Fransa'da ilk demiryolu hattı olan Saint Etienne-Lyon hattı inşa edilmiş ve 1837'de de Paris-Saint Germain hattının da yapılmasıyla birlikte bu şebekenin ilk hatları oluşmuştur.<sup>(21)</sup> Şebekenin hızla gelişmesi nedeniyle 19 Temmuz 1900 tarihinde Fransa'nın ilk metrosu açılmıştır. Bu metro sistemi 199 km. olup 15 hat içermektedir.<sup>(22)</sup> 1934 yılında ise Fransız demiryolu şebekesinin toplam uzunluğu 42.500 km.'yi bulmuştur.<sup>(23)</sup>

### 1.2.3. İSVİÇRE

Sermayenin yoğun olduğu ülkelerden biri de İsviçre'dir. İsviçre yol kavşağı olma durumundan büyük ölçüde yararlanarak , hem Zürih , Bern , Cenevre ve Lozan gibi şehirlerini ticaret merkezi haline getirmiş hem de böylece ülke , dünyanın en önemli ticaret merkezlerinden biri haline gelmiştir.<sup>(24)</sup> Çok erken bir dönemde serbest mübadele siyasetini benimsemiş bir ülke olan İsviçre , kendisini dünya ekonomisinin gelişimine uyarlamayı , rekabete rağmen yerinin sarsılmamasını sağlayacak sağlamlıkta bir iktisadi yapının kurulmasını başarmıştır.<sup>(25)</sup>

Hammadde bakımından fakir ve önemli hiçbir demir ve kömür madenine sahip olmayan ve denizden uzak mesafede bulunması nedeniyle gerekli birçok malzeme ve ürünü yüksek maliyetlerle çok uzaklardan getirtmek zorunda kalan İsviçre , demiryollarını bu doğal

---

(21)Octave Leduc , Demiryol Dersleri , çev : Mehmet Bozkurt , , İTÜ İnşaat Fakültesi Matbaası , İstanbul , 2. Baskı , 1970 , s.5

(22) [http:// www.paris.org/Metro/](http://www.paris.org/Metro/)

(23) Octave Leduc , a.g.e. , s.5

(24) Meydan Larousse Büyük Lügât ve Ansiklopedi , Cilt 6 , s.539

(25) a.g.k. , Cilt 6 , s.540

engelleri yıkmakta kullanmak için geç kalmamış ve İsviçre’de ilk demiryolu 9 Ağustos 1847’de işlemeye başlamıştır.<sup>(26)</sup> Aynı zamanda ülkenin tabiat şartlarının bir ray döşemek için koyduğu engeller gözönünde bulundurulduğunda , demiryolunu bu engellerden arındırarak inşa etmek için katlanılan masrafın ne denli büyük olduğu anlaşılır. Buna rağmen , ülke muhteşem bir demiryolu ağıyla örülmüştür.

#### 1.2.4. BELÇİKA

Demiryolu ağı kavramı , Brüksel-Malines hattının 1835’de açılmasıyla Belçika’da doğmuş ; şehir kısa sürede hem ekonomik amaçla hem de milli birliği güçlendirmek niyetiyle yeni Belçika devletince gerçekleştirilen 560 km.lik demiryolu ağının merkezine dönüşmüştür. 1840’tan itibaren Avrupa’da önceden inşa edilmiş olan hatları da içine alan ulusal demiryolu ağları kurulmaya başlanmıştır.<sup>(27)</sup>

#### 1.2.5. KANADA

A.B.D.’nin kuzey komşusu olan Kanada ise , gerek yapılan yabancı sermaye yatırımları gerekse yatırımların gerektirdiği işçi talebi nedeniyle göç alan bir ülke haline gelmiştir.

Kanada’da 19.y.y.’in en gözde ulaşım aracı olan demiryollarının yabancı sermaye yatırımlarından önemli bir pay alması ülkeyi bu yöne daha çok teşvik etmiştir. Yukarı ve Aşağı olmak üzere iki bölüme ayrılmış olan Kanada , ağırlıklı olarak barındırdığı İngiliz nüfusu nedeniyle özellikle İngiliz yatırımcılarının da gözdesi olmuştur. Ulaşım

---

(26) Kadri Gürsel , “İsviçre milli ekonominin dikkate değer elemanı demiryol” , Demiryol Dergisi , Cilt:22 , Yıl :22 , Sayı : 272-274 , Haziran-Ağustos 1948 , s.109

(27) Théma Larousse Tematik Ansiklopedi , Cilt 3 , s.494

yolları iktisadi açıdan büyüme sağlanmasında ve yerleşimi teşvik etmesinde büyük rol oynamıştır. Nitekim Kanada ovasını Montreal-Toronto-Vancouver güzergâhlarıyla baştan başa saran 35.000 km.lik ilk demiryolu hattının 1886 yılında işletmeye açılmasıyla ekonomi önemli ölçülerde ilerleme sağlamıştır.<sup>(28)</sup> Kısaca değinecek olursak ; “Canadian Pacific Railway” adı verilen şirket tarafından muazzam boyutlardaki masraflara katlanılarak girişilen ülkenin ilk ülke çapındaki demiryolunun elbette işletme masraflarını amorti etmesi gerekmiştir. Bu da nakliyat yoğunluğunun artmasına bağlıdır. Çünkü nakliyat yoğunluğunun artması, km. başına düşen işletme masraflarını azaltmaktadır. Nakliyat yoğunluğu ise , tarımsal üretimin artmasını gerekli kılmıştır. Fakat Kanada’nın nüfusu ve ekonomisi demiryollarının işletme masraflarını karşılamaya yeterli olmadığı için dünyanın her tarafından gelen göçmenler teşvik edilmiştir.

Kanada’nın nüfusunun , bu geniş araziye istenilen şekilde işleyebilmek için yeterli olmaması nedeniyle hem göçmenlerin teşvik edilmesine hem de tarımsal üretimin arttırılmasına yönelik bütün çalışmalar kısa zamanda ürününü vermiş ; böylece arazilerin verimli bir şekilde işlenmesi sağlanmış ; üretilen tahıl artarak demiryolu vagonlarına taşınmış ; oradan da limanlara aktarılmıştır. Göçmenlerin demiryolu şebekesi civarındaki boş yerlere yerleştirilmesiyle o bölgedeki üretim artmış ve bu da nakliyatı arttırmıştır. Nakliyatın artması , km. başına düşen nakliye masrafını azalttığından nakliye ücretlerinin de inmesi sağlanmıştır.<sup>(29)</sup> Demiryollarının yapımı da daha ziyade yerleşimi az olan yerlere kaydırılmış ve bu şekilde üretim için yeni alanlar kazanılmıştır.Kanada böylece , dünyanın en önemli tahıl merkezlerinden biri haline gelmiştir.

(28) Meydan Larousse Büyük Lügât ve Ansiklopedi , Cilt 6 , s.844.

(29) William M.Acworth , Demiryollar Ekonomisi , çev : Hüsamettin Berkes , Ulus Basımevi , İstanbul , 1938 , ss.40-41

Dönemin en popüler ulaşım aracından yararlanan ülkeler listesinde Japonya ve Rusya da vardır:

#### **1.2.6. JAPONYA**

Japonya'da ilk demiryolu 1872 yılında işletmeye açılmıştır. Japon hükümeti bu alanda attığı adımı 1868 yılında İngiliz heyeti başkanı olarak orada bulunan Sir Harry Parko'ya borçludur.<sup>(30)</sup> İngiltere sermaye ihraç ederek Japonya'nın da bu alanda yatırım yapmasını sağlamıştır.

#### **1.2.7. ALMANYA**

Almanya , iktisadi gelişme alanındaki rekabete İngiltere ve Fransa'ya göre daha geç katılmıştır. Birliğin geç kurulması (1871) bu konuda önemli bir rol oynamıştır. Almanya , birliğini sağladığı yıllarda iktisadi gelişmesini de hızla ilerletmiştir. Aynı zamanda iktisadi gelişme birliğin kurulmasına da yardımcı olmuştur. Askeri yatırıma önem veren ülke , yayılma politikasını sürdürebilmek için sanayisini hızla gelişim içine sokmuştur. Demir-Çelik , kimya , makina , elektrik sanayilerinin ilerlemesi ulaşım araçlarının gelişmesini sağlamıştır. Ayrıca 1871'de Fransa'nın ödediği harp tazminatı devletin büyük teşebbüslere girişmesine öncülük etmiştir. Demiryolları , kanallar inşa edilmiş ; akarsular ıslah edilmiştir.<sup>(31)</sup> Demiryollarının uzunluğu 1835 senesinde sadece 6 km. iken , 1875' te 27930 km. ; 1885 yılında 37650 km.ye

---

(30) Osman Nihat Akın , "Demiryolcunun Ansiklopedisi " , Demiryolu Dergisi , Cilt : 21 , Yıl : 21, Sayı :248-249-250 , Ekim-Aralık 1945 , s.35

(31) Meydan Larousse Büyük Lügât ve Ansiklopedi , Cilt 1 ,s.344

ulaşmıştır ve ayrıca demiryolu yapımının hızla gelişmesi demir üretimini de teşvik etmiştir.<sup>(32)</sup> Hem sanayileşmenin hızla gelişmesi , özellikle kömür , çelik , demir üretimlerinin muazzam boyutlara varması hem de mükemmel bir ulaşım ağının kurulması , bir yandan Güney Almanya'nın ve Berlin'in sanayileşmesine yardım ederken <sup>(33)</sup> , bir yandan da ülkenin fazla mallarına pazar ve sanayisi için hammadde bulma arayışlarını güçlendirmiştir. Almanya'nın kapitalist bir devlet olarak tarih sahnesine siyasi ve ekonomik nedenlerle İngiltere ve Fransa'ya göre çok geç çıkmış olması, 19.y.y.'ın son çeyreğinde İngiltere ve Fransa tarafından sömürgeleştirilebilecek tüm toprakların bölüşülmesine<sup>(34)</sup> ve Almanya'nın sınırlı sayıda ve kendisini tatmin etmeyecek ülkelerde koloni kurmasına neden olmuştur. İleride açıklanacağı üzere , tam bu sıralarda hammadde açısından elverişli ve teknolojik açıdan geri kalmış bir pazar olan Osmanlı İmparatorluğu , Alman İmparatorluğu'nun gözünde önemli ölçüde değer kazanacaktır.

### 1.3. Demiryollarının Gelişim Evresinde Karşılaşılan Zorluklar

Her yeni icadın , varlığını sürdüren araçlara olan bir üstünlüğü vardır. Demiryolları icat edilene kadar pazar payının büyük bir kısmını elinde bulunduran kanallar , devlete ve kanal sahiplerine önemli ölçüde gelir getirmiştir. Milyonlarca dolar , kanallara , paralı yollara harcanmış ;

---

(32) Murat Özyüksel , Osmanlı- Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları , Arba Yayınları , İstanbul , 1988 , s. 38

(33) Meydan Larousse Büyük Lügât ve Ansiklopedi , Cilt 1 , s. 344

(34) Murat Özyüksel , a.g.e. , s. 41

bu yolla binlerce insan yük veya yolcu taşıyarak geçimlerini sağlamıştır.<sup>(35)</sup> Elbette yeni icat , bu insanların geçim kaynaklarını tehdit etmiştir. Demiryollarının yapılmasıyla o zamana dek hakim olan , özellikle Kanal yoluyla yapılan taşıma azalacak ve devletin de bu yolla elde edeceği gelir azalacaktır. Bu nedenlerle mavnacılığın en yaygın olduğu ülkeler Fransa ve A.B.D.'de demiryollarına şiddetli muhalefet oluşmuştur.

Kanal'ın başarılı bir şekilde işletildiği dönemde karşısına rakip olarak demiryolları çıkmıştır. Bu rekabeti Amerikan demiryollarından örnek vererek açıklarsak ; 1830'lu yıllarda New York'dan Buffalo'ya nehir ve kanal ile paralel olarak inşa edilen demiryolu , 1853'den evvel kanal ile rekabette başarılı olamamıştır. Geçme parası olarak alınan ücretlerde yapılan %3 oranındaki indirimine rağmen , kanal nakliyatının çok yüksek olması sebebiyle New York hükûmetine koyduğu sermayenin %50'si oranında kâr bırakmıştır. Bu sıralarda Wandervilt adlı bir şahıs , bütün hattı teşkil eden birçok bağımsız şirketlerden 14'ünü satınalmış ve bu şirketleri birleştirerek "New York Central" adlı demiryolu şirketini kurmuş ve ilk iş olarak da ücretlerde kanal nakliyatının bir kısmını demiryollarına cezbedecek kadar indirim yapmıştır. Plan başarılı olmuştur <sup>(36)</sup>.

#### **1.4. Demiryollarının İşletim Şekilleri**

##### **1.4.1. Liberal Sistem ve Şirket Demiryolculuğu :**

Demiryolları , liberal öğretiyi benimseyen ülkelerde özellikle İngiltere ve A.B.D.'de serbest rekabete olanak tanıyacak şekilde işletilmişlerdir. Özel sermayenin bol olduğu İngiltere , A.B.D. , Fransa'da demiryolları özel şirketler tarafından inşa edilmişlerdir.

---

(35) Philip Locklin , a.g.e. , s. 119

(36) William M. Acworth , a.g.e. s. 50

Liberal öğretisi , demiryollarının devlet tarafından işletilmesine tamamen karşıdır. Şirket eliyle işletmenin işletmede tasarruf bakımından daha üstün olduğunu ileri sürer ki gerçekte de şirket eliyle işletilen demiryollarının işletme maliyeti (Gayri Safi Gelir/Masraf), devlet eliyle işletilen demiryollarının işletme maliyetinden daha düşüktür. Bilindiği gibi, şirketlerin rasyonalizasyon konusunda daha duyarlı olmaları nedeniyle maliyetlerini düşük tutarak kârlarını maksimize etme çabaları daha ağır basmaktadır. Şirket konulan sermayeden maksimum verimi sağlamak peşindedir ve hissedarlarına dağıtılan kâr payları da bu hususu daha önemli kılmaktadır. <sup>(37)</sup>

İşte İngiltere ve A.B.D.'de özellikle demiryolları işletmeciliğinde özel sektörün payı daha da ön plana çıkmıştır. Kapitalist sistemin beşiği olan İngiltere , Adam Smith'in 1776 yılında yayınladığı ünlü eserinde yer alan "kapitalist kesimin önündeki tüm engellerin kaldırılması ve bu amaçla devletin ekonomiye müdahale etmemesi , her insanın kendi çıkarını istediği gibi yürütmekte , endüstri ve sermayesini başka insan veya insan gruplarının endüstri ve sermayesiyle rekabete sokmakta tamamen serbest olduğu" yönündeki fikrini aynen kabul edip uygulamaya koymuştur. İngiltere ve A.B.D. , ilk önceleri , demiryolunu inşa etmek isteyen her teşebbüse açık olmuştur. Şirketler yaptıkları tesisatın ebedi sahipleri olup , tarifelerini serbestçe belirlemişlerdir. Nitekim 1830 yılında İngiltere sermayedarlarında başlayan demiryolculuk hevesi o kadar artmıştır ki , 1845 ile 1848 arasında 580 kanunla 13.842 km.lik demiryolu inşası imtiyazı verilmiştir. <sup>(38)</sup> Yine ilk yeraltı demiryolu(buharlı) bu ülkede (İngiltere) 1863 yılında kurulmuştur. Keza A.B.D. de özel sektöre öncelik vermiş ve ülkenin farklı idari yapısı

---

(37) Sahir Kozikoğlu , Demiryolları Ticari İşletmesi , Ahmet Sait Matbaası , İstanbul , 1946 , s.24

(38) Enver Berkmen , a.g.e. , s.9

nedeniyle yerel , eyalet ve federal düzeyde demiryollarının desteklenmesi sağlanmıştır. Önemli ölçüde sermaye ithal eden A.B.D.'de demiryollarına en büyük yatırım yine yabancı sermaye ile olmuştur. Bilindiği gibi sermaye ihracı çeşitli şekillerde ortaya çıkar. Büyük şehirlerin gelişmesi, yapımı için çok büyük parayı gerektiren birçok hizmetin (elektrikli tren , elektrikle aydınlanma , su ve kanalizasyon , yolların yapımı vs.) gerçekleştirilmesine ihtiyaç gösterir ki bunların finansmanında çoğu zaman devlet eliyle dış borçlanma yolu kullanılır.<sup>(39)</sup>

ABD'de göreceli olarak sermayenin kıt olmasından ötürü , demiryol inşasının hemen hemen ilk yıllarında Avrupa'dan gelen belli miktardaki sermaye Amerikan demiryollarına yatırılmıştır. Demiryolu yapımının ilk yıllarında eyaletler yol yapımına angaje olmuşken ve daha sonra eyalet bonoları özel demiryolu şirketlerini subvanse etmek için çıkarıldığı zaman , büyük miktarlarda eyalet güvencelerinin yanı sıra, demiryolu şirketlerinin hisseleri ve bonoları da yurtdışında özellikle Avrupa'da satıldı ; fakat Amerikan demiryollarında yabancı sermayenin yaptığı yatırım her krizle kesilirken , kriz sonrası refahın geri gelmesiyle Avrupalı'nın ilgisi tekrar yükselmiştir.Amerikan demiryollarının çoğunun yabancı sermayedarlar tarafından kontrol edildiği şu şekilde anlaşılabilir:1876'da Illinois Central'in hissesinin yaklaşık %86'sı yurtdışında tutulurken , 1890 ve 1896 yılları arasında yabancı hisse sahipleri , Louisville & Nashville demiryolu şirketinin hissesinin %75'ine sahiptir . Ayrıca Reading & Pennsylvania Demiryollarının hisselerinin %52'si ; New York Central & Hudson River'in %37 ; Great Northern

---

(39) Nikolay İ. Bukharin , a.g.e. , s.25

demiryolu şirketinin %33 ; Baltimore & Ohio ve Chicago , Milwaukee & St. Paul demiryolu şirketlerinin hisselerinin %21'i yurtdışında tutulmuştur.<sup>(40)</sup>

Bunun yanı sıra , bahsedildiği gibi , dönemin en popüler ulaşım aracına çeşitli kanallardan akan yardımlar da mevcuttur. Yerel düzeyde yapılan yardım şekilleri arasında , hükümetin yerel birimleri tarafından demiryolu şirketlerine açılan kredileri , demiryolu bonoları için verilen garantileri , bütün olarak yapılan bağışları ve vergi muafiyetini sayabiliriz. Krediler , hükümetin yerel birimleri tarafından demiryolu şirketlerine verilmiştir. Belediyelerin ve illerin demiryollarına açtığı krediler 19.500.000\$'ı aşmış ve ayrıca kasabalar , şehirler ve iller 12.000.000\$'ın üzerinde demiryolu bonoları satın almıştır. Demiryollarına verilen garantiler ise , sadece bonoların getirisi olan faizin ödenmesi şeklinde olabileceği gibi , hem kapitalin hem de faizin karşılanması şeklinde de olabilmektedir. Yaklaşık 3.000.000\$'a kadar tutulan demiryolları bonoları şehirler ve iller tarafından güvence altına alınmıştır. Diğer bir yardım çeşidi olan bağışlar da ya nakit olarak ya teminatlar ya arazi veyahut da materyal , malzeme ve emek biçiminde yapılmıştır. İl ve belediye tarafından yapılan bağışların 16 milyon doları aştığı tahmin edilmektedir. Demiryolu şirketlerine yerel hükümetler tarafından yapılan toprak bağışları 2400'ü aşan dönüme ulaşmıştır. Nihayet bir de hükümetin yerel birimleri tarafından toplanan vergilerden yapılan bazı muafiyetler yer almıştır.<sup>(41)</sup>

Eyaletler tarafından yapılan yardım türlerine bakarsak ; monopolcü ayrıcalıklar , bankacılık ayrıcalıkları , yine vergi muafiyeti ve yerel yardımla benzer olan hisse satın alma , krediler , bonolara veya bonoların getirisine (faizine) garanti ve bağışlar , ayrıca bazı eyaletlerde

---

(40) Philip Locklin ,a.g.e. , ss. 125-126

(41) a.g.e. , ss. 126-128

uygulanan ve bazı eyaletlerde sınırlı tutulan toprak bağışları göze çarpmaktadır. Burada yerel yardımlardan farklı olan ilk iki seçenektir. Demiryolları çağıının ilk on yıllarının en karakteristik özelliği , devlet eliyle monopolcü ayrıcalıkların verilmesi olmuştur. Örneğin, Boston & Lowell'a 30 yıllık bir periyod için rekabetten koruma , Charleston & Hamburg arasında bir demiryolu inşa etmesi için 36 yıllığına özel bir hak verilmiştir. Bankacılık ayrıcalıkları ise , demiryolu çağıının ilk on yılında büyük ölçüde sınırlı tutulmuştur. Banka faaliyetlerinden elde edilen kârların , demiryolu faaliyetlerinden daha kesin olduğu görülmüş ve bankacılıktan edinilen kârlar , sermayeyi demiryoluna ve bankacılık girişimlerine çekmiştir. <sup>(42)</sup>

Yerel ve eyalet yardımlarının dışında bir de federal yardımdan söz edilmesi gerekir.

Hükümet mühendisleri tarafından yasanın verdiği yetkiyle (1838'de yasa yürürlükten kalkıncaya kadar ) yaklaşık 60 tane demiryolu incelemesi yapılmıştır. Bunun yanı sıra , demiryolu demirleri üzerindeki gümrük vergilerinin hafifletilmesi , krediler , toprak bağışları , kullanım hakkı gibi aşağıda kısaca özetleyeceğimiz yardım türleri yer almıştır. <sup>(43)</sup>

İlk demiryollarında kullanılan raylar genellikle İngiltere'den ithal edilmiştir. Demir-çelik endüstrisini korumak için demir üzerine yüksek bir tarife konmuştur; fakat gümrük vergisi demiryollarına bir yük getirmiştir. 1832 yılında demiryolu demirine ödenen gümrük vergisini hafifleten ve Kongre tarafından onaylanan yasa 1843 yılına kadar yürürlükte kalmıştır. Bir diğer ABD Kongresi'ne ait yardım şekli , tren istasyonu ve terminaller için gereken inşaat alanıyla birlikte kamu alanı içinden bir yol hakkının ve birbirine çok yakın kamu topraklarından taş , kereste vs.'nin kullanım hakkı verilmesi olmuştur. Verilen kredilerin yanı sıra , yine

---

(42) Philip Locklin , a.g.e. , ss. 129-131

(43) a.g.e. , s.132

toprak bağışları önemli meblağlar ile ilgi çekici olmuştur. Bu faaliyetlerle Chicago , Burlington & Quincy , 3.200.000 dönüm ; Illinois Central 4.600.000 dönüm ; Chicago & North Western 7.400.000 dönüm ; Union Pacific 19.000.000 dönüm ve 41.000.000 dönümün üzerindeki miktarla en büyük bağış Northern Pacific'e yapılmıştır. Yapılan bu bağışlar , yardım yapan kurumun belli bir mali yardımı garantiledikten sonra , bedelinin çok altında toprakların satılmasını içermiştir. Böylece demiryolu şirketlerine kullanma hakkı verilen alan 130.000.000 dönümün üzerinde olmuştur. <sup>(44)</sup> Bu yardımların yanı sıra , serbest demiryol kanunları ile ABD'de çok daha fazla demiryolunun yapılması sağlanmıştır. İlk yapılan demiryolları eyaletler tarafından yapılmış olmasına rağmen , eyaletler hızlı bir şekilde demiryolunun inşa edilmeye başlandığı dönemden önce demiryolu inşasından geri çekilmişlerdir. İlk dönemlerde demiryollarının eyaletler tarafından inşası , finansal kayıp riski bulunduğu için özel sektörün böyle bir girişimde bulunmada isteksiz davranması , demiryolunu inşa etmek için gereken kapitalin çok büyük miktarlarda olması ve ulaşım kolaylıklarını elde etmek isteyenlerin hırslı gibi sebeplerle açıklanabilir. <sup>(45)</sup>

Fakat eyaletler , demiryolu yapımının kendilerini mali külfete sokmasından dolayı, yolları özel sektöre devrederek bu işten çekilmişlerdir. Kimin tarafından yapılacağı uzun tartışmalara konu olan ilk kıtasal demiryolu , büyük bir hükümet subvansiyonu altında yine özel sektör tarafından 1869'da inşa edilerek işletmeye açılmıştır. Hükümetin üstlendiği demiryolu 1916'da inşa edilen 470 mil uzunluğundaki Alaska Demiryolu ve ABD hükümetinin sermaye hisselerine sahip olduğu Panama Demiryolu'dur. <sup>(46)</sup>

---

(44) Philip Locklin, a.g.e. , ss. 132-133

(45) a.g.e. , s. 121

(46) a.g.e. ,s. 121

Hükümetin önce üstlendiği , daha sonra çeşitli subvansiyonlarla destek verdiği demiryolları hızlı bir patlama göstermiş ve bu şekilde demiryolu yapımı kamçılanmışır. Serbest rekabete maruz bırakılan demiryolu şirketleri , öncelikle trafiği yüksek ve verimli alanları tercih etmişler ve bu şirketler verimli bölgelerde ayrı ayrı işlemeye başlamışlardır. Bu durum serbest kurma ve işletmenin uygulandığı her ülkede geçerli olmuştur. Zamanla şebekenin gelişimiyle önce birbirinden uzak olan hatlar birbirine yaklaştırmaya başlamışlar ve bir başka şirketin işletme sahasında olan yüksek trafikli bir şehire, bir fabrikaya veya bir limana varmak için hatlar döşenmiş ve bu suretle büyük şehir ve endüstri merkezleri değişik şirketlere ait hatlarla birbirine bağlanmışır.<sup>(47)</sup>

Yerel , eyalet ve federal düzeyde subvansiyonların verilmesinin bir amacı da , gelişmemiş , daha verimli alanlara kadar hattın uzatılması, böylece bu bölgelerin de kalkınmasını sağlamaktır. Nitekim mali yardımlarla daha ziyade ABD'nin Doğu Bölgesi'nde yoğunlaşan demiryolu yatırımlarının kapsamına gelişmemiş Batı'nın da girmesi sağlanmış ve Batı , olabileceğinden daha hızlı bir şekilde yerine oturmuştur. Bilindiği gibi , demiryolu yapımının temelinde yatan asıl amaç , ülkenin topraklarını olabildiğince genişletmek ve Batı'nın verimli bölgelerine daha çabuk ulaşmak olmuştur. Giderek sanayileşme çabalarına hız verilen ülkede , demiryolları yapımı da o denli hızlı artmış ve serbest rekabetle de desteklenen iktisat politikaları sayesinde demiryolları; ana hatlar , tali hatlar ve vagonların bulunduğu demiryolu sahasındaki hatlarla birlikte önemli boyutlara ulaşmışır. Yalnız , ülke çapında desteklenen demiryolları , subvansiyonların aşırı boyutlara

---

(47) Sahir Kozikoğlu , a.g.e. , s.13

varması ve yanlış , verimsiz alanlara yaptırılan hatalı demiryol politikaları hem hükümetleri hem de demiryol şirketlerini çok ağır mali külfetlere sokmuştur. Elbette bunda subvansiyon veren hükümetlerin , ulaşımı kolaylaştırma isteklerinin yanı sıra, demiryollarının hisselerini bulundurarak cömert kâr paylarını elde etme umutları da yer almıştır. Ancak yapılan mali yardımların aşırılığı , hükümetleri mali bunalımlara sokarak kamu açıklarının büyümesine neden olmuş ve kamu açıklarını finanse etme sorununun çözümünü vergi yükünü arttırmada bulmuşlardır. Sonuçta bu durumun kamuoyunda yarattığı öfke ve kızgınlık ile bonoların sürüldüğü piyasalarda hile ve kanunsuzluğun görülmesi , ayrıca hükümetlerin elde etmeyi umdukları yüksek kârların hayal olması , hem şehirlerin , illerin ve eyalet holdinglerinin değersiz demiryol hisse senetleri ve bonolarını elden çıkarmalarına hem de demiryol bonolarına kefil olan hükümetleri bonoları ödememeye itmiş ve 1871'den kısa bir süre de olsa çeşitli yasalarla da demiryol şirketlerine yapılan yardımların sınırlanması ya da yasaklanması sağlanmıştır.<sup>(48)</sup>

Bir yandan hükümetlerin , demiryolu şirketlerinin üzerinden desteğini çekmesi ve böylece şirketlerin mali yardımdan yoksun kalması, öte yandan şirketler arasında süregelen rekabet , beraberinde bir dizi iflasın meydana gelmesine neden olmuştur. İflaslar özellikle rekabet şartlarının ağırlığından kaynaklanmıştır. Bilindiği gibi talep en ucuz arza yöneldiğinden , firmaların rekabet şartları da bu yönde yoğunlaşmıştır. Daha hızlı , daha konforlu ve daha ucuz demiryolu ulaşımını sağlamak ana hedef olmuştur. Böylece fiyat indirme politikaları ile desteklenen bu rekabet , ücretlerin taşıma maliyetinin altına düşmesiyle bazı şirketlerin piyasadan çekilmesine neden olmuştur.

---

48) Philip Locklin , a.g.e. , s.137

ABD’de serbest rekabet ve (demiryolu ile taşıma için konan) tarife mücadeleleri nedeniyle 1872-1876 arasında 196 şirket ve 1884-1894 yılları arasında 25.000 km. uzunluğunda şebekeye sahip 300 kadar demiryolu şirketi iflas etmiş ve bunun sonucunda şirketler hem kendilerini hem de rakiplerini zarara soktuklarını anladıktan sonra , aralarında rekabete son veren anlaşmalar yapmışlardır.<sup>(49)</sup> Bu şekilde demiryol şirketleri arasında “birleşmeler çağı” yaşanmaya başlamıştır. Ayrıca devlet denetimi de kurulmuştur. Bilindiği gibi , 1870 sonrası ABD’de “tröstler” , Almanya’da “karteller” dönemidir. Tekelleşme rekabetin yerini almıştır. Tekelleşme hem büyük sanayi üreticileri arasında hem de ulaşım alanında görülmüştür. Birleşen şirketler , rekabet döneminde girilen zararları kapayabilmek ve gelirlerini arttırmak için fiyatları yükseltmişlerdir. 1873 Krizi’nin de bu döneme denk gelmesi , krizin kapitalist sistemin geçirdiği aşamalarla ilgisi olduğu savını doğrulamaktadır.

ABD’de görülen birleşme hareketi , İngiltere’de de kendisini göstermiştir. İngiltere serbest rekabetin en açık şekilde uygulandığı bir ülke olmuştur. Nihayet 1858 yılına kadar süren rekabet sonucunda iflaslar başlamış ve piyasada kalmayı başaran şirketler , daha fazla serbest rekabet rejiminde kalmamayı uygun bularak , en iyi çözümün aralarında anlaşmak olduğuna karar vermişler ve bu ülke de birleşme hareketine katılmıştır. Dolayısıyla 1858 tarihi , İngiltere demiryolculuğu’nun serbest rekabetten çıkış tarihi olup , 1873’de İngiltere parlamentosu bu şekilde bir demiryolculuğun da halkın ihtiyacına uygun nakliyat yapmamak olduğuna karar vererek , kendisince seçilen bir demiryollar komisyonu oluşturmuş ve bu tarihten

---

(49) Osman Nihat Akın , a.g.k. , s.35

itibaren devlet denetimini kurmuştur.<sup>(50)</sup> Böylece kapitalizmin en yoğun şekilde uygulandığı İngiltere ve ABD, sonunda devlet denetiminin kapsamına dahil edilmiştir.

Kanada'da ise , “Canadian Pacific Railway” in kurulmasından sonra , Manitoba ve Kuzeybatı Demiryolu şirketlerinin birleşmesiyle “Canadian Nord” adlı şirket kurulmuş ; fakat bu şirketi 1.Dünya Savaşı'ndan sonra devlet satın almış ve 1920'de “Canadian National Railway”i kurmuştur. <sup>(51)</sup> Bugün Kanada'da demiryolları hem devlet hem de özel sektör tarafından işletilmektedir.

#### 1.4.2. Karma Sistem

Özel sermayenin bol bulunduğu ülkelerden biri de Fransa'dır.Ancak Fransa'da uygulanan demiryolu sistemi 19.yüzyılda İngiltere ve ABD'dekinden belli bir farklılık göstermiştir. Burada uygulanan sistem “imtiyazlı kurma ve işletme”dir.

İmtiyaz sisteminde demiryolları genellikle özel şahısların veya özel şirketlerin elinde olup , Devlet bunların inşası ve işletmesi için imtiyazlar vermektedir. Fransa'da demiryolu daima “imtiyaz” rejimi ile kurulmuştur. İmtiyaz sistemine kısaca değinecek olursak ; imtiyaz, bir demiryolu veya bir demiryolu kolunun , bir şartname hükümlerine göre imtiyaz sahibi ile imtiyaz veren arasında yapılan bir sözleşmeye göre tesisi ve işletmesi için Devlet tarafından verilmiş olan izne denmektedir ki , imtiyaz arazi üzerinde hiçbir şekilde mülkiyet hakkı vermez ve arazi kamu mülkü olarak kalır. <sup>(52)</sup>

---

(50) Enver Berkmen , a.g.e. , s.9

(51) Meydan Larousse Büyük Lügât ve Ansiklopedi , Cilt 6 , s. 844

(52) Octave Leduc , a.g.e. , s.12

İmtiyaz sahibi , Devlet veya ona bağılı idareler adına bazı tesisler yapan , bunların bakım ve işletmesini belli bir süre içerisinde sağılayan bir müteahhittir ve bu müteahhide , taahhüdü karşılığını nakden alacak yerde , bu tesislerden faydalanacak halktan bir ücret alma yetkisi verilir ve imtiyaz hükümlerine göre az gelir halinde farkı imtiyaz veren öder. İmtiyazı veren sadece şirketlerin zararlarını kapatmaz , aynı zamanda normalden üstün kârlara da ortak olur ; fakat bu son durum pek görülmez. İmtiyazlı şirketlerin en önemli özellikleri , Devlet'in , imtiyazlı şirketlerin faaliyetlerini sürekli denetim altında bulundurması ve sonra onları , hizmetin amacının lüzum gösterdiği kaidelerle bağlamasıdır.<sup>(53)</sup> Devlet , faiz , kilometre , kâr garantisi verebilmektedir. Her birinde de Devlet , şirketlere demiryolu yapımı karşılığında belli bir getiriği garantilemektedir.

İşte kısaca özetlediğimiz imtiyaz sisteminde yer alan Fransa'da devlet denetimi işin başlangıcından beri sağılanmış olup , demiryol şebekesini de kendisi kurmuş ; ayrıca İngiltere ve ABD'de olduğu gibi özel sermayeleri güzergâh tespitinde serbest bırakmamıştır.<sup>(54)</sup>

Devlet özel şirketlerle ilk sözleşmeleri 11 Haziran 1859 yılında çıkarılan kanuna uygun olarak yapmış ve şirketlere demiryollarının yeni genişletilen hatları için yapılan masraflardan ötürü en az %4,65 oranında bir geliri garanti etmiştir. Böylece hükümetçe vaad edilen yeni hatların gerçekleşmesine engel olma tehlikesi gösteren önemli bir sermaye buhranından zarar görecekt şirketlerin mali durumları takviye edilmiştir. Zamanla bu şirketler kendi aralarında birleşmek suretiyle Kuzey, Doğı, Batı, Güney, Paris-Orleans ve Paris-Lyon-Akdeniz şirketleri olmak üzere altı büyük şirket oluşturmuşlardır.

---

(53) Sahir Kozikoğılu , a.g.e. , ss. 15-16

(54) Enver Berkmen , a.g.e. , s.10

1883 tarihinde bu altı büyük şirketle yeni anlaşmalar imzalanmış ve demiryollar 1. Dünya Savaşı (1914-1918)'na kadar bu şekilde işletilmiştir. 1904'de mevcut 39.588 km. hattan 2780 km.'si devletin idi.<sup>(55)</sup> Devlet üstlendiği tesis masrafları karşılığında şirketlerden avans alıp, bunu da yıllık taksitler şeklinde ödemiştir. Ayrıca bu sözleşme ile kabul edilen kâr garantisi miktarı azalmış ve Devlet hissesi artmıştır.<sup>(56)</sup> Zamanla şirketlerden bazıları kâr garantisi almaya ihtiyaç duymayacak hale gelmiş ve Devletin ağırlığı daha fazla hissedilmeye başlanmıştır. Devlet Bourdeaux ile Loire arasında birkaç önemli demiryolu satın aldıktan sonra yedinci büyük şebekeyi oluşturmuş ; 1914-1918 savaşıdan sonra da , eskiden Doğu şebekesine ait olan ve Alman rejimi altında geliştirilmiş olan Alsace-Lorraine hatlarına da sahip olarak sekizinci bir şebekeyi de oluşturmuştur.<sup>(57)</sup> Kademe kademe Devlet hakimiyetine yaklaşan demiryolları bu yoldaki adımı önce 1921 yılında yapılan bir sözleşme <sup>(58)</sup> ile atmış ve 31 Ağustos 1937 yılında çıkarılan bir kararname ile de kısaltılmışı S.N.C.F. olan "Société Nationale des Chemins de Fer Franchass" yani Fransız Demiryollar Milli Şirketi kurulmuştur. Böylece eski şirketlerle Devlet şebekeleri birleştirilerek tek bir şirket halinde millileştirilmiştir. Ancak bu beş şirketin her biri 1 Ocak 1938'den itibaren Milli Şirketin lehine olarak faydalandıkları işletme haklarından feragat edecekler ve Devlet de yine o tarihte Alsace-Lorraine ve Devlet işletmelerini Şirket'e devredecektir. Ayrıca Şirketler feshedildikten sonra , her bir şirkete verilmiş olan imtiyazların sağladığı menfaatler 31 Aralık 1982 tarihine kadar Milli Şirket'e devredilmiş olacaktır. Bu imtiyazlar sona erinceye kadar S.N.C.F.'nin yalnız işletme

---

(55) Enver Berkmen ,a.g.e. , s. 10

(56) Octave Leduc, a.g.e. , s.14

(57) a.g.e. , s. 13

(58) Ayrıntılı bilgi için bkz : Leduc , s. 15

hakkı olacaktır.<sup>(59)</sup>1937 sözleşmesi belirtilen bu şartları içermektedir. Ayrıca demiryolları tarihinde imtiyaz sistemi sadece Fransa ile sınırlı kalmamış ; Osmanlı İmparatorluğu döneminde de bu sistemin uygulandığı görülmüştür. Bu konu Osmanlı İmparatorluğu ile ilgili bölümde ayrıntılı olarak irdelenecektir.

#### 1.4.3. Devlet Demiryolculuğu

Kimi ülkeler demiryollarının işletilmesinin Devlet tarafından üstlenilmesini uygun görmüşlerdir. Devlet demiryolculuğunun benimsenmesinde bir ekonomik sistem olan “Sosyalizm” in etken olduğu düşünülmemelidir. Elbette devlet demiryolculuğunu benimseyen ülkeler arasında Sosyalist ülkeler de vardır. Ancak devlet denetiminin en yoğun şekilde hissedildiği ülkelerde daha yoğun olarak görülmektedir.

Demiryollarının Devlet tarafından idare edilmesinde etken olan en önemli unsurlardan biri , özellikle demiryollarının organizasyonunun çok kuvvetli bir idareye sahip olması gerektiğidir. Demiryolları bir doğal monopol olma özelliği taşımaktadır. Firmanın etkin olarak çalışabilmesi için belli bir minimum boyuta sahip olması gerekir ; ancak bu boyut çok büyük olabilir ve dolayısıyla tek bir firma piyasa talebini karşılayamaz.<sup>(60)</sup> Piyasa boyutu nedeniyle bölünememezliğin var olması , demiryollarını tekelci bir konuma sokmaktadır.

Ayrıca kamu yararının sağlanması açısından da demiryollarının Devlet tekelinde olması daha uygundur. Çünkü İngiltere ve ABD örneklerinde gördüğümüz gibi , serbest rekabete dayalı bir ortamda şirketler özellikle verimi yüksek , getirisi bol alanlarda işletmecilik yapmayı tercih etmişlerdir. Fakat aralarında kızışan rekabet , firmaların çoğunun iflas etmesine ve piyasada başarılı olan firmaların ise

---

(59) Octave Leduc , a.g.e. , ss. 16-17

(60) M. İlker Parasız , Mikro Ekonomi , Ezgi Kitabevi Yayınları , Bursa , Beşinci Baskı , 1994 , s.344

aralarında anlaşarak eylemli tekel oluşturmalarına neden olmuştur. Sonuçta özel yarar kamu yararından önce gelmektedir. Tüm bu faktörlerin yanı sıra , daha sonra inceleyeceğimiz , gelişmekte olan ülkelerdeki sermaye azlığı nedeniyle özel teşebbüsün yatırıma dönüşecek tasarrufu sağlayamaması nedeniyle Devlet'in bu girişimleri üstlenmesi sözkonusudur. Yalnız devlet de elindeki bu hassas işletmenin gerektirdiği ticari usul ve zihniyeti uygulamayı ihmal etmemelidir. <sup>(61)</sup> Bugün kamunun menfaatini sağlamak için işletmesi devlete bırakılmış olan bu teşebbüsler sırf bir gelir kaynağı sayılarak kullanılıp , devletin bu kuruluşunun verimli işlemesinden ziyade verimsiz olmasına yol açacak girişimlerde bulunulması halinde , işletmenin zarar etmesi ile karşı karşıya kalınacaktır. Bilindiği gibi , devlet işletmeleri , özel sektör gibi hissedarlarına temettü dağıtma zorunda olmadıkları gibi, parasız ya da indirimli taşıma isteklerine karşı durmaları da oldukça güçtür. Buna ilaveten , işletmede verimi düşürecek fuzuli kadroların alınması , nüfuzlu kimselere bazı ayrıcalıkların tanınması da işletmenin rasyonalizasyon prensiplerine aykırı düşecektir. Piyasa boyutu bu denli büyük olan ve devletin tekelinde olması gerektiğini savunduğumuz demiryollarının , gideri hayli yüklü olan bütçesine daha fazla gelir sağlamak amacıyla giriştiği faaliyetlerde rasyonalizasyon prensiplerine aykırı düşmemek lazımdır.

#### **1.4.3.1. BELÇİKA**

Devlet demiryolculuğunu demiryollarının ilk kuruluş zamanından beri kabul etmiş olan ülkelerden biri Belçika'dır. Belçika 1834'de yapmış olduğu bir kanunla demiryollar işletmesinde devletçilik prensibini kabul etmiştir. Burada , özel sermaye bulamaması sebebini aramaktan ziyade,

---

(61) Sahir Kozikoğlu , a.g.e.,s.27

o zaman özel şirketlerde büyük nüfuz sahibi olan Hollandalıları ülkelerine karıştırmamak istedikleri anlaşılmalıdır. 1904 yılında Belçika'da işlemekte olan 4584 km. demiryolundan 3997 km.'si devlet , 587 km.'si şirket demiryolu olmuştur. <sup>(62)</sup>

Fakat Belçika da Fransa gibi bir milli şirket kurma yolunu seçmiştir. Devlet ağırlıklı bir şirket kurulmuş ve diğer özel şirketler de haklarını belli bir tarihte bu şirkete devretmişlerdir. Böylece "Société Nationale Des Chemins de Fer Belges (S.N.C.B.)" yani Belçika Milli Demiryol Şirketi kurulmuştur.

Almanya ve Rusya'da da önceleri demiryollarının ilk ufak kısmı özel şirketler tarafından yapılmış olmasına rağmen , büyük bir çoğunluğu devlet tarafından yapılmıştır.

#### 1.4.3.2. ALMANYA

Almanya'da 1871 yılında İmparatorluğun birliğini kuruncaya kadar demiryollarının yapımında özel şirketler de yer almışken , birliğin sağlanmasından sonra iktisadi ve siyasi sebepler nedeniyle devlet ağırlıklı demiryolları şebekesi kurulmuştur. Bunda amaç , İmp.'un birliğini sağlamak , askeri sevkiyatı bir elden yapabilmek, tarifeler üzerinde oynamak , gümrük tarifeleri ile ayar edebilmek olmuştur. Nitekim 1904'de Almanya'da 51.836 km. hattın yalnız 3900 km.'si şirketlere ait olmuştur. <sup>(63)</sup>

---

(62) Enver Berkmen ,a.g.e. , s.10

(63) a.g.e. , s.10

#### 1.4.3.3. RUSYA

Rusya ise , ekonomik sistemini değiştirerek “Sosyalizm”in şemsiyesi altına girinceye kadar , birtakım sanayileşme hamleleri içinde olmuştur. Yabancı yatırımcıların özellikle de İngiltere’nin ve daha sonra Alman ve Fransızların ülkeye yaptığı özel yatırımlar , devlet borçlanmaları , gümrük tarifelerinin yükseltilmesi ve demiryollarının yapılması ile sanayileşme çalışmalarına girişilmiştir. Rus sanayii 1900 yılına doğru dünya genelinde dördüncü veya beşinci sıraya yükselirken , bir yandan demiryolu yapımına dönüşen metalurji , diğer yandan Bakü’de petrolün işletilmesi ile sanayii ivme kazanmıştır. <sup>(64)</sup>

Rusya’da kamu yararı için demiryolu inşası , 1836 yılında şimdiki Leningrad- Pushkin hattının inşasıyla başlamış , Ekim ayındaki büyük Sosyalist Devrimi’ne kadar 70 bin km.’lik demiryolu inşa edilmiştir. Devrim öncesi demiryolu inşasıyla ilgili bir analiz , yüksek kalitede materyallerin kullanımında ve demiryolu yapımındaki hesaplama yöntemlerinin geliştirilmesinde ve mükemmelleştirilmesinde büyük başarılarla ulaşıldığını göstermektedir. Bazı hatların inşasında kendi zamanlarına göre çok ileri olan iş metotları kullanılmış ve böylece 1844 yılından 1851’e kadar inşası süren Petersburg-Moskova demiryolunun inşasında makinalaşmanın bazı unsurlarıyla tanışılmıştır. 1893 yılında başlayıp 1895’e kadar süren Chelyabinsk’den Novosibirsk’e kadar 1422 km. uzunluğundaki Büyük Sibirya hattının batı bölümünün inşası esnasında etkin bir çalışma organizasyonuna yönelerek ve toprak çalışmaları için yarı makinalaşma metodunu içeren bir planın uygulanmasıyla hattın hızla tamamlanması sağlanmıştır. <sup>(65)</sup>

---

(64) Théma LarousseTematik Ansiklopedi, Cilt 1 , s.201

(65) N.Shadrin vd. , Railway Construction , çev: G. Leib , Peace Publishers , Moscow , t.y. , ss.11-12

Rusya özellikle siyasal ve askeri sebeplerle Avrupa'yı Uzakdoğu'ya bağlayan Transsibirya demiryolunun 1892-1903 yılları arasında inşasını bitirerek işletmeye açmıştır.<sup>(66)</sup>

1917'de Lenin'le başlayan Sosyalist sistemde devletçilik birinci sıraya yükselmiş ve özel sektörün ağırlığı bertaraf edilerek , ülkedeki ekonomik ve siyasi alandaki her kurum ve kuruluş , devlet tekelinin altına girmiştir. Yeni sistem dolayısıyla gelişmiş ülkelerle rekabet ilk hedeftir. Bu , bir anlamda Sosyalist sistemin Kapitalist sistemle olan çarpışmasıdır. Nitekim (eski) S.S.C.B.'de üretilenlerin %98.5'u devletin, %1.5'u da özel imalatçıların elinde idi.<sup>(67)</sup> Bu , %1.5'luk alan da küçük el sanatlarından ibarettir.

Bu sistemde üretim malları , ulaşım , sanat , bilim , kamu sağlığı gibi alanların ilerletilmesi başarıyla uygulanmıştır. Ülkedeki demiryolları ağı , bugün dünyanın en güzel altyapı yatırımını oluşturmaktadır. Ülkedeki metro , İngiltere'deki metronun neredeyse aynısı olup , yapım yılı 1935'dir. S.S.C.B.'de modern demiryolu inşaatı , ileri teknoloji ve dümdüz hattı içeren bir çalışma stratejisi ile son derece planlı ve endüstriyelmiş bir üretim olarak tanımlanmaktadır.<sup>(68)</sup> Yapılan bu demiryolları , Sibirya'daki uç bölgelerde madencilik merkezlerine taşıma hizmetinin götürülmesinin ve tarıma açılan toprakların genişlemesinin başlıca aracı olmuştur.<sup>(69)</sup>

---

(66) Muzaffer Günay , Ulaştırma Açısından Türkiye'nin Dış Ticaret Gerçekleşme Analizi ve Deniz Ticaret Filosunun Planlanması, İstanbul ve Marmara , Ege , Akdeniz , Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası Yayınları , Temel Matbaacılık , 1980 , s.19

(67) Leo Huberman , a.g.e. , s.308

(68) N.Shadrin vd. , a.g.e. , s.12

(69) Théma Larousse Tematik Ansiklopedi , Cilt II , s.319

#### 1.4.3.4. İSVİÇRE

1852'den beri İsviçre şebekesi devlet ile 121 şirket tarafından işletilmekte olup , 1875 yılında Devlet'in , demiryollarını işletip işletemeceği tartışılmış ; ancak özel teşebbüs taraftarlarının ağır baskıları ile bu konu ertelenmiştir. Ancak 1897'de bir kanun ve referandumla milli iktisat ve strateji bakımlarından önemli sayılan demiryollarının Devletçe satın alınmasına ve işletilmesine karar verilmiştir. <sup>(70)</sup>

### 1.5. II. Sanayi Devrimi ve Teknik Gelişme

2.Sanayi Devrimi daha yüzyıl tamamlanmadan yaşanmıştır. Bilindiği gibi , trenin gelişimi çelik sanayii ve kapitalizmin yayılmasına olanak tanımıştır. 1. Sanayi Devriminin simgeleri olan tren ve fabrika , 2. Sanayi Devrimi için de fırsat yaratmıştır. Çeliğin 1856 tarihinden itibaren çok büyük bir gelişim göstermesi ile çelik sanayii , ray , lokomotif , vagon , viyadük gibi demiryollarının temel araçlarının üretilmesine yönelmiş ve petrolün öncelikle XIX. yy.'ın sonlarına doğru işletilmeye başlanması , ardından Rusya'nın devreye girmesi ile petrolün aydınlatmada kullanılması , gazyağı ve benzinin enerji kaynağı olma özelliğini göstermesi , dizel motorların , buhar makinelerinin yerini alması, elektriğin sanayide üretimi ve kullanılması , Belçikalı Zenobe Gramme'nin generatörü bulması ve 1869 yılında bunu kullanması ve ayrıca 1878 yılında Amerikalı Thomas Edison'un akkor lambayı icadı ile 2.Sanayi Devriminin simgeleri ortaya çıkmıştır.<sup>(71)</sup> İngiltere'de 1863 yılında demir ray yerine çelik ray kullanılmaya başlanması nedeniyle bu

---

(70) M.Arslan Abisel ,” İsviçre Devlet Demiryollarının İdaresinde Hakim olan Zihniyet “ , Demiryolu Dergisi , Cilt : 22 , Yıl : 22 , Sayı : 275-278 , Eylül-Aralık 1948 , s.5

(71) Nikolay İ. Bukharin , a.g.e. , s.14

tarihten itibaren ABD'de Pennsylvania Demiryolu Şirketi tarafından demir raylar yerine çelik raylar ithal edilmiş ; ayrıca , ABD'de ilk Pulman vagon 1865'de hizmete sokulmuştur; demiryolunda rayların standartlaştırılması(1435 mm.) 1888'de hemen hemen tamamlanmıştır; Westinghouse Şirketi 1869'da hava frenini ve 1875'de otomatik hava frenini icat etmiştir. 1890 tarihinde İngiltere'de ilk elektrikli tramvay ve 1895 tarihinde de ABD'de ilk elektrikli tren servisi başlamış ; tümü çelik kaplı yolcu vagonları ile 1904 yılında tanışılmıştır; ilk dizel-elektrikli lokomotif 1925 yılında değişmeli olarak hizmete girmiştir; ilk dizel-elektrik aerodinamik yolcu treni 1934 yılında yerini almıştır; büyük hacimdeki malların taşınması için son derece lüks çeşitli tipte yük trenleri hemen hemen 1960'larda geliştirilmiştir. <sup>(72)</sup> Metalurji sanayii gelişmesi , alüminyum üretilmesini de sağlamıştır. Tüm bu teknik gelişmeler , İsviçre , İsveç , Norveç , İtalya ve Güneydoğu Fransa gibi ülkelerin derhal faaliyetlere girişmesini sağlamıştır. Demiryollarının elektrikleştirilmesi öncelikli hedef olmuştur. Örneğin ; Belçika , bu ve daha sonraki yıllarda demiryollarının elektrikleştirilmesi için gerekli tüm tertibatı hazırlayarak uygulamaya geçmiştir. Buharlı trenden elektrikli trene geçişin getireceği kazanç 650.000 ton kömür tasarrufu olup , hattın elektrikle işletilmesi sayesinde trenlerin işleme yoğunluğu , süratleri ve konforları çok artacak ve tüm bunlar da demiryolu faaliyetinde teknik alanda ilerlemeyi getirecektir. <sup>(73)</sup>

Belçika'nın yanı sıra, İsviçre de hazırladıkları plan gereği hattın elektrikleştirilmesi ve demiryollarından en üstün verimi elde edebilmek için bir dizi yeniden yapılanma programlarını uygulamaya sokmuşlardır. ABD, İngiltere , Belçika , İsviçre gibi ülkelerin ardından Fransa da hattın

---

(72) Philip Locklin , a.g.e. , s.118

(73) Nurettin Tulunay , " Demiryolu Haberleri " , Demiryolu Dergisi , Cilt : 22 , Yıl : 22 , Sayı : 267-268 , Ocak-Şubat 1948 , s.58

elektriklendirilmesi için gerekli etüt ve analizlere başlamış ve S.N.C.F.bünyesinde km. başına düşen yıllık kömürden yapılacak tasarrufun yüksek olması nedeniyle çalışmalara hız verilmiştir. Hattın elektriklendirilmesi beraberinde hızın yükseltilmesi , tren yüklerinin, tren boylarının ve hat kabiliyetinin artırılması gibi önemli altyapı yatırımlarının yapılmasını da gerekli kılmıştır. <sup>(74)</sup> Ayrıca İngiltere'nin ilk elektrikli yeraltı trenini işletmeye açması , ABD , Fransa ve Rusya gibi ülkelerin de metrolarını elektrikleştirmelerine öncülük etmiştir. Ancak başta gelişmiş ülkelerin bile tüm hatlarını elektrikleştirmeleri 1950'li yılları bulmuştur. 1934 yılında ilk dizelli lokomotifin kullanılmaya başlandığı düşünülürse , elektrikli lokomotiflere daha sonra geçildiği anlaşılmaktadır. Buharlı lokomotifin kullanımı ise tamamen 1970'lerde kalkmıştır.

---

(74) Octave Leduc , a.g.e., s.167

## **II. BÖLÜM**

### **19.YY. İTİBARIYLA GELİŞMEKTE OLAN ÜLKELER AÇISINDAN SERMAYE İHRACININ DEĞERLENDİRİLMESİ**

#### **2. Sermaye İhracının Altyapı Yatırımlarındaki Yeri**

Başta ABD olmak üzere gelişmiş ülkelerde , çok büyük yatırımlar gerektiren demiryollarının finansmanında dış borçlanma yolu kullanılmıştır. Sermaye ihracı bu anlamda önem kazanmaktadır. Özellikle büyük altyapı yatırımlarında ülke içi kaynakların yeterli olmadığı durumlarda yapılan sermaye ithalinin yeri önemlidir. Fakat burada ince bir detay , gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler ayrımını ortaya çıkarmaktadır.İngiltere'yi en önce sanayileşen ülke olarak ayrı tuttuğumuzda , o dönemin gelişmekte olan ama bugünün gelişmiş ülkeleri , yaptıkları sermaye ithalinin karşılığını üreterek vermişlerdir. Ancak gelişmekte olan ülkeler , bünyelerindeki özellikle sermaye-tasarruf yetersizliği kısır döngüsünden kurtulamayışlarının olumsuz etkisi altında kalmışlardır. Nitekim ülkenin gelişmişlik göstergesinin temeli olan altyapı yatırımları istenen düzeye ulaşmamıştır.

Tüketim malları , ara malları ve yatırım malları olarak üçe ayırabileceğimiz mal grupları içinde en geniş sermaye birikimine ihtiyaç duyulan ve en önemlisini oluşturan yatırım malları grubudur. Gelişmekte olan ülkelerin ihtiyaç duydukları yatırım malları için sermaye ithali ön planda yer almıştır. Gelişmiş ülkeler de hem sermaye hem de mal fazlalarına pazar bulmalarından ötürü fırsatı değerlendirmişlerdir. Bu konuyu bazı ülke örnekleri vererek açıklayalım :

## 2.1. Latin Amerika'da Yabancı Sermayenin Demiryollarına Yönelimi

Birleşik Amerika , Kanada ve Güney Amerika üzerinde etkin bir biçimde nüfuzunu kurmuştur. Birleşik Amerika'nın Güney Amerika devletlerinin bağımsızlıklarını kazanmalarında (1820-1830 yılları arası) önemli rol oynaması ve 19.yy.'ın sonlarına doğru Amerikan ekonomisinin giderek güçlenmesi sonucunda , ABD bu ülkeler üzerinde hem siyasi hem de ekonomik nüfuz kurmuştur. <sup>(75)</sup>

Yalnız , bu ülkeler , kendi içlerinde sürekli ihtilâller , kargaşalıklar yaşamaları nedeniyle , yabancı devletlerin müdahalesine fırsat verir bir yapı sergilemişlerdir ve Latin Amerika ülkeleri gelişmiş devletlerin mali ve ticari denetimi altında olmuşlardır. Arjantin'in derisi ve eti , Brezilya'nın şekeri ve kahvesi , Orta Amerika'nın ve Kolombiya'nın kahvesi ve muzunu, Venezuela ve Meksika'nın petrolü , özellikle ABD'nin denetimi altında olmuştur. Latin Amerika ülkeleri , sömürge döneminden beri işlenmiş ürünler karşılığında tarım ürünleri (pamuk , tütün , kahve , kakao , et , deri) ve madenler ( Meksika ve Andlar'da çinko , kurşun , gümüş , bakır ; Şili'de bakır ;Peru'da kurşun ve bakır) satarak uluslararası mübadele çerçevesinde örgütlenmişlerdir. Tarım ve maden zenginliklerinin değerlendirilmesi , demiryolları ve limanların inşası için gerekli yatırımlar , Almanya , Kuzey Amerika ve özellikle İngiltere kökenli yabancı sermaye tarafından gerçekleştirilmiştir. Kapitalizm sisteminin sermaye fazlasına pazar bulmak amacı , bu ülkelerde yatırım yapılmasına neden olmuştur.

---

(75) Fahir Armaoğlu , 20.Yüzyıl Siyasi Tarihi (1914-1990) , Cilt 1 , Türkiye İş Bankası Yayınları, Ankara , 1991 , s.74

Gelişmiş devletlerin , ulusal ekonomide kurdukları tekellerle yüksek miktarlarda kârlar elde etmeleri , sermayenin kendisine daha çok kâr getirecek pazar aramasına yol açmıştır. Nitekim fazla sermaye , demiryoluna , elektrik ve gaz sistemlerine , yollara vb. ihtiyacı olan , doğal kaynakları zengin olan ülkelerde , maden ve fabrika işletmesi için tavizler koparmak suretiyle bu koloniyal alanlarda yatırım fırsatları bulmuştur.<sup>(76)</sup>

1854'de Brezilya'da , 1857'de Arjantin'de ve 1867'de Meksika'da ilk demiryolu yapılmıştır. Ayrıca borç alma öyle ayarlanmıştır ki , alınan dış borcun büyük bir kısmı yine anayurtta kalmıştır. Örneğin ; İngiltere Arjantin'e demiryolu yapımı için borç verdiğinde rayların çoğu , vagonlar vb. İngiltere'den satın alınmıştır. Böylece sermaye ihracı mal ihracına dönüşmüştür. Sermaye ihracının mal ihracına dönüşmesi , İngiliz imalatçıların da yüksek oranlarda kâr elde etmelerine yaramıştır. <sup>(77)</sup> Latin Amerika ülkelerinde demiryolları , yol ve köprü inşaatı , maden ocaklarının yanında bazen ekim sahaları bile yabancıların denetiminde veya elinde olmuştur. Özellikle İngiltere ve ABD ile paylaşılmış olan Latin Amerika , bu iki ülkenin sermayesi ile donatılmaya hazır olmuştur. Bu sermaye , Latin Amerika devletlerinin sadece büyük altyapı ve donatım çalışmaları için aldıkları borçlarla değil, doğrudan madenlerde , demiryolunda , telefon , elektrik , şehirlerarası taşımacılık gibi kamu hizmetlerinde ve 1900'den itibaren Meksika ve Venezuela petrolünde kullanmak için aldıkları borçlarla da yatırıma dönüşmüştür.<sup>(78)</sup> Bu ekonomik bağımlılık durumu içinde Arjantin gibi bazı devletler , ulusal sanayilerinin gelişimini serbest piyasaya feda etmişlerdir.

---

(76) Leo Huberman , a.g.e., s.280

(77) a.g.e., s.280

(78) Théma Larousse Tematik Ansiklopedi , Cilt 1, s.185

Bu ülkelerdeki maden veya tarım alanları dış pazara dönük bölgeler haline gelmiştir. Ayrıca Meksika Körfezi'nin ağzında bulunan Küba da Sosyalist hareket gerçekleşinceye kadar ABD'nin nüfuzu altında olmuştur. Önemli ölçüde sermaye ithal eden ABD, bunun büyük bir kısmını Orta ve Güney Amerika'ya , özellikle Meksika'ya , Küba'ya ve Kanada'ya ihraç etmekte olup , Küba'da geniş plantasyonlara sahip olmuşlar ve komşu Meksika Cumhuriyeti'nin gelişmesine , özellikle Meksika tren yollarının kurulması ve kullanılmasında önemli yardımlarda bulunmuşlardı ki böylece Meksika'nın %5 ve %4'lük , Filipin Adaları'nın %4'lük borçlanması da Amerikan pazarına bağlanmıştır. <sup>(79)</sup>

## **2.2. Hindistan'da Yabancı Sermayenin Demiryollarına Yönelimi**

Hindistan'ın borçlanmasıdaki en belirleyici etkenlerin başında 19.yy.'ın ortalarında başlatılan demiryolu yapımı gelmektedir.1850 yılında İngiltere'nin hakimiyeti altına giren Hindistan'da ise ilk demiryolu , 1852 yılında Great Indian Peninsula demiryolu idaresi tarafından inşa edilmiştir. <sup>(80)</sup>

İngiltere demiryolu taşımacılığıyla Hindistan'daki zengin doğal kaynakların işletilmesinin kolaylaşacağını , gerekli araç-gereçlerin İngiltere'den ithal edilmesi nedeniyle İngiliz sanayi üzerinde olumlu etki yaratacağını ve ülkenin askeri açıdan denetiminin olanaklı kılınacağını düşünerek mali destek vermiştir. Hindistan'da demiryolu ağının oluşturulması için sağlanan parasal kaynakların 1/3'ünden fazlası İngiltere'den demir-çelik satın alımında ve taşıma masraflarının karşılanmasında kullanılmıştır. <sup>(81)</sup>

---

(79) Nikolay İ.Bukharin , a.g.e., s.30

(80) Osman Nihat Akın , a.g.m. , s.35

(81) Sinan Sönmez , a.g.e., s.61

Gelişmekte olan ülkelere , gelişmiş ülkelerin sermaye ihraç etmesinde , sermaye ihraç edilen ülkelerin kâr oranının yüksek , sermayenin organik bileşiminin düşük , dolayısıyla sermaye talebinin yüksek olması etken rol oynamıştır. Sermayenin çeşitli ihraç şekilleriyle bir ulustan diğerine akması ve böylece ulusal sermayelerin birbirine kenetlenmeleri artar ve sermayenin uluslararasılaşması ortaya çıkar. Bu ülkelerde yatırım yapan ülke , elde edilen artığın büyük bölümünü kendi ülkesine aktarmaktadır.<sup>(82)</sup>

19.yy.'da ve 20.yy.'ın başında sömürgeciliğin en etkili vasıtalarından biri demiryoludur.<sup>(83)</sup> 1.Dünya Savaşı öncesine kadar dünya üzerinde ekonomik güç olan İngiltere başta olmak üzere , Fransa, Almanya arasında süren rekabet , bu üç emperyalist devletin ilgisini Yakın ve Uzakdoğu Asya ülkeleri ve Afrika'ya çekmiştir. Bu pazarların ele geçirilmesi stratejik konumda olan Osmanlı İmparatorluğu'nun ele geçirilmesine bağlı olduğundan , hem Osmanlı topraklarının hem de Afrika ve Uzakdoğu pazarlarının ele geçirilmesi , ulaşım imkânlarının yaratılmasını zorunlu kılmıştır ; aksi halde ele geçirilen toprakların petrolünü ve diğer hammadde kaynaklarını Avrupa'ya aktarmak mümkün olmayacaktır.<sup>(84)</sup> Bu yüzden demiryolu özellikle Asya ve Afrika'da sömürgeciliğin gelişmesinde çok önemli bir rol oynamıştır.<sup>(85)</sup>

Latin Amerika'nın bu durumda ayrı bir yeri vardır. Çünkü Asya ve Afrika toprakları Avrupalılar tarafından sömürgecilğe konu olmuş; fakat Latin Amerika'nın üzerindeki ABD nüfuzu , sömürgecilikten ziyade

---

(82) Nikolay İ. Bukharin , a.g.e. , s.26

(83) Fahir Armaoğlu , a.g.e., s.81

(84) Hasan Taşan , " Türkiye Ulaştırma Politikasının Temel İlkeleri ve Bu Politika İçinde Demiryollarının Durumu Ne Olmalıdır Ve Ulaştırma Alt Sistemlerinin Ulusal Kaynakların Kullanımı Açısından Karşılaştırması " , 1.Ulusal Demiryolu Kongresi (Bildiriler) , Ankara , 1979 , ss. 226-230.

(85) Fahir Armaoğlu , a.g.e. , s.81

özel bir siyasi-ekonomik ilişki çerçevesinde kalmıştır

1886-1913 yılları arasında Latin Amerika'ya yapılan yatırımların toplamı 425 milyon Sterlinden 726 milyon Sterline ulaşmıştır. <sup>(86)</sup> 1890 yılında dünyadaki demiryollarının uzunluğu 617.000 km. iken , 1913'de %80 oranında artış göstererek 1.104.000 km.olmuş ; 1890-1913 devresinde Asya'da demiryolu artışı %127 ; Afrika'da ise %270 oranında gerçekleşmiştir. <sup>(87)</sup> Özellikle Afrika'da demiryolları yapımında bu derece yoğun olarak görülen yatırımlar , Afrika'nın doğrudan sömürgeci uygulamalara tabi olması ile ilintilidir. Nitekim Afrika kıtası , Fransa , Almanya , Belçika , İngiltere , Hollanda arasında paylaşılmıştır. <sup>(88)</sup>

Aynı şekilde Rusya'nın da kendi nüfuzu altında bulundurduğu ülkeler de mevcuttur. Dolayısıyla tüm bu ülkeler , doğrudan veya dolaylı olarak nüfuzları altına aldıkları devletlere yatırıma dönüşmesi için verdikleri kredilerin karşılığında borcun faizinden daha fazlasını elde etmişlerdir. İran hükümetinin , Rus Bankası olan Discount and Loan Bank of Persian'a demiryolu yapımı için verdiği imtiyazları buna örnek olarak verebiliriz. <sup>(89)</sup> Bankacılık sektörü , yabancı ülkelerde girişilen faaliyetlerin finansmanında önemli rol oynayarak " finanskapital " denilen banka sermayesinin sanayi sermayesine dönüşümünü sergilemiştir. Büyük bankalardan olan Die Deutsche Bank'ın , Dresdner Bank'la birlikte Anatolische Eisenbahngesellschaft'ı(Anadolu Demiryolu Şirketi) kurması; ayrıca Shangay'daki Deutsch-Aitaische Bank'a katılması ; Zürih'teki Bank für Orientliche Eisenbahnen'a katılması ; Türk , Avusturya , Alman , Fransız , İsviçre ve İtalyan firmalarıyla birlikte

---

(86) Théma Larousse Tematik Ansiklopedi , Cilt 1 , s.185

(87) Fahir Armaoğlu , a.g.e., s.81

(88) Sinan Sönmez , a.g.e., s.22

(89) Nikolay İ. Bukharin , a.g.e., s.85

Osmanlı İmparatorluğu'nda Bağdat Demiryolu'na katılması bu bağlamda güzel örnekler oluşturmaktadır.<sup>(90)</sup> Görüldüğü üzere , büyük bankalar , yabancı ülkelerde girişilen yatırım faaliyetlerinin finansmanını üstlenmiş bulunmaktadır. Bu da yabancı sermayeye açık piyasa ekonomilerinde gerçekleştirilmiştir. Demiryollarının dünya çapında altın çağını yaşadığı dönemler olan 19.y.y.'ın son çeyreği ve 20.y.y.'ın başlarında yabancı sermaye yatırımlarından en büyük payı yine demiryolları almıştır. Özellikle gelişmekte olan ülkelerde büyük devletlerin arkalarına büyük bankaların desteğini alarak demiryolları yapımına giriştikleri gözlenmektedir.

Gelişmiş ülkelerin tüm sömürge ve yarı sömürge devletler içinde işlenmemiş hammaddesiyle ve geniş pazarıyla en önem verdiği devlet , Osmanlı İmparatorluğu olmuştur. Almanya'nın ithalatının %87'sini , Fransa'nın ithalatının %80'ini ve İngiltere'nin ithalatının da %80'ini oluşturan hammadde ve yiyecek ihtiyacı Osmanlı İmparatorluğu'nun daha da cazip hale gelmesini sağlamıştır.<sup>(91)</sup>

---

(90) a.g.e., s.34

(91) Fahir Armaoğlu , a.g.e. , s. 81

### **2.3. Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Demiryollarının Gelişim Süreci**

#### **2.3.1. Osmanlı İmparatorluğu'nun 19.yy. Dönemi İtibarıyla Ekonomik Yönden İrdelenmesi**

19.yy.'da İngiltere'de başlayan Sanayi Devrimi ile malların daha ucuz ve kaliteli olarak üretilmesine karşılık , Osmanlı İmparatorluğu'nda üretim oldukça yerel karakterde kalmıştır. Gelişen teknolojiye ayak uyduramayan Osmanlı'da sanayii tümüyle el sanatlarına dayanan , küçük ölçekli , lonca sistemi çatısı altında varlığını sürdüren ve azınlıklar ile yabancıların egemen olduğu bir yapı içinde faaliyet göstermiştir. Sanayii , dayanıksız tüketim malları üzerine kurulmuş olup , ara ve yatırım malları üretimi gelişmemiştir. Batılı kapitalistlerin Osmanlı hükümeti üzerinde esnaf örgütlerinin birer tekel oluşturdukları ve bunun serbest ticaret ilkesine ters düştüğü , bu yüzden de bu örgütlerin dağıtılması yönündeki baskıları<sup>(92)</sup> ve 1838 yılında imzalanan Osmanlı-İngiliz Ticaret Sözleşmesi ile zaten iç talebi karşılamaktan uzak olan sınai üretimin rekabete karşı koyamaması yüzünden yerli esnaf örgütleri iflas etmiş ve ihracatın ithalatı karşılama oranının düşük kalması nedeniyle de dış ticaret açığı giderek büyümüştür. Açığı finanse etmek için alınan dış borcun , cari giderlerin karşılanmasında kullanılması , yatırım alanlarına gerekli kaynağın ayırlamamasına neden olmuştur. Fakat borçların giderek birikmesi , nihayetinde Osmanlı'yı borç ödeyemez konuma sokmuş ve 1881 yılında, Osmanlı'nın tüm kamu gelirlerine , borcun anapara ve faizlerini karşılamak üzere el koyan ve

---

(92) Yakup Kepenek ve Nurhan Yentürk , Türkiye Ekonomisi , Remzi Kitabevi , İstanbul , 6.Baskı, 1994 , s.14

içinde Osmanlı yöneticilerinin de yer aldığı Düyun-u Umumiye İdaresi kurulmuştur.

Batılı devletlerin Osmanlı İmparatorluğu'nda yaptıkları sermaye yatırımları özellikle madencilik , elektrik , ulaştırma , banka , sigorta ve ticaret alanlarında yoğunlaşmıştır. Batı'nın pazarı haline gelen Osmanlı'nın son 50-60 yılında yabancı sermaye yatırımlarının payı çok önemli boyutlara ulaşmıştır: yabancı sermayenin %44'ü Fransız ; %34'ü Alman ; %17'si İngiliz kökenli olup , kalanını Belçika ve ABD oluşturmuştur. <sup>(93)</sup>

### 2.3.2. Demiryolları Yapımının Temel Nedenleri

1838 Osmanlı-İngiliz Ticaret Sözleşmesi ve piyasa mekanizmasının uygulanmasıyla , hammadde ve mamul malların ticaretinin artması sonucunda İmparatorluk sınırları dahilinde var olan kervan yolları ile ulaşım yetersiz kalmıştır. Bu yolların yetersiz kalması , Osmanlı İmparatorluğu'nda Batı ülkelerini demiryollarını yapmaya teşvik etmiştir. Özellikle de Osmanlı İmparatorluğu'nun dışa bağımlı olması emperyalizmin çıkarları gereği demiryolu ulaşımının tercih edilmesine neden olmuştur. <sup>(94)</sup>

Osmanlı yöneticilerinin topraklarında demiryolu yapımını kabul etmelerinin iki temel nedeni vardır <sup>(95)</sup>: Birincisi , ülkede giderek artmakta olan iç karışıklıkların , demiryolunun sağlayacağı süratli asker sevkiyatı ile önlenebileceği ve ikincisi de , ülkenin içinde bulunduğu mali bunalımın hafiflemesine yardımcı olacağı düşüncesi.

---

(93) Yakup Kepenek ve Nurhan Yentürk , a.g.e. , s.9

(94) Hasan Taşan , a.g.m., s.231

(95) Murat Özyüksel , a.g.e., s.11

Osmanlı yöneticileri ulaşım sorununun çözümlenmesi ve üretim artışının sağlanmasıyla âşâr gelirinin yükseleceğini , demiryolu sayesinde ticaretin gelişmesi ile tarımsal vergilerin yanı sıra gümrük vergilerinde de artış kaydedileceğini umarak , yabancı sermaye yatırımcılarına kâr garantileri ve 70-100 yıl arasında işletme hakkını vererek Batılıları Osmanlı topraklarında demiryolu yapmaya teşvik etmişlerdir. <sup>(96)</sup>

Demiryolu yapımının ekonomik etkileri iki grupta toplanabilir<sup>(97)</sup>: demiryolu yapımı için gerekli hammaddenin , özellikle demir-çeliğin üretimini arttırması ve demiryolunun götürüldüğü bölgenin pazara açılmasını sağlamasıdır. Ancak Osmanlı'da demir-çelik fabrikalarının bulunmaması nedeniyle demir-çeliğin üretiminin arttırılması sağlanamamış ve böylece sanayileşmeye giden kapı açılamamıştır. İkinci ekonomik etki , Osmanlı'nın asıl hedeflediği amaç olup , demiryolları yapımının Batı ve Güney Anadolu'da teşvik edilmesiyle , bölgenin verimli topraklarının pazara açılması ve ekonominin bu şekilde gelişmesi gerçekleştirilmeye çalışılmıştır.

Osmanlı topraklarında yapılan demiryolculuğun en karakteristik özelliği , demiryollarının Avrupa'da olduğu gibi maden ve sanayii ile beraber ve onların bir sonucu olarak doğmaması ve belki Osmanlı'da sanayii fikrinin anlaşılmasına ve doğmasına sebep olan bir faktör olmasıdır. Ancak Osmanlı İmparatorluğu , nüfusu az , sanayii kıt , tarımı ilkel , madeni işlenmemiş , maliyesi bozuk , gümrük ve diğer gelir kaynakları yabancıların kapitülasyonlar zinciri ile bağlı bulunduğu için ,

---

(96) Yakup Kepenek ve Nurhan Yentürk , a.g.e. , s.18

(97) a.g.e. , s.18

demiryolları Avrupa'daki gelişim seyrini takip edemediği gibi , hükümet ve milleti bir hayli mali külfete sokmuştur.<sup>(98)</sup>

Ayrıca yabancı sermaye hakimiyetinde inşa edilen demiryolları , Osmanlı topraklarının verilen imtiyazlar nedeniyle mali yönden sömürülmesine neden olmuştur. Nitekim 1860'lı yıllardan itibaren yabancı sermaye yatırımlarının %68 'lik kısmı demiryollarına yapılmış olup , demiryolu yatırımlarında 1898'den itibaren %57 payla Alman sermayesi , %23.5 'luk bir payla Fransız sermayesi ve %20'ye yaklaşan bir payla da İngiliz sermayesi egemen olmuştur.<sup>(99)</sup> Toplam yabancı sermaye yatırımları içinde demiryolları yapımında Fransızların ve İngilizlerin aldıkları pay 1860-1870'lerde yüksek olmasına karşılık , 1898'den itibaren bu miktar azalma göstermiştir. Bunda 1881 yılında Osmanlı topraklarından olan Tunus'un Fransızlar tarafından işgali ve 1882'de de Mısır'ın İngilizler tarafından işgal edilmesi önemli bir rol oynamış ve nitekim bu devletlerin Osmanlı topraklarının bölünmesinden yana bir tavır sergilemelerinden ötürü , demiryolu yatırımlarından aldıkları paylar da giderek düşmüştür.

1860-1898 yılları arasında İngiltere kökenli şirketler 440 km., Fransız şirketleri 1266 km. ve Alman şirketleri 1020 km. demiryolu yapmışlardır. 1898 sonrası kesin etkinlik Almanlar'a geçmiş , demiryolu yapımı ile birlikte ticari ilişkilerimiz de gelişmiştir.<sup>(100)</sup>

Osmanlı topraklarında demiryollarının yapılmasıyla birlikte demiryolu şirketlerini finanse etmek üzere , yabancı bankalar da ard arda kurulmuştur. Yerli sermayenin de gelişmemiş olması , yabancı

---

(98) Mehmet Ferit , " Cumhuriyetin On Yılda Yarattığı Büyük Eserlerden ve İktisadi Varlığımızın Başlıca Unsurlarından Demiryollarımız " , Demiryolu Mecmuası , Cilt : 10 , Yıl : 9 , 1933, ss.540-541

(99) Yakup Kepenek ve Nurhan Yentürk , a.g.e. , s.18

(100)Hasan Taşan a.g.m. , s.230

bankaların sayısının hızla artmasına yol açmış ve Mithat Paşa ile 1863 yılında kurulan Tarım Kredi Kooperatifleri 1888'de Ziraat Bankası'na dönüştürülmüştür. <sup>(101)</sup>

### **2.3.3. Osmanlı İmparatorluğu'nda İlk Kez İngilizler Tarafından Yapılan Demiryolları**

Osmanlı İmparatorluğu'nda Hicaz Demiryolları hariç , demiryollarının tamamı yabancı sermaye tarafından gerçekleştirilmiştir. Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde kalmış olan tüm demiryollarının imtiyaz verilerek yabancılar tarafından inşa edilmesinin sebebi , demiryollarının büyük sermaye gerektiren bir altyapı hizmeti olması nedeniyle finansman konusunda kaynakların yetersiz kalması ve yeterli bilgi ve teknik donanımına sahip olunamamasıdır.

Osmanlı İmparatorluğu topraklarında demiryolu yapımı 1836 yılında İngiliz subay Francis Chesney'in Hindistan'a daha kısa yoldan ulaşabilmek amacıyla yaptığı etütler sonrası Bağdat Demiryolu'nun inşası için gündeme gelmiştir. Nitekim ilk demiryolu 1856 yılında İngilizler tarafından inşa edilerek 1866 yılında işletmeye açılmıştır.

Fransa'da daha önce uygulandığını gördüğümüz imtiyaz sistemine Osmanlı İmparatorluğu da dahil edilmiştir. Faiz , kâr ve kilometre garantilerinin uygulanmasıyla birçok yabancı şirkete demiryolu yapımı için imtiyazlar verilmiştir. Demiryolu yapımında kullanılan "kilometre güvencesi" sistemi Osmanlı İmparatorluğu'nu dışa bağımlı hale getiren en önemli faktörlerden biri olmuştur. Kilometre güvencesi, kurulacak yolun kilometresi başına gayri safi (brüt) bir geliri şirkete garanti eden sistemdir. <sup>(102)</sup> Örneğin ; Osmanlı Devleti , 15.000 Franklık

---

(101) Yakup Kepenek ve Nurhan Yentürk , a.g.e. , s. 19

(102) Sahir Kozikoğlu , a.g.e. ,ss. 18-19

bir kilometre güvencesi vermiş ise ve şirket 15.000 Frank'ın altında bir brüt gelir elde etmişse, aradaki fark Devlet tarafından ödenirdi.<sup>(103)</sup> Osmanlı İmparatorluğu'nda yapımına başlanan demiryollarının genel karakteristiği, Batılı devletlerin çıkarlarına uygun olarak , mal akımının kaynaktan transfer noktasına direkt ve bir defada aktarılmasını sağlayacak şekilde inşa edilmiş olmasıdır.<sup>(104)</sup>

Bugünkü T.C.'nin sınırlarının kapsamında kalan ilk demiryolu hattı, İzmir-Aydın Demiryolu'dur. 1856 yılında İngilizler, yapımını üstlendikleri bu hat için, 31 milyon Frank tahmin edilen sermayesi için yılda %6 faiz garantisinin yanı sıra, hükümete ait topraklardan, maden ve ormanlardan yararlanma hakkı gibi imtiyazlar elde etmişlerdir.<sup>(105)</sup>

İngilizler'in demiryolu yapımı için öncelikle İzmir bölgesini seçmelerinde bu bölgenin hammadde kaynağından yararlanmak ve bu bölgeyi mamul madde sürüm alanı olarak değerlendirmek istemelerinin yanı sıra<sup>(106)</sup>, İzmir bölgesinin, hem Avrupa hem de Hindistan kolonisiyle çabuk bağlantı kurabileceği bir merkez konumunda olması<sup>(107)</sup> çok büyük rol oynamıştır. İzmir-Aydın demiryolu 1862'de Torbalı'ya ve 1 Temmuz 1866'da Aydın'a ulaşarak işletmeye açılmıştır.<sup>(108)</sup> Yine imtiyazı 1856 yılında İngilizlere verilen ve bugün Romanya topraklarında kalan Köstence-Çernovada hattı 1860'da işletmeye açılmıştır.<sup>(109)</sup>

---

(103)Ünsal Yavuz , Cumhuriyet Devri Demiryolu Politikasına Yaklaşım Biçimi , IX. Türk Tarih Kongresi'nden Ayrı Basım , T.T.K. Basımevi , Ankara , 1989 , s.164

(104)Saffet Atik , "Türkiye'de Demiryollarının Tarihi Gelişim Süreci ve Mekân Organizasyonuna Etkileri " , 1.Ulusal Demiryolu Kongresi ( Bildiriler) , Ankara , 9-10-11 Ocak 1979, ss. 121-122

(105) Mehmet Ferit , a.g.m. ,s. 537

(106) Murat Özyüksel , a.g.e. ,s.9

(107) Ünsal Yavuz , a.g.e. ,s.1641

(108) Mehmet Ferit , a.g.e. , s.537

(109) Enver Berkmen ,a.g.e. , s.14

1861 yılında Rusçuk'tan Varna'ya kadar olan hattın inşaa ve işletme imtiyazı bir İngiliz şirketine verilmiş ve bu hat 1863 yılında işletmeye açılmıştır. 4 Temmuz 1863'de bir İngiliz , İzmir-Kasaba (Turgutlu) demiryollarının imtiyazını almıştır. 20 milyonluk sermaye konulan ve %6 faiz garantili olan<sup>(110)</sup> bu hattın inşasına 1864 yılında başlanmış olup , hat 1866 yılında işletmeye açılmıştır. Rusçuk-Varna ve İzmir-Kasaba hatlarının ortak özelliği , İngiliz sermayelerince bütünüyle kâr amacı güdülerek inşa edilmiş olmasıdır. <sup>(111)</sup> İngiliz sermayedarları başlangıçta kendi topraklarında olduğu gibi , öncelikle verimli , nüfusu yoğun olan yerleri tercih etmişler ve hammadde kaynaklarının limanlara bağlanarak, bu bölgelerde yetişen ürünlerin ve madenlerin anayurtlara gönderilmesini amaçlamışlardır. Bu amaç doğrultusunda , Küçük Menderes ovasında İzmir-Torbalı-Tire(1883)-Ödemiş(1888) hatları döşenmiş olup , 1890'da Söke , 1891'de Nazilli , 1892'de Sarayköy ve 1899'da Denizli hatları , İzmir-Aydın demiryoluna bağlanmıştır.<sup>(112)</sup>

Osmanlı yöneticileri , Rumeli topraklarında sanayi ve ticaretin gelişmesi ve bu toprakların Batı ile bir köprü oluşturması amacıyla Rumeli topraklarında daha geniş olarak demiryolu yapımına girişmiş ve Rumeli'de demiryollarının yapımı için imtiyazı alan Baron Hirsch ile 1870'de inşasına başlanan demiryolları 1873'de 1279 km.'ye ulaşarak , 1888'de İstanbul-Edirne ve Kırklareli-Alpullu hatlarının tamamlanarak işletmeye açılmasıyla Paris , Viyana , Berlin gibi Avrupa başşehirleri İstanbul'a bağlanmış ; fakat Rumeli topraklarında demiryolu inşası için imtiyazı alan kişinin 1891'de haklarını Viener Bank-Verein (Viyana Bankalar Grubu)'na devretmesiyle Alman denetimine giren Rumeli

---

(110) Mehmet Ferit , a.g.e. , s.537

(111) Ufuk Gülsoy , Hicaz Demiryolu , Eren Yayıncılık , İstanbul , 1994 , s.22

(112) Saffet Atik , a.g.m. , s.121

Demiryollarının bazı bölümleri (Selanik-Manastır arası) Almanlar'ın başını çektiği bir Konsorsiyum ; bazı kısımları ise (Selanik-Dedeoğlu) Fransızlar tarafından tamamlanmıştır.<sup>(113)</sup>

#### **2.3.4. Osmanlı İmparatorluğu'nda Anadolu-Bağdat Demiryolları Projesi ve Almanlar'ın Rolü**

1871 yılında Sultan Abdülaziz tarafından İstanbul ile Bağdat arasında bir demiryolu yapma fikri gündeme gelmiş ve bu demiryolunun yan hatlarla Karadeniz-Akdeniz ve Basra Körfezi'ne bağlanması düşünülmüştür.<sup>(114)</sup> Haydarpaşa-Ankara arasını kapsayan Anadolu Demiryollarının inşası için , siyasi açıdan idari denetim endişeleri , ekonomik açıdan ise , tarım alanlarına erişmek amacı etkin rol oynamıştır. Ancak Rumeli Demiryolları'nın inşası sırasında yaşanan olumsuz etkenler , Haydarpaşa-İzmit ve Mudanya-Bursa hatlarının inşasının Osmanlı Devleti tarafından üstlenilmesine neden olmuştur.

İstanbul'u Basra'ya bağlayacak olan 4760 km. uzunluğundaki demiryolu projesinin başlangıç noktası olan 91 km.'lik Haydarpaşa-İzmit hattının inşasına 1871 yılında başlanmış olup , hat 1873 Ağustos'unda bitirilirken , Mudanya-Bursa arasındaki rayların döşenmesi ise 1874 yılında tamamlanabilmiştir.<sup>(115)</sup> Fakat Osmanlı Maliyesi'nin iflası yüzünden Mudanya-Bursa hattı işletmeye açılmamış ve 17 yıl sonra yarım kalan hattın inşası için Belçikalı müteşebbis M. Nagelmakers'a imtiyaz verilerek , hattın 1892 yılında işletmeye açılması sağlanmıştır.<sup>(116)</sup>

---

(113) Ufuk Gülsoy , a.g.e. , ss. 22-23

(114) Murat Özyüksel , a.g.e. , s.13

(115) a.g.e. , s.17

(116) Marawitz Charles , Türkiye Maliyesi , Maliye Bakanlığı Tetkik Kurulu Yayını , No: 1978-188 , s.324'den Murat Özyüksel , a.g.e. , s.24

Böylece büyük sermaye gerektiren demiryolu yapımında dış finansman yoluna başvurma'nın gerekliliği ortaya çıkmıştır. 1881 yılında Düyun-u Umumiye İdaresi'nin kurulup , Osmanlı İmparatorluğu'nun belirli gelir kaynaklarına , borçların anapara ve faiziyle birlikte ödenmesi için el konulduktan sonra , Osmanlı Devleti'ne borç verenlerin alacakları bu şekilde garanti altına alınmıştır. Düyun-u Umumiye ile limanlar , demiryolları , madenler , elektrik ağı gibi pek çok alanda imtiyaz sahibi olan Avrupa şirketleri , az vergi ödeyerek yüksek kârlar elde etmişlerdir.<sup>(117)</sup> Aynı zamanda Düyun-u Umumiye , demiryolu şirketleri ile Osmanlı Hükümeti arasında belirlenen kilometre garantilerine ayrılan gelir kaynaklarını da tahsil ederek , tahsil edilen miktarı demiryolu şirketlerine ödemeyi üstlenmiş ve buna paralel olarak , Düyun-u Umumiye İdaresi ile demiryolu şirketlerinin Yönetim Kurulu üyeleri arasında da doğrudan ilişki kurulmuş olup , şirketin yöneticileri aynı zamanda Düyun-u Umumiye İdaresi'nde görev almışlardır.<sup>(118)</sup>

Öte yandan , imtiyazı 1883 yılında iki Türk'e verilen , daha sonra Fransızlara satılan Mersin-Tarsus-Adana hattı 1886'da işletmeye açılmıştır.<sup>(119)</sup>

Osmanlı Hükümeti , Anadolu-Bağdat demiryollarının inşasını ;

- a) Demiryolu yapımının çok maliyetli olması ,
- b) Düyun-u Umumiye İdaresi'nin kurularak tüm gelir kaynaklarına el konulması ,
- c) Bazı Avrupa devletlerinin , Osmanlı toprakları üzerinde siyasi ve ekonomik amaçlar içeren düşüncelerinin ortaya çıkması ,
- d) II. Abdülhamit'in , Alman İmparatorluğu'nun Osmanlı toprakları

---

(117)Théma Larousse Tematik Ansilopedi , Cilt 1 , s.209

(118) Murat Özyüksel , a.g.e. , ss.21-22

(119) H.Şehsüvar , a.g.m. , s.12

üzerinde siyasi bir amaç gütmeyip , sadece iktisadi ve mali çıkar hedeflediklerini düşünmesi <sup>(120)</sup> gibi nedenlerle , endüstrisine hammadde ve pazar arayan Almanya'ya vermeyi uygun bulmuştur. Almanya ise , Anadolu'nun buğday ve diğer tahıl ürünleri yanında temel hammaddeler olan pamuk , taşkömürü ve petrolü değerlendirmek için , Osmanlı Devleti ile ilişkilerinde esnek olmaya çalışmıştır. Osmanlı Demiryolları Eski Genel Müdürü Wilhelm von Pressel'in , II. Abdülhamit'in teşvikiyle , Württembergische Vereinsbank Genel Müdürü Alfred Kaulla'yı , Deutsche Bank Genel Müdürü Georg von Siemens'in hattın finansmanını üstlenmesi için gösterdiği yoğun çabalar sonuç vermiş ; böylece 1888 yılında 487 km. uzunluğunda olan İzmit-Ankara hattının imtiyazı Deutsche Bank önderliğinde kurulan , içinde merkezi Frankfurt'ta bulunan Deutsche Vereinsbank ve Württembergische Vereinsbank'ın da yer aldığı Konsorsiyum'a verilmiş ve hattın kilometre teminatı ise 15.000 frank olarak belirlenmiştir.<sup>(121)</sup> Kilometre garantisi esasının kabul edilmesinden başka , Düyun-u Umumiye İdaresi'nin verilen garantileri güvence altına alması sağlanmış; böylece 23 Mart 1889 tarihinde "Anatolische Eisenbahngesellschaft " (Anadolu Demiryolu Şirketi) adıyla bir Anonim Şirket kurulmuştur. <sup>(122)</sup> Şirketin Genel Müdürlüğü'ne Otto von Kühlmann getirilmiştir.<sup>(123)</sup> Sözleşme hükümlerince Haydarpaşa-İzmit hattı 6 milyon frank karşılığında Deutsche Bank'a devredilmiş , yapımı daha önce Devletçe gerçekleştirilen Haydarpaşa-İzmit hattı için de km. garantisi 10.300 frank olarak belirlenmiş olup , ayrıca Demiryolu Şirketi'ne , döşenecek

---

(120) Ufuk Gülsoy , a.g.e. , ss. 24-25

(121) Mehmet Ferit , a.g.m. , s. 538

(122) a.g.m. , s. 538

(123) Murat Özyüksel , a.g.e. , s. 67

hatların her iki yanından , yirmişer km.'lik bir alan içinde , maden arama ve bir demiryolu malzemesi olan traverslerin sağlanması için de ağaç kesme hakkı tanınmıştır. <sup>(124)</sup>

Demiryolu inşa maliyeti için sermaye gereksinimi 100 milyon frank olarak belirlenmiş ve bankaların finanse ettikleri şirketler, sermayenin temini için 80 milyon franklık 1. seri tahvili başta Almanya olmak üzere birçok ülkede piyasaya sürmüşlerdir. Fransız Graf Vitali İnşa Şirketi'nin , Deutsche Bank'ın gerçekleştireceği demiryolu inşa çalışmalarına ortak olmasıyla Fransız Vitali ve Alman Holzmann şirketleri İzmit-Ankara hattını döşeyebilmek amacıyla " Gesellschaft für den Bau der Anatolischen Bahnen A.Ş. " (Anadolu Demiryolları İnşa Şirketi)'yi kurmuşlardır. <sup>(125)</sup>

Osmanlı İmparatorluğu'nda iki unsur net olarak göze çarpmaktadır : Bunlardan birincisi , kilometre garantisi ; ikincisi ise , finanskapital'dir.

Kilometre garantisi ile Batılı devletler umulmadık ölçülerde getiri elde etmişlerdir. Kilometre başına belli bir brüt geliri garantileyen sistemde , Osmanlı Devleti'nin hem Batılı devletlere yüksek miktarlarda km. garantisi ödemesi ve verilen garantilere Osmanlı sancaklarından elde edilen âşâr gelirlerini karşılık göstermesi hem de hat işletmeye açıldıktan sonra km. başına düşen gelirden , belirlenmiş olan miktara göre bir azalma olduğu zaman , açığın Osmanlı Devleti tarafından finanse edilmesi , Osmanlı Maliyesi'nin ağır maddi zararlara uğramasına neden olmuştur.

---

(124) Murat Özyüksel, a.g.e. , s. 66

(125) a.g.e. , ss. 68-69

Diğer göze çarpan bir etken ise , finanskapital'in daha önce de açıklandığı üzere , Osmanlı demiryollarının finanse edilmesinde önemli bir rol oynamasıdır. Banka sermayesi sanayi şirketlerini finanse ederek, yüksek oranlarda getiri elde etmişlerdir. Buna , Osmanlı Hazinesi'nden Siemens ve Gwinner gibi şirketlere ve ortaklarına, Deutsche Bank'ın hissedarlarına ve tüm bağlı şirketlerin yararına olmak üzere Deutsche Bank'a akıtılan geliri örnek olarak gösterebiliriz.<sup>(126)</sup>

1888 yılına kadar Osmanlı İmparatorluğu'nda tek bir km. demiryolu hattına sahip olmayan Almanya , 1890 yılının sonlarında yaklaşık olarak 2000 km.'lik bir demiryolu ağının imtiyaz sahibi olmuştur. Anadolu demiryolu yapım çalışmaları Mayıs 1889 tarihinde başlamış ve 2 Temmuz 1890 tarihinde 50 km.'lik İzmit-Adapazarı ve 1892 yılında İzmit-Ankara hatları tamamlanarak işletmeye açılmıştır.<sup>(127)</sup>

Almanlar 15 Şubat 1893 tarihinde 99 yıllık bir süreyle km. garantisi 17.614 frank olmak üzere Ankara-Kayseri ve km. teminatı 13.892 frank olmak üzere de Eskişehir-Konya hatlarının imtiyazını elde etmişlerdir.<sup>(128)</sup>

Eskişehir-Konya hattının geçeceği bölgeler , İngilizler'in İzmir-Aydın ve sonradan Fransızlar'ın denetimine geçen İzmir-Kasaba demiryollarının hinterlandını oluşturduğundan , İngiliz ve Fransız şirketleri yeni hattın Deutsche Bank tarafından döşenmesi halinde kendi nüfuz alanlarına Almanlar'ın hakim olacağını , İngiliz mallarına pazar oluşturan bölge ile bu şekilde bağlantılarının kesileceğini ve İngiliz mallarının yerini Alman mallarının alacağı endişesiyle karşı çıkmışlar<sup>(129)</sup> ; ancak 1890

---

(126) Sinan Sönmez , a.g.e. ,s.32

(127) Murat Özyüksel , a.g.e. ,s.250

(128) Mehmet Ferit a.g.m. , s. 538

(129) Murat Özyüksel , a.g.e., ss.80-81



Bağdat Demiryolu projesinin gerçekleşmesine etki eden en önemli faktörler olmuşlardır.

Ancak Deutsche Bank , hem 1893 yılında yaşanan mali krizin etkisiyle hem de Osmanlı Hükümeti'nin içinde bulunduğu ekonomik krizin etkisiyle projenin uygulamaya konmasını belli bir süre ertelemişlerdir. Deutsche Bank'ın , ABD'de 1882 yılında ulaşım açılan Northern-Pacific Demiryolu'nun uzatılması faaliyetine büyük bir sermaye payıyla katılması ve krizin etkisiyle bu demiryolu'nun devlet yönetimine geçmesi , hem Deutsche Bank hem de ABD'de demiryollarına yatırım yapmış olan Osmanlı Bankası için büyük bir darbe olmuştur.<sup>(135)</sup>

Deutsche Bank , Osmanlı Bankası , Anadolu Demiryolu Şirketi ve İzmir-Kasaba Şirketi temsilcileri arasında 6 Mayıs 1899 tarihinde bir ön antlaşma yapılmıştır.

Konya - Karaman - Adana - Osmaniye - Kilis - Nusaybin -Musul-Samarra - Bağdat - Basra üzerinden Kuveyt'e ulaştırılması düşünülen Bağdat hattının maliyeti 550 milyon frank olarak hesaplanmış ; ayrıca Almanlar 1898 yılında Osmanlı İmparatorluğu'ndan aldıkları Adapazarı-Arifiye hattının imtiyazının yanı sıra , 29 Ocak 1899 tarihinde Haydarpaşa Limanı'nın da imtiyazını almak suretiyle Eskişehir, Kütahya, Ankara, Konya gibi Anadolu illerinden gelen tarım ürünlerinin Haydarpaşa'dan taşınması konusunda büyük avantaj elde etmişlerdir.<sup>(136)</sup> Almanlar , 1906'da Mersin-Tarsus-Adana hattını satın alarak Bağdat Demiryolu'nun Akdeniz'e ulaşmasını sağlamışlardır.<sup>(137)</sup> Böylece Osmanlı yönetiminin , yapılmasını savunduğu Ankara-Yozgat-Sivas-Malatya-Diyarbakır-Musul-Bağdat-Basra hattını Almanlar , kendi

---

(135) Murat Özyüksel , a.g.e. , s. 105

(136) a.g.e. , s.109

(137) Emin Paksüt , " Milli Şebekeye Katılan Son Şirket Hattı Cenup Demiryolları " , Demiryolu Dergisi , Cilt : 22 , Yıl : 22 , Sayı : 270-271 , Nisan-Mayıs 1948, s.5

çıkarları açısından uygun görmemeleri nedeniyle uygulamamışlardır. Almanlar , Konya hattının kısa yoldan Basra'ya ulaşacağını ve böylece Hindistan ticaretini ele geçirerek o bölgedeki verimli toprakları değerlendirecek en rasyonel hat olduğunu savunarak ve bunu Osmanlı yönetimine kabul ettirerek hattın inşasına girişmişlerdir. <sup>(138)</sup>

### 2.3.5. Bağdat Demiryolu'nun Önemi Ve İnşası

1903 yılında inşasına başlanacak olan Bağdat Demiryolu'nun izleyeceği güzergâhın Musul'dan geçmesi ve bu bölgenin Kerkük , Bağdat gibi petrol yönünden zengin şehirleri içermesi , Batılı Devletler'in öteden beri bu bölgeye var olan ilgisini iyice güçlendirmiştir .

Petrolün varlığı XIX. yy. ortalarından itibaren bilinmektedir. <sup>(139)</sup> 1859 yılında ABD'nin Pennsylvania eyaletinde ilk petrol kuyusu açılmış ve 1885 yılında gazyağı dönemi başlamıştır. <sup>(140)</sup> Otomobili geliştiren ve o sıralar dünyanın bir numaralı petrol üreticisi olan ABD başta olmak üzere İngiltere , Fransa ve Almanya Osmanlı topraklarındaki petrol bölgelerini elde etmek için aralarında büyük bir rekabete girişmişler ve bu rekabet ileride 1. Dünya Savaşı'na yol açan en önemli etkenlerden biri olmuştur. <sup>(141)</sup>

Sultan Abdülhamit de ilk petrol aramalarını 1887'de Ahmet Necati Bey ile başlatmış ve 1890'da da Musul ve Bağdat illerinde petrol görülen yerleri kendi malı olarak kayda geçirerek , ülke topraklarında bulunan petrol madeninin işletilmesi ayrıcalığının yalnız kendi emrine verileceğini duyurmuştur. <sup>(142)</sup>

---

(138) Murat Özyüksel , a.g.e. , s.134

(139) Ünsal Yavuz , a.g.e. , s.1642

(140) Sinan Sönmez , a.g.e. , s. 36

(141) Ufuk Gülsoy , a.g.e. , s. 27

(142) Ünsal Yavuz , a.g.e. , s.1643

Bilindiği gibi , bu ayrıcalıktan sadece Almanlar yararlanmışlardır.

21 Ocak 1902 tarihinde yapılan sözleşme ile Anatolische Eisenbahngesellschaft ( Anadolu Demiryolu Şirketi ) 99 yıllık bir süre için Bağdat Demiryolu'nun inşaa ve işletme imtiyazını elde etmiş olup , demiryolu belirlenen güzergâhlar dışında , ayrıca , yan hatlarla Urfa , Halep, Hanikin'e ulaştırılacaktır. Toplam 2467 km. uzunluğa sahip olan Bağdat Demiryolu için Anatolische Eisenbahngesellschaft (Anadolu Demiryolu Şirketi ) , kilometre garantisini 4500 frank işletme , 12.500 frank yatırılacak sermayenin faizi olmak üzere toplam 16.500 frank olarak belirlemiştir.<sup>(143)</sup> 5 Mart 1903 tarihinde imzalanan kesin imtiyaz sözleşmesine göre , 2467 km. uzunluğuna sahip olacak hattın tamamlanabilmesi için toplam 600 milyon Franklık sermaye gerekmekte olup , 1902 yılının ekonomik kriz yılı olması nedeniyle, karşılaşılan finansman sorununun çözümü için , hattın birbirinden bağımsız 200'er km.'lik birimler halinde inşasına karar verilmiştir.<sup>(144)</sup> Böylece her 200 km. için toplam 16.500 Franklık bir km. garantisi ödenecektir. Şirkete , döşenen hatların her iki yanında 20'şer km.'lik bir bölgede maden arama ve inşaat için kullanılacak malzemelerin devlet ormanlarından elde edilmesi imtiyazları ve Bağdat , Basra Körfezi ve İskenderun Körfezi'nde liman yapma ve Sirkeci - Haydarpaşa arasında gemi işletme imtiyazı da verilmiş ; ayrıca demiryolunun işletme geliri 10.000 frankı aşarsa, bu miktarın Hükümet ile Şirket arasında %60 ile %40 oranında paylaşılmasına , eğer gelir 4500-10.000 frank arasında olursa , 4500 frankın üstünün Hükümete kalmasına dair anlaşılmıştır. <sup>(145)</sup>

---

(143) Murat Özyüksel , a.g.e. , ss. 168-173

(144) Mehmet Ferit , a.g.m. , s. 538

(145) Murat Özyüksel , a.g.e. , s. 193

13 Nisan 1903 tarihinde tamamı yabancı sermaye sahiplerinin denetiminde olan (Société Impériale Ottomane du Chemin de fer de Bagdad ) Bağdat Demiryolu Şirketi resmen faaliyete geçmiştir. Société Impériale Ottomane du Chemin de fer de Bagdad ( Bağdat Demiryolu Şirketi ) , ilk 200 km.'lik bölümünün yapımını yeni oluşturulan Konya-Ereğli-Bulgurlu Demiryolu Şirketi'ne devretmiştir. Merkezi Frankfurt'ta bulunan Konya-Ereğli-Bulgurlu Demiryolu Şirketi'nin Yönetim Kurulu'nu Deutsche Bank dışında , Wiener Banksverein , Schweizerische Kreditanstalt ve Osmanlı Bankası temsilcileri oluşturmuştur. Osmanlı Hükümeti bu hattın finansmanı için piyasaya 54 milyon frank tahvil satmış ve %4 faizli bu tahvillerin yıllık ödemeleri km. başına 11.000 Frank tutmuş olup, bu miktar , Osmanlı Hükümeti'nin ayırdığı Konya, Halep ve Urfa illerinin sancaklarından sağlanmış , Deutsche Bank'ın veya Société Impériale Ottomane du Chemin de fer de Bagdad ( Bağdat Demiryolu Şirketi )'ın kasasından tek bir kuruş çıkmamıştır. Şirketin işlevi , Bağdat Demiryolu tahvillerinin piyasaya sürülmesiyle sınırlı kalmıştır. Ayrıca ödenecek olan km. garantisinin bir diğer parçasını oluşturan 4500 Franklık işletme garantisi , Anadolu Demiryolları için ayrılan âşâr gelirlerinden karşılanacaktır.<sup>(146)</sup>

Bağdat Demiryolu'nun ilk 200 km.'sini kapsayan Konya-Ereğli-Bulgurlu hattı 25 Ekim 1904 tarihinde işletmeye açılmıştır.<sup>(147)</sup>

Almanlar Adana ile Halep arasındaki dağları aşmak için ihtiyaç duydukları teknik ve finansman sorunlarının çözümü için yabancı sermaye katılımını gerekli görmüştür. Ancak İngilizler , demiryolu yapıldığı takdirde Hindistan yolunun güvenliği için önem taşıyan Mısır ve Basra Körfezi'ndeki İngiliz hakimiyetinin tehlikeye düşeceği endişesini

---

(146) Murat Özyüksel , a.g.e. , ss. 196 , 197 ve 219

(147) a.g.e. , s. 197

taşıdıklarından<sup>(148)</sup> ve bölgeye demiryolunun yapılmasıyla birlikte Almanların iktisadi ve siyasi açıdan hakim olacağı düşüncesiyle Bağdat Demiryolu'nun finansmanından uzak durmuşlardır. 1831'den beri Bağdat-Basra nehir ulaşımında tekel konumlarını sürdüren İngiliz Lynch Şirketi , Osmanlı Devleti'nin Almanlar'a Dicle ve Fırat nehrinde gemicilik yapma imtiyazı vermesini , kendi tekelcilik kârları üzerinde bir tehdit olarak görmüş ; İngilizlerin denetimindeki İzmir-Aydın Demiryolu Şirketi de Fransızlar'ın denetimindeki İzmir-Kasaba demiryolu ile Anadolu Demiryolu'nun Afyon'da birleştirilmesinden rahatsız olmuş ve Bağdat Demiryolu'nun , İstanbul , İskenderun , Mersin limanlarını geliştirerek İzmir limanının önemini azaltması ve böylece İzmir-Aydın hattı gelirlerinin düşmesine neden olacağı endişesine kapılmıştır. İngiliz kapitalistlerinin bir diğer kolu olan İngiliz tekstilcileri de Bağdat Demiryolu girişimine ortak olunmasına karşı çıkmışlardır. Çünkü Demiryolunun finansmanı için gümrük vergilerinin arttırılmasının kabul edilmesi halinde , bu, fabrikatörlerin Osmanlı İmparatorluğu'na ihraç ettikleri tekstil ürünlerin miktarının azalmasına yol açacaktır.<sup>(149)</sup>

Öte yandan , 27 Kasım 1907'de Konya Ovası'nda 51 bin hektarlık bir alanın sulama imtiyazı da , Deutsche Bank öncülüğünde kurulmuş bulunan Anatolische Eisenbahngesellschaft'a (Anadolu Demiryolu Şirketi) verilmiştir.<sup>(150)</sup> Konya Ovası İmtiyaz Sözleşmesi'ne göre<sup>(151)</sup>, Hükümet adına yürütülecek olan ve 6 yılda tamamlanması planlanan projenin gerçekleştirilmesi için Osmanlı Devleti'ne Anatolische Eisenbahngesellschaft (Anadolu Demiryolu Şirketi ) tarafından 19.5 milyon franklık bir sermaye %5 faiz ve 36 yıl vade ile sağlanacak ; bu

---

(148) Ufuk Gülsoy , a.g.e. , s. 27

(149) Murat Özyüksel , a.g.e. , ss. 202-203

(150) Mehmet Ferit , a.g.e. , s. 539

(151) Murat Özyüksel , a.g.e. , ss. 209-210

borç karşılığında Almanlar'a kilometre garantisi olarak 25.000 Osmanlı lirası , arazinin sulanması sonucu üretim artışından elde edilecek âşâr vergisi fazlası , sulama tesislerinden sağlanan net kazanç gibi ayrıcalıklar verilecektir. Şirket , Beyşehir Gölü'nün suyunu 200 km. uzunluğunda bir kanalla sulamaya elverişli bölgelere ulaştıracak ve bu sayede bölgede verimliliğin artması ile köylünün alım gücü yükselecek, Almanya'nın bölgeye ihracatı kolaylaşacak ve böylece Şirket'in taşımacılık gelirleri çoğalacaktır. Deutsche Bank bu sayede bölgede Alman tekstil sanayi için gerekli hammaddeyi oluşturan pamuk ve Almanya'nın hububat ihtiyacını karşılamak için de buğday , patates gibi tarım ürünlerinin üretimini arttırarak , tekstil için hammadde ihtiyacının karşılanmasında Amerikan tekelinden uzaklaşılmasını amaçlamıştır. Nitekim Konya Ovası'nın sulanması başarıyla sürdürülmüş , Çukurova , İzmir ve Halep bölgelerinde pamuk üretimini arttırmak için , Almanlar Konya Ovası'nı Sulama Sözleşmesi imzalanmadan iki yıl önce Deutsche Levantinische Baumwoll-Gesellschaft ( Alman Levant Pamuk Şirketi) adıyla bir şirket kurmuşlar ve bu Şirket'in Société Impériale Ottomane du Chemin de fer de Bagdad ( Bağdat Demiryolu Şirketi ) ile birlikte özellikle Çukurova'da pamuk üretimini arttırmaya yönelik tarımsal makinalarla donatılmış çiftliklerin kurulması , pamuk üretimiyle uğraşan çiftçilere düşük faizli kredi verilmesi , Adana'da geliştirilmiş pres , ayıklama ve pamuk balyalama atölyelerinin kurulması yönünde gösterdikleri çabalar sonuç vermiş ve Çukurova'da 1904-1905 yılları arasında herbiri 200 kg. tutan 45.500 balyalık pamuk üretimi , 1910-1911 yılları arasında 85.500 balyaya çıkmıştır. <sup>(152)</sup>

---

(152) Murat Özyüksel ,a.g.e. , s.212

3 Haziran 1908 tarihinde Bağdat Demiryolu'nun devam ettirilmesine yönelik yeni bir anlaşma imzalanmıştır. Yapılacak hat 840 km. uzunluğunda olup , Bulgurlu'dan El Helif'e kadar uzanan ve Toros ile Amanos dağlarını aşan bir demiryolu hattını içermiştir. Ancak yapılan demiryollarının Osmanlı İmparatorluğu'nu sömürdüğüünün farkına varan Jön Türkler, Bağdat Demiryolu'nun finansmanı için verilen kilometre garantilerinin en fazla 8000-9000 akçe tutması gerekirken , 15.500 akçeye mâl olmasını , demiryolu hatlarının her iki yanında 20'şer km.'lik bir alanda maden arama imtiyazının verilmesini , Şirket'e hat boyunca tuğla ve kiremit fabrikalarını kurma yetkisinin verilmesini şiddetli bir şekilde eleştirerek , km. başına 10.000 franktan sonra elde edilen gelirin bölüşülmeyip Hükümet'e bırakılması gerektiğini belirtmişler ve Demiryolu'nun Akdeniz'den uzak , dağlık bölgelerden geçirilmesine de tepkide bulunmuşlardır. Bunun üzerine 1911 yılında Osmanlı İmparatorluğu ile Almanlar arasında ek bir sözleşme imzalanarak , demiryolunun Bulgurlu'dan sonraki bölümünün Bağdat Demiryolu tahvilleri ile karşılanmasına , Osmanlı Devleti'nin bu kez herhangi bir bölgenin gelirini karşılık göstermemesine , hatların Bağdat'ta sona ermesine , Şirket'in Basra limanı imtiyazından vazgeçmesine ve buna karşılık Şirket'in Osmaniye ile İskenderun arasında bir bağlantı inşa etme ve İskenderun'da liman yapma hakkını kazanmasına karar verilmiştir. Bu anlaşma üzerine yapımına başlanan Bağdat Demiryolu hatları 1911-1914 yılları arasında 724 km.'ye ulaşmış olup , Konya-Bulgurlu hattının da ilave edilmesiyle 887 km.'lik kısmı böylece bitirilmiş olmaktadır.<sup>(153)</sup>

---

(153) Murat Özyüksel , a.g.e. , s.232

### 2.3.6. Hicaz Demiryolu'nun Önemi

Hicaz Demiryolu'nun yapımında siyasi , askeri , dini ve iktisadi etkenler rol oynamıştır. Öncelikle iktisadi faktörlere değinilecektir: Demiryolu'nun yapılması halinde Hicaz ve Suriye bölgeleri başta olmak üzere , Osmanlı İmparatorluğu'nun iktisadi açıdan sağlayacağı faydalar şöyle sıralanabilir; <sup>(154)</sup>

1) Demiryolu'nun işletmeye açılmasıyla Suriye bölgesiyle Hicaz'ın Mekke ve Medine bölgeleri sayesinde iktisadi ve ticari açıdan önemli değişimler yaşayacağı ,

2) Tahıl ürünleri ve eşya nakliyatından da önemli gelir sağlanacağı ,

3) Hicaz Demiryolu güzergâhı çevresinde ve Mekke-Medine arasındaki geniş topraklarda tarımsal üretimin , hayvancılığın ve ucuz ve hızlı nakliyat kolaylığıyla da ticaretin teşvik edileceği ,

4) Hicaz Demiryolu'nun küçük çapta endüstriyel tesisler kurulmasına yol açacağı ve Arabistan'da maden araştırmalarını kolaylaştıracağı düşünülmüştür.

Hicaz Demiryolu'nun yapımına etki eden diğer önemli faktörleri iki grupta toplayabiliriz :

- 1) Siyasi-Askeri Etkenler
- 2) Dini Etkenler

---

(154) Ufuk Gülsoy , a.g.e. , ss. 50-51

### **1) Siyasi-Askeri Etkenler**

1850-1869 yılları arasında Fransızlar tarafından yapımı tamamlanan ve 1872 yılında işletmeye açılan Süveyş Kanalı'nın işletilememesi , Mısır'ın o dönemdeki valisi İsmail Paşa tarafından hisselerin İngilizler'e satılmasına neden olmuş (1875) ve bu durum İngilizler'in Mısır'da hakimiyet kurmalarına yol açarak , Mısır'ın 1882 yılında İngilizler tarafından işgal edilmesiyle sonuçlanmıştır.<sup>(155)</sup> Süveyş Kanalı sayesinde İngilizler sadece Mısır'ı ele geçirmekle kalmamış , Hicaz Bölgesi'ni de denetimleri altına almışlardır.

II.Abdülhamit'in Hicaz Hattı'na siyasi açıdan verdiği önem , Osmanlı Devleti'nin Arabistan Yarımadası'nda etkinliği sağlama düşüncesinden kaynaklanmıştır. Bu yüzden Hicaz Bölgesi ve Kızıldeniz çevresinin demiryolu hattına bağlanmasıyla bölgedeki denetimin yanı sıra Arabistan içlerinde de hakimiyet sağlanacaktır.

Hicaz Hattı'na askeri açıdan önem verilmesinin nedeni ise , İngilizler'in denetiminde olan Süveyş Kanalı'nın herhangi bir iç karışıklık veya savaş anında kapatılması ve böylece Hicaz ve Yemen ile olan irtibatın kesilmesi tehlikesidir.<sup>(156)</sup> Hicaz Hattı'nın tamamlanmasıyla Süveyş Kanalı'na ihtiyaç kalmayacak ve bölgede meydana gelebilecek herhangi bir iç karışıklık veya savaş durumunda gerekli asker ve mühimmat takviyesi yapılarak hakimiyet sağlanacaktır.

İstanbul'dan Yemen'e etkin bir denetim için Hicaz Hattı'nın Bağdat Demiryolu ile de birleştirilmesi düşünülmüştür.

---

(155) Meydan Larousse Büyük Lügât ve Ansiklopedi , Cilt 11 , s. 681

(156) Ufuk Gülsoy , a.g.e. , s. 47

## **2) Dini Sebepler**

II.Abdülhamit , halife olarak “dünya müslümanlarının önderi” konumunu güçlendirme <sup>(157)</sup> ve “Panislamizm” fikirlerinin genişlemesine yardımcı olma amaçlarıyla Hicaz Hattı’nı desteklemiştir. <sup>(158)</sup> Ayrıca çeşitli ülkelerden “Hac” yapmak için gelen binlerce insanı girdikleri zorluklardan kurtarmak da hedeflenmiştir.

İlk aşamada Mekke’ye kadar uzatılması planlanan Hicaz Demiryolu’nun toplam maliyeti 4 milyon Lira iken , hattın sadece Medine şehrine kadar yapılacak inşa masrafları , 1892 yılındaki hesaplara göre 3.088.000 Lira olarak belirlenmiştir. <sup>(159)</sup> Osmanlı Maliyesi’nin kaldıramayacağı kadar yüksek maliyetli olan bu hattın giderlerini karşılamak için Osmanlı Devleti yeni gelir kaynakları yaratmış ve İslam Devletleri’nin yaptıkları bağışlardan yararlanmıştır.

Hicaz Demiryolu’nun inşaatının başlayabilmesi için gerekli olan inşaat malzemelerinin taşınabilmesi vagon ve lokomotiflere bağlı olduğu için , yapılacak ithalatın karşılanabilmesi amacıyla , o zamanlarda Osmanlı Devleti’nin tek milli ve mali kuruluşu olan Ziraat Bankası’ndan kredi alınmış ; ayrıca çeşitli İslam ülkelerinden bağış toplanmış ve Rusya , İngiltere , Fransa ve Almanya gibi ülkeler de demiryolunun finansmanında politika gereği yer almışlardır. <sup>(160)</sup>

---

(157) Murat Özyüksel , a.g.e. , s. 170

(158) Osman Nihat Akın , “Demiryolcunun Ansiklopedisi “ , Demiryolu Dergisi , Cilt :21 , Yıl :21 , Sayı: 266 , Aralık 1947 , s. 58

(159) Ufuk Gülsoy , a.g.e. , s. 57

(160) a.g.e., ss. 79-85

Finansman için ayrıca tüm Osmanlı memur maaşlarının bir bölümüne el konulmuş ; bazı malların alım satımına yeni vergiler getirilmiş ; posta pulları ve damga kâğıtları bastırılmış ve Beyrut Limanı'nın gelirleri de Hicaz Demiryolu'na aktarılmıştır. <sup>(161)</sup> Yabancı devletlere herhangi bir imtiyaz verilmeksizin tamamen bir Osmanlı Devleti girişimi olarak inşasına başlanan Hicaz Demiryolu , yapımıyla sağladığı tecrübelerle aynı zamanda , Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasıyla yapımına girişilen demiryolları yapımında da yol gösterici olmuştur. Hicaz Demiryolu'nun inşası sırasında ayrıca Türk mühendislerine yol gösteren Alman mühendislerinden de yararlanıldığı ifade edilmelidir.

Osmanlı Devleti ihtiyaç duyduğu ray , vagon , lokomotif gibi demiryol malzemelerini Alman , Belçika ve Amerikan firmalarından ithal etmiştir. <sup>(162)</sup>

Finansman kaynaklarının Hicaz Demiryolu'na kanalize edilmesiyle birlikte hattın inşasına Mayıs 1900 tarihinde başlanmış olup , Şam'dan Medine'ye ve Der'a'dan Hayfa'ya 1464 km. uzunluğunda olan hat , hükümet tarafından 8 yıl içinde Türk mühendislerince tamamlanarak 1 Eylül 1908 tarihi itibarıyla işletmeye açılmıştır. <sup>(163)</sup>

Hicaz Demiryolu inşası sürerken , 1908-1911 yıllarında Amerikan ve İtalyan sermayedarları da yatırımlara girişmişlerdir. "Chester İmtiyazı " diye tanınan bir grup özel yatırımcı Amerikan hükümetince desteklenerek , ülkenin doğusunda Musul'u da içine alan bir demiryolu döşemek ve kurulacak hattın her iki yanında

---

(161) Murat Özyüksel , a.g.e. , s. 172

(162) Sait Toydemir , " Hicaz Demiryolu İnşaatı Tarihinden " , Demiryolu Dergisi , Cilt :22 , Yıl : 22 , Sayı : 275-278 , Ankara , 1948 , s. 67

(163) Enver Berkmen , a.g.e. , s. 15

kalan 20 km.'lik alandaki tüm madenleri yani tüm petroleri işletmek için girişimde bulunmuşlar ; ancak hem Alman şirketlerinin karşı çıkması hem de Osmanlı parlamentosunun karar verememesi karşısında projelerini terk etmek zorunda kalmışlardır.<sup>(164)</sup>

Öte yandan , Hicaz Demiryolu'nun ekonomik ve stratejik öneme sahip olması nedeniyle planlanan Akabe-Maan hattının yanı sıra , Medine'den Mekke'ye , oradan Cidde'ye ve Yemen'e uzatılması ve uzun vadede Orta Arabistan üzerinden Irak'a bağlanması planı da gerçekleşmemiştir.

1914 yılında başlayan 1.Dünya Savaşı sırasında demiryolu inşaa çalışmaları sürerken askeri amaçlı yeni hatlar yapılmış ve bu hatların giderleri tamamen devlet tarafından karşılanmış olup , 1918'de Hicaz Demiryolu'nun uzunluğu 1900 km.'yi bulmuştur.<sup>(165)</sup>

Hicaz Demiryolu , inşaat sektörüyle birlikte demiryolu yan sanayiinin de gelişmesini sağlamıştır. Şam'daki büyük lokomotif ve vagon tamir-yapım fabrikası , Medine'de tren ve lokomotif tamir atölyesi de Osmanlı demiryolu sanayiine Hicaz Hattı'nın kazandırdığı tesisler olmuştur. Demiryolu tesislerinden başka çok sayıda resmi ve özel nitelikli binalar yapılmış ; ayrıca iskele , liman , otel , işletme ve idare binaları , dökümhane gibi tesisler de hizmete sokulmuştur. Fakat bunca emek harcanarak inşaa edilen ve Osmanlı Devleti'nin bu alandaki başarısını sergileyen Hicaz Demiryolu , bugün Türkiye Cumhuriyeti sınırları dahilinde bulunmamaktadır.

---

(164) Ünsal Yavuz , a.g.e. , s. 1643

(165) Ufuk Gülsoy , a.g.e., s. 211

### 2.3.7. Bağdat Demiryolu'nun Sonucu

1.Dünya Savaşı'nın en önemli sebeplerinden olan Bağdat Demiryolu'nun inşasına savaş sırasında da devam edilmiştir. Çoğunlukla askeri amaçlı da olsa , Bağdat hattının inşaa faaliyeti savaş yılları boyunca , durumun müsaadesi nispetinde hızla devam etmiş ve 1917'de Amanos , 1918'de de Toros tünellerinin ve Fırat köprüsünün inşası sona ermiştir.<sup>(166)</sup> Bu şekilde Bağdat Demiryolu , amaçlanan bölgelere ulaşamamış oluyordu .

Ayrıca 1. Dünya Savaşı sürerken 1915-1916 yıllarında , Rus işgaline uğrayan bölgede , kısmen Ruslar kısmen de Osmanlı Devleti tarafından Gümrü-Kars-Sarıkamış-Erzurum hattı inşaa edilmiştir .<sup>(167)</sup>

Böylece Osmanlı İmparatorluğu dönemindeki toplam demiryollarının uzunluğu ancak 4138 km.'yi bulmuştur.<sup>(168)</sup>

### 2.3.8. 1.Dünya Savaşı'nın (1914-1918) Getirdiği Sonuçlar

1.Dünya Savaşı hem zorunlu olarak Devlet işletmeciliğine geçilmesine hem de yeni ulaşım araçlarının gelişmesine etki eden bir sebep olmuştur. Bu nedenle 1.Dünya Savaşı'nın ulaşım araçları açısından iki önemli sonuç doğurduğunu söyleyebiliriz : Bunlardan birincisi , demiryolları işletmeciliğinde özel sektörün ağırlıkta olduğu ülkelerde demiryolları savaş nedeniyle devlet denetimine geçerlerken ,

---

(166) Emin Paksüt , a.g.m. , s. 5

(167) Hayati Doğanay , Türkiye Ekonomik Coğrafyası , Öz Eğitim Yayınları , İstanbul , 2. Baskı, 1995 , s.477

(168) Yakup Kalgay , "Demiryollarımızda Gelişmeler " , Demiryolu Dergisi , Cilt : 20 , Yıl : 20 , Sayı : 242-243-244 , Nisan-Haziran , 1945 , s.7

savaş sonrasında da özel şirketler , tekrar devlet denetiminden kurtularak , çıkarılan kanunlarla da “şirketlerin birleşmesini” benimsemişlerdir. Bunda , şirketler arasında var olan yıkıcı fiyat rekabetinin büyük etkisi kadar , işletme masraflarının da artması sonucunda zarar etmeye başlamaları da önemli rol oynamıştır. Örneğin;İngiltere’de 1921 Kanunu ile birlikte , ülkede var olan yaklaşık 130 şirketten 119’u, 4 büyük grup halinde birleştirilmiş olup , bu faaliyete mahalli nitelikte ve bulundukları yerlerde bile bir önem taşımayan diğer bazı şirketler katılmamışlardır.<sup>(169)</sup> Bu şirketler , Southern Railway ; London , Midland and Scottish Railway ; Great Western Railway ve London North Eastern Railway olup , bu şekildeki birleşme ile hem gelir kaynaklarında bir toplanma hem de yeni bir organizasyon ve bir modernizasyon doğmuştur.<sup>(170)</sup>

Osmanlı İmparatorluğu’nda da Savaş nedeniyle askeri ihtiyacı karşılamak için demiryolları işletmeciliğinin yabancı sermayedarlardan alınıp Devlet denetimine geçmesi sözkonusudur.

1. Dünya Savaşı’nın doğurduğu ikinci önemli sonuç ise , karayolu ulaşımının gelişiminin ivme kazanmasıdır.

Karayolu ulaşımı , 1900’lü yılların başında etkisini hissettiren otomobil yapımının gelişmesine kadar çoğunlukla yerel karakterde kalmış iken , motorlu kamyonların gelişmesi 1917 yılında 1.Dünya Savaşı nedeniyle oldukça kamçılanmıştır.<sup>(171)</sup>

---

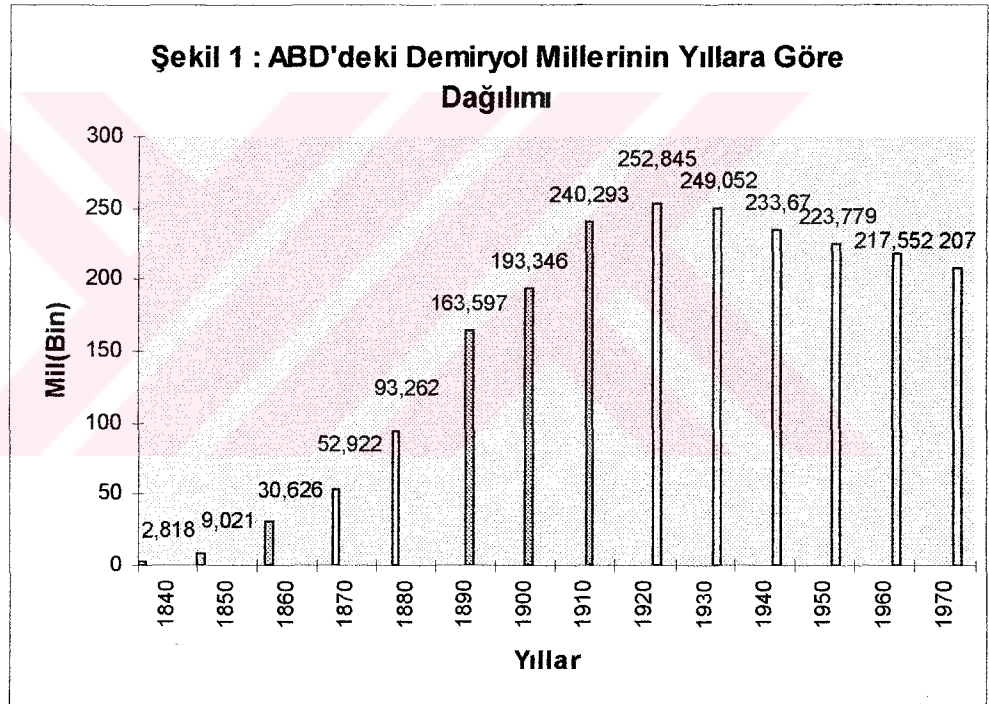
(169) William M.Acworth , a.g.e. , s.185

(170) Z. Akçadurak , a.g.m. , s.72

(171) Philip Locklin , a.g.e. , s.45

Örneğin ; Amerika Birleşik Devletleri'nde 1916 yılı , döşenen demiryolu mili açısından zirve yıl olurken , bu yıldan itibaren demiryollarına rakip olacak başka ulaşım araçlarının hızlı gelişimi karşısında demiryolları , hem işletme açısından hem de halkın itibarını canlı tutma yönünden bir dizi girişimlere yönelmek zorunda kalmıştır.

ABD'de demiryollarının yıllar itibarıyla gelişim seyri aşağıdaki grafikten açıkça görülebilir:



Kaynak : Philip Locklin , Economics of Transportation , 7. Edition , Business Publications , USA , 1972 , s. 111

Grafikten de görüleceği üzere , demiryollarının üstünlüğü , 1916 yılından sonra giderek azalmaya başlamıştır. 1916 yılında 254.037 millik bir demiryolu döşenmiştir. 1920 yılında 252.845 olan demiryolu mili, 1940 yılında 233.670 mil olmuştur.

Millerde meydana gelen bu azalma hat kapatma politikasından ileri gelmiştir.<sup>(172)</sup> Hat kapatma politikası , otomobille olan rekabet sonucunda kısa mesafelerin elverişsiz hale gelmesinden kaynaklanmıştır.

Petrolün 1859 yılında keşfedilmesi ve petrol ve doğalgaz boru hatları ile ulaşımın bu yıllarda başlaması , motorlu araçların gelişimini ve otoyolların düzenlenmesini hızlandırarak , demiryolu yük ve yolcu trafiği üzerine ciddi etkiler yaratmıştır.

Demiryollarına bir diğer rakip ise , 1903 yılında uçağın icat edilmesi ile gelmiştir ; fakat ticari hava ulaşımı 1926'ya kadar başlamamıştır. <sup>(173)</sup> Geliştirilen her yeni ulaşım aracının , trafiği daha eski ulaşım araçlarından alarak yeni trafikler yaratması , ulaşım sistemlerinin önemli bir özelliğidir. Nitekim karayolu ve havayolu ile yapılan yolcu ve yük taşımacılığı , ileriki yıllarda demiryolu ile yapılan yolcu ve yük taşımacılığından daha fazla olmuştur. Bu yüzden demiryolu şirketleri , hem kendi aralarındaki hem de yeni ulaşım araçları ile rekabetten ötürü, zarar etmeye başlamışlardır. Bu durum iflasların yanı sıra , önce birleşmeleri daha sonra devlet denetimini getirmiştir. Devlet denetiminin kurulmasında periyodik olarak girilen ekonomik krizlerin de önemli bir rolü olmuştur.Devlet subvansiyonları ile demiryollarının canlandırılması , başvuru olan önemli bir kaynak olmuştur.

---

(172) Théma Larousse Tematik Ansiklopedi , Cilt 2 , s. 318

(173) Philip Locklin , a.g.e. , s. 45

### **III. BÖLÜM**

## **ULUSLARARASINDA İMZALANAN DEMİRYOLU ANLAŞMALARI**

### **3. Büyüyen Ticaret Hacmi ve Anlaşmaların Önemi**

Endüstriyel üretimin artması , 19.yy.'da demiryollarını geliştirerek uluslararası ticaretin de aynı şekilde genişlemesine imkân tanımıştır. Örneğin , 1870 yılında dünya ticaret hacmi 58 milyar frank iken , 1913 yılında 200 milyar frank olmuştur.<sup>(174)</sup>

Bu gelişmeler , uluslararası platforma da yansımış ve 15 Ekim 1843 tarihinde Belçika'nın Anvers ve Almanya'nın Köln şehirlerini birbirine bağlayan , uluslararası ilk demiryolu olma özelliğini taşıyan hat işletmeye açılmıştır. <sup>(175)</sup> İnşa edilen bu demiryolunun amacı, mümkün olduğu kadar fazla sanat , ticaret ve tarım merkezlerini birbirine bağlamak olmuştur. <sup>(176)</sup>

Üretim ve ticaretin hızlı bir şekilde artması , uluslararası demiryollar alanında bazı zorlukların çıkmasına neden olmuştur. Her ülkenin mevzuatının farklı olması ve demiryol idareleri arasında bir anlaşmanın mevcut olmaması , ülkeler arasında adli ihtilafların çıkmasına , malın geçtiği her ülkede aktarma yapılmasına lüzum

---

(174) Fahir Armaoğlu , a.g.e. , s.81

(175) N.Tulunay , “ Milletlerarası Sefere Açılan İlk Demiryolu Yüz Yaşını Doldurdu “ , Demiryolu Dergisi , Cilt : 20 , Yıl : 20 , Sayı : 236-237-238 , Ekim-Aralık 1944 , s.11

(176) N.Tulunay , a.g.m. , s.11

bırakmıştır. Böylece ticaret hacmi yüksek olan ülkeler arasında tüm demiryollarının bir idare gibi hareket ederek mal kabul ve sevk etmelerinin sağlanması ve dolayısıyla uluslararası taşımaların ortak bir hukuki zemine tabi tutulması gerekli görülmüştür. <sup>(177)</sup>

### 3.1. Uluslararası Yolcu ve Eşya Sözleşmeleri (1878)

Nitekim 18 Mayıs 1878'de Belçika , Almanya , Avusturya , Macaristan , Fransa , Lüksemburg , Hollanda , Rusya ve İsviçre delegeleri İsviçre'nin Bern kentinde toplanarak , uluslararası demiryolu ulaştırmalarının tek ve esaslı bir sözleşmeye bağlanması için esasları oluşturmuşlar ve böylece birçok değişmeler geçiren uluslararası yolcu ve eşya sözleşmelerinin (C.I.V. ve C.I.M.) ana prensipleri meydana çıkmıştır. <sup>(178)</sup> Burada C.I.V., Fransızca "Convention Internationale Voyageurs " olarak adlandırılan uluslararası yolcu anlaşmasının baş harflerinden oluşur. C.I.M. ise , Fransızca "Convention Internationale Marchandises " olarak adlandırılan uluslararası eşya anlaşmasının baş harflerinden oluşmaktadır.

1890 yılında Bern'de yapılan bir Uluslararası Konferans'da ilk kez demiryolu ile eşya taşınmasına ilişkin bir anlaşma kabul edilmiş ve 1 Ocak 1893'den itibaren bu anlaşma yürürlüğe girmiştir. Bu sözleşme , esas itibarıyla uluslararası eşya taşımaları ile ilgili hükümlerin yanı sıra , demiryol idarelerinin karşılıklı hak ve yükümlülükleri , kaybolma ve hasar halindeki sorumlulukları kapsamaktadır. <sup>(179)</sup>

(177)Habib Germeyanlıgil , " Son 25 Yıl İçinde Milletlerarası Demiryolları Arasındaki Gelişmeler" , Demiryolu Dergisi , Cilt : 22 , Yıl : 22 , Sayı : 272-274 , Haziran-Ağustos 1948 , s.35

(178) Habib Germeyanlıgil , "Demiryolları ve Havayolları , Milletlerarası Trafik Anlaşmalarına Varmalıdır " , Demiryolu Dergisi , Cilt : 22 , Yıl : 22 , Sayı : 270-271 , Nisan-Mayıs 1948, s. 82

(179) Osman Nihat Akın , "Demiryolcunun Ansiklopedisi " , Demiryolu Dergisi , Cilt : 21 , Yıl : 21 , Sayı : 248-249-250 , Ekim-Aralık 1945 , s. 35

Fakat 1. Dünya Savaşı'ndan sonra ulaştırma esaslarının revizyonu gerekmiş ve 1924 yılında Bern'de yapılan bir revizyon konferansı ile uluslararası eşya anlaşmasının yeni metni kabul edilmiş ve bu konferansta ilk defa olarak yolcu bagaj taşımalarının tek bir hukuki rejime tabi tutulması nedeniyle demiryolu ile yolcu ve bagaj taşınmasına ilişkin uluslararası anlaşma kabul edilmiştir.<sup>(180)</sup>

1924 sözleşmelerinin hukuki önemi , bu sözleşmelere dahil olan idareler , mensup oldukları ülkelerin parlamentolarından da geçerek kanun kuvvetini kazanmışlardır.<sup>(181)</sup> Dolayısıyla önceleri yapılan anlaşmaların bir kısmı idareler arasında , bir kısmı da devletler arasında olduğundan , devletler arası hukuku tam bir değer ifade etmemekte iken, Bern Anlaşması'nın parlamentolar tarafından onaylanmasıyla bu mahzur ortadan kalkmıştır.<sup>(182)</sup>

Türkiye Cumhuriyeti , bu uluslararası anlaşmalara 1673 no'lu kanunla 31 Mayıs 1930 tarihinde dahil olmuştur.

Tüm bu sözleşmelerin uyum içinde yürümesi için ulaştırma ve transit hürriyetinin devletler tarafından öncelikle Versay'da ele alınması , sonra Milletler Cemiyeti'nin bunu esas statüsüne koyması ile ilk adım atılmış ve uluslararası ilk anlaşma demiryollarında sağlanmıştır.<sup>(183)</sup>

Bu anlaşma ile 1986-1994 yılları arası süren GATT Uruguay Round görüşmelerinin sonucunda , 1995 yılında kurulan WTO (Dünya Ticaret Örgütü) ile gündeme gelmiş bulunan ve dünya pazarlarını birleştirerek sermayenin kâr maksimizasyonunu sağlama amacını içeren globalleşme alanında ilk adımın demiryolları ile atıldığı görülmektedir.

---

(180)Demiryolu İle Yolcu, Bagaj ve Eşya Taşımalarına Mütteallik Uluslararası Anlaşmalar Gerekçe ve Kanun Tasarısı CIV-CIM , TCDD Matbaası ,İzmir ,1964 , s.2

(181) Habib Germeyanlıgil , a.g.m. , s. 82

(182) a.g.m. , s. 36

(183) a.g.m. , s. 36

Aslında globalleşmenin de kurumsallaşmasına katkıda bulunan ve 1919 tarihinde kurulan Milletler Cemiyeti ile de dünyada uluslararası alanda ticaret , ulaştırma alanlarında birleşmeye doğru giden yol açılmış bulunmaktadır.

Demiryolu ile uluslararası taşıma hukukunun birçok Avrupa ülkesinde tek olarak uygulayabilmek için demiryollar arası bir organ oluşturulmuştur. C.I.V. ve C.I.M. anlaşmalarını kabul etmiş olan Devletlere mensup demiryollarının katıldıkları Birlik , “Uluslararası Demiryolu Taşımaları Komitesi” adını taşımaktadır. Bu birliğin amacı , uluslararası taşıma hukukunu C.I.M ve C.I.V esasları içinde geliştirmek , bu konuda ortaya çıkacak problemleri belirli hükümlere bağlamak olup , bu kuruluşun genel merkezi İsviçre’nin Bern kentindedir . Yine bu Komite ile aynı görev paralelinde çalışan bir diğer kuruluş olan “Demiryolu ile Uluslararası Taşımalar Merkez Ofisi”nden de bahsedebiliriz . Bu Ofis’in amacı , demiryolu ile eşya taşınması hakkında uluslararası sözleşme (C.I.M) ile demiryolu ile yolcu ve bagaj taşınması hakkında uluslararası sözleşme (C.I.V.)’nin uygulanmasını sağlamak ve kolaylaştırmaktır. <sup>(184)</sup>

### **3.2. Uluslararası Demiryolları Kongreleri Birliği (1885)**

Bunlardan başka , 1885 yılında Belçika hükümetinin teklifi üzerine kurulan ve kısa adı AICCF(Assocation Internationale du Congr s des Chemins de fer) olan “Uluslararası Demiryolu Kongreleri Birliği”nden de bahsetmek gerekir. <sup>(185)</sup>

---

(184) Habib Germeyanlıgil , a.g.m. , s.38

(185) Nurettin Tulunay , “ Lucerne Konferansında Söylenen Nutuklar “ , Demiryolu Dergisi , Cilt :22 , Yıl : 22 , Sayı : 267-268 , Ocak- ubat 1948 , s. 15

Kongreler Birliği , Avrupa'da ve diğer kıtalardaki hükümetlerle Demiryolu idarelerini biraraya toplayan bir kuruluştur. Bu kuruluşun gayesi , Demiryolu konusunda ilerleme sağlamak için gerekli ilmi araştırmaları hızlandırmaktadır.<sup>(186)</sup>

Merkezi Brüksel'de olan ve tamamen fenni amaçla kurulmuş bu kuruluşun düzenlediği konferanslar uluslararası demiryolculuğun inşaat ve işletmesi konusunda çeşitli ülkelerde yapılan tecrübelerde edinilen sonuçları bütün dünya demiryoluculuğuna arz etmektedir.<sup>(187)</sup>

Sömürge imparatorlukları döneminin de en yoğun olarak yaşandığı bu yüzyıllarda , demiryolları alanında kaydedilen gelişmeler dikkat çekici bir paralellik taşımaktadır. Bu konuya tarihten bir örnek vererek kısaca açıklayalım :

İktisadi bakımdan gelişmekte olan ülkesine bir sömürge imparatorluğu kazandırmayı amaçlayan Belçika Kralı Leopold , Afrika kıtasının keşfini geliştirmek için 11-14 Eylül 1876 tarihlerinde bir konferans düzenlemiştir. Bir Afrika ülkesi olan Kongo'nun , bu kıtanın iç kısmına giriş yolu olması nedeniyle kazandığı stratejik önem , İngiltere , Fransa , Belçika ve Almanya gibi günümüzün gelişmiş devletleri arasında anlaşmazlığa neden olmuş ve uyuşmazlık konusu olan unsurları çözüme bağlamak için Alman şansölyesi Bismarck'ın başkanlığında 15 Kasım 1884'ten 26 Şubat 1885'e kadar sürecektir. Tarihe Berlin Antlaşması olarak geçen 1884-1885 Berlin Konferansı'nın yayımladığı Berlin Genel Kararnamesi ile önce toprak konusunda çıkan anlaşmazlıklar çözümlenmiş ; Belçika , Fransa , Almanya'nın yanı sıra, ABD'ye de ticaret ve Kongo havzasında sefer serbestliği tanınmıştır.<sup>(188)</sup>

---

(186) a.g.m. , s.15

(187) Habib Germeyanlıgil , a.g.m. , ss. 37-38

(188) Meydan Larousse Büyük Lügât ve Ansiklopedi , Cilt 2 , s.309

1885 tarihinde gerçekleştirilen Berlin Antlaşması'nın en önemli özelliklerinden biri de , sömürgeciliği resmen onaylaması , sömürgeci ülkelerin etkinlik alanlarını belirlemesi ve yürürlükte olan sömürgeci anlayışın ve politikaların yasallaştırılmasını sağlamasıdır.<sup>(189)</sup>

Nitekim Nisan 1885'te Belçika parlamentosu'nun da onayıyla Kongo'nun kralı olan Leopold II ile bağımsız Kongo devleti'nin batı kısımlarının sömürgeleştirilmesi ve değerlendirilmesi ile doğu kısmının fethine de başlanmıştır. 1890-1898 arasında 390 km. uzunluğundaki demiryolu hattı döşenmiş ve ülkenin iktisadi imkânları incelenerek çeşitli değerlendirmelerin yapılmasının yanı sıra , daha birçok demiryolu hattı da döşenmiştir.<sup>(190)</sup> Böylece ülkenin çeşitli zenginlik kaynaklarının değerlendirilmesi sağlanmıştır.

18 Mayıs 1878 tarihinde demiryollarının uluslararası alanda bir zemine oturtulması için başlayan çalışmalar da Afrika kıtasının keşfini geliştirmek için Eylül 1876 tarihinde Brüksel'de düzenlenen bir konferansın arkasından gerçekleştirilmiştir.

Ayrıca 1884-1885 yılları arasında süren Berlin Antlaşması'nın tarihi 1885 yılında ilk kez oluşturulmuş bulunan Uluslararası Demiryolları Kongreleri Birliği'nin tarihi ile aynı yıllara rastlanmaktadır. Açıkça görülmektedir ki , sömürge imparatorluklarının ivme kazandığı bu dönemlerde gelişmiş devletler , gelişmemiş devletler üzerindeki askeri – siyasi-ekonomik amaçlarını o dönemlerin en önemli ulaşım aracı olan demiryolları ile gerçekleştirmeyi uygun görmüşler ve bu yüzden sömürge haline getirdikleri topraklarda bir yandan demiryolları yapım çalışmalarını hızlandırırlarken , diğer yandan da uluslararası alanda her türlü ticaret akımının seri bir şekilde devam edebilmesi için demiryolları ile ilgili kuruluşların oluşturulmasına katkıda bulunmuşlardır.

---

(189) Sinan Sönmez , a.g.e. , s. 50

(190) Meydan Larousse , cilt 7 , s.443

### 3.3. Uluslararası Demiryolları Birliği (UIC) [1922]

Uluslararası demiryolu kuruluşları içerisinde uluslararası demiryolları ilişkilerinin gelişiminde en önemli yere sahip olan kuruluş , 1885 yılında kurulan Uluslararası Demiryolları Kongreleri Birliği'nin zemin hazırladığı ve kısaca UIC rumuzlarıyla tanınan " Union Internationale de Chemins de fer " yani Uluslararası Demiryolları Birliği'dir. Demiryol idareleri arası bir kuruluş olma özelliğine sahip olan UIC , Aralık 1922 tarihinde Paris'te toplanan demiryolları konferansında meydana getirilmiştir. <sup>(191)</sup>

UIC kuruluş yılı olarak 1. Dünya Savaşı sonrasına denk gelmektedir. Genel savaştan sonra , uluslararası demiryol idarelerinin tesisat ve işletme şartlarının birleştirilmesi ve standardize edilmesi amacıyla böyle bir kuruluş meydana getirilmiştir. <sup>(192)</sup>

Dikkat edilirse , kuruluş amaçları arasında " tesisat ve işletme şartlarının birleştirilmesi " nden bahsedilmektedir. Standardizasyon konusu bilindiği gibi , üretim maliyetlerini ve kâr düzeylerini farklı tutan ülkeler arasında doğabilecek haksız rekabeti önleme amacıyla oluşturulmuştur. Böylelikle uluslararası düzeyde yüksek kalitede ve standartlarda rekabet eden şirketler arasında eşit şartlarda rekabet mümkün olacaktır. Dolayısıyla haksız rekabeti ulusal düzeyde ortadan kaldıracak her çalışma , uluslararası alanda da uygulandığı takdirde "Tam Rekabet Piyasası " şartlarından biri gerçekleşmiş olacaktır.

---

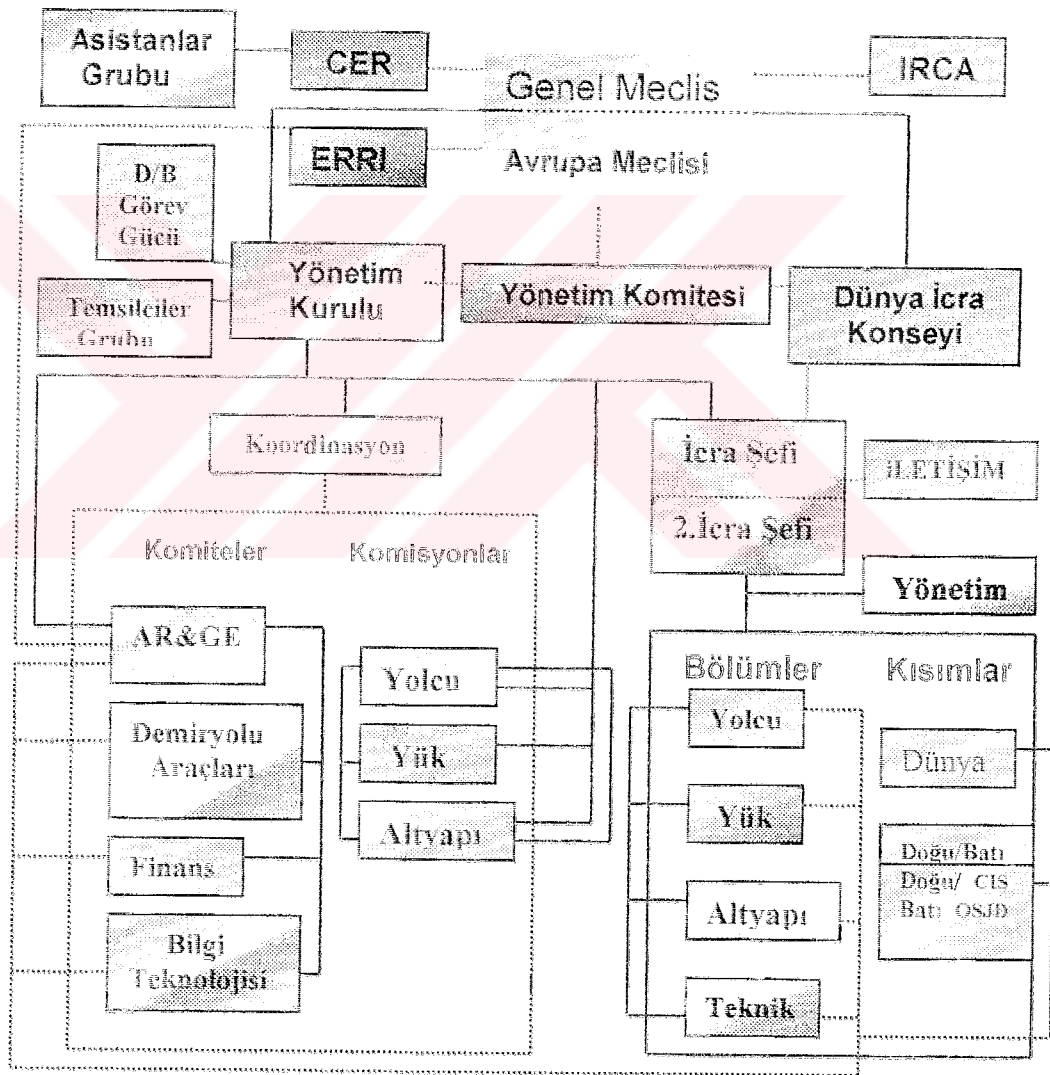
(191) Habib Germeyanlıgil , a.g.m. , s.37

(192) a.g.m. , s.37

Nitekim UIC'nin işlevleri de hem ekonomik amaçlar gibi gelişmiş devletlerin politikalarına ve hem de savaşlar , ekonomik krizler gibi dünya konjonktürüne bağlı olarak ortaya çıkan faktörlere paralel bir biçim kazanmıştır.

### 3.3.1. UIC'NİN YAPISI

ŞEKİL 2 : UIC'nin yapısı



Kaynak : Vademecum , UIC(Union Internationale des Chemins de fer,Internationaler Eisenbahnverband , International Union of Railways), Imprimé en France , Jouve , 18 , rue Saint –Denis , Paris ,1998

UIC'nin ana kurumları <sup>(193)</sup> ;

- 1) 137 üye olan Genel Meclis ve tüm Avrupa demiryolu şirketlerinden oluşan Avrupa Meclisi
- 2) Şimdi 17 üyeden oluşan Yönetim Kurulu
- 3) İcra Komitesi
- 4) Tüm kıtaların coğrafi temsili sistemi ile 17 üyeden oluşan Dünya İcra Konseyi
- 5) Doğu-Batı Görev Gücü
- 6) Çalışma Kurulları (Komisyonlar , Komiteler , özel gruplar vs.)

Kısaca bu kurumların işlevlerini inceleyelim<sup>(194)</sup> :

UIC'nin en yüksek otoritesi olan Genel Meclis'in gücü direkt olarak ya Meclis tarafından kendi kendine veya yasalarla ilişkili delegasyonların yapısı içinde işletilmektedir. Uluslararası demiryolu trafiğini düzenlemek için ihtiyaç duyulan projeler ve çalışmalar UIC Genel Merkezi'ndeki Bölümlerle yakın ilişkide olmak suretiyle özel komitelerin ( Araştırma-Geliştirme , Demiryolu Araçları , Finans , Bilgi Teknolojisi) desteğiyle Komisyonlar'ın ( Yolcu , Yük , Altyapı ) içinde yönetilmektedir. Ayrıca UIC hareketi Avrupa Birliği ve dünya seviyesinde yürütülmektedir.

Doğu-Batı Görev Gücü ise , Merkez , Batı ve Doğu Avrupa'nın demiryollarının entegrasyonunu hızlandırma amacındadır. Yüksek Hız Kısmı (High Speed Division) , Avrupa Birliği'nin yüksek hız ağıyla örülmesinin ilerletilmesi ve bununla ilgili çalışmalardan sorumludur.

Dünya Kısmı (World Division) da , Dünya İcra Konseyi tarafından belirlenen politika seçenekleriyle doğru orantılı olarak UIC'nin dünya aktivitelerini geliştirmekten sorumludur.

---

(193)Vademecum , s.14

(194) a.g.e. , s.14

Avrupa Demiryolu Araştırma Enstitüsü (ERRI) , UIC'nin hedefleri doğrultusunda UIC tarafından hazırlanan testleri , çalışmaları , araştırmaları gerçekleştirmekten sorumludur.

UIC Genel Merkezi'nin rolü , iletişim aktivitelerini gerçekleştirmek , alınan kararları üyelere bildirmek ve farklı çalışma kurumlarında koordineli çalışmayı, stratejik hat yaklaşımını iletmeğidir.

Avrupa Demiryolları Komitesi (CER) , 1988'de kurulmuştur ve Avrupa Birliği ve onun çeşitli kurumları ile ilişkili olarak demiryolu girişimlerini temsil eder. Ayrıca UIC , Birleşmiş Milletler'de gözlemci statüsü ile demiryolu sektörünü temsil eder.

### 3.3.2. UIC'NİN GÖREVLERİ

Uluslararası Demiryolları Birliği (UIC) 'nin tüzüğünde belirtilen İdari Komite'nin , Genel Sekreter'in , etüt organlarının çalışması , RIV/RIC Yönetmeliği , demiryolu ile yolcu ve yük taşınması kuralları , uluslararası demiryolu toplantılarının organizasyonu , UIC'nin diğer kuruluşlarla ilişkileri , rekabetin düzenlenmesi , bilgi , tecrübe ve uluslararası seyahat projelerinin değiş-tokuş edilmesinin geliştirilmesi , uluslararası trafiği kolaylaştırmak için standartların , düzenlemelerin ve tavsiyelerin hazırlanması , Birliğe üye olma , Birlikten çıkma gibi konular UIC'nin görev alanına girmektedir.<sup>(195)</sup> Dolayısıyla UIC , diğer ulaşım araçlarının modernizasyona gitmesi ve gözde olmaları nedeniyle kendi yolcu ve yük trafiklerini azaltan bu faktörlere karşı , demiryollarının da rekabet edebilecek şekilde hem teknik hem de işletme açılarından verimli ve modernize edilmeleri için bir sorumluluk üstlenmiş bulunmaktadır.

---

(195) TCDD Cer Dairesi , Uluslararası Demiryolları Birliği Standartları Fihristi , 2.Baskı , Ankara, 1989 , ss. 6-19

### 3.3.3. UIC'NİN STANDARTLARI<sup>(196)</sup>

UIC , yolcu ve yük taşınması , finansman , hesap , istatistik , işletme , vagonlar, lokomotif ve motorlu taşıtlar , teknik malzemelere ait standartların yanı sıra , demiryolu alt yapısı , sinyalizasyon , haberleşme ve personel alanlarında da standartlar belirlemiştir. Her yıl standartlarda meydana gelen değişiklikler UIC tarafından beş yılda bir düzenlenen fihristte toplanmaktadır. Ayrıca her yıl meydana gelen değişiklikler bir yazı ile tüm TCDD teşkilatına bildirilmektedir.

#### 3.3.3.1. YOLCU VE YÜK TAŞINMASI

Yolcu ve yük taşınması ile ilgili standartlar şu konuları kapsamaktadır:

Uluslararası yolcu ve turistik bagaj tarifesi standardizasyonu , demiryolu malzemelerinin uluslararası yolcu trenlerinde taşınması , vagonların komple kiralanması , uluslararası hatlarda pazar araştırması metotları , uluslararası trafikte istasyonların verimliliği , yolcu taşıma ücretlerinin yenilenmesinin ve dağıtımının temel prensipleri , yolcu nakliyesinde demir ve havayolu yolcu ilişkileri , yolcu ve diğer eşya taşımalarının ortak yürütülmesi , yolcu ve yük trenlerinde kullanılan tren sonu işaretleri , eşya nakliyesi için uluslararası tarife , yük ve eşyanın değerine göre teslimde alınacak asgari ücret , vagonların yüklenmesi , uluslararası trafikte eşyaların ambalajlanması özellikleri , özel kişilere ait vagonların ücret hesabı .

---

(196) TCDD Cer Dairesi , UIC Standartları Fihristi , 3.Baskı , Ankara , 1995 , ss.19-72

### **3.3.3.2. FİNANSMAN , HESAP VE İSTATİSTİK**

Uluslararası yolcu taşıma , yük taşıma ve expres yük taşımasına ait hesaplama talimatı , uluslararası yük taşımada masrafların elektronik makine ile tespiti , yolcu ve yük vagonlarında verim hesabı , uluslararası yolcu trenlerinin verimli işletilmesi hesap metotları , yatırım , onarım ve bakım masraflarının ayırımına ait kriterler, demiryolu işletmelerinin devletlerince verimli çalışmalarının sağlanması , müşterilere kredi sağlamada demiryolu işletmelerinin sağladığı kolaylıklar , buharlı lokomotifin , dizelli veya elektrikli lokomotiflere çevrilmesi bilançosu , demiryolu nakliye maliyetinin hesabı , dolu veya kısmen dolu vagon taşıma mali hesabı , sosyal masrafların maliyet hesabına katılması , uluslararası yolcu ve yük trafiği için özel istatistiklerin hazırlanması kuralı , Avrupa ülkeleri arasında trafiğin dağılımı ve kapasite tespiti .

### **3.3.3.3. İŞLETME**

Trafiği düşük hatlarda ekonomik işletme , yük trafiğinin merkezi kumandası , hatların taşıma kapasitesinin belirlenmesi , ağır yük hatlarında hatların kapasitesini arttırıcı önlemler , yolcu trenlerinin teşkilinde fren sağlamlığının tespiti ve frenleme hesabı , demiryolu işletmelerine ait hareket planının hesabı , yolcu taşımada otomatik ekipmanların teknik standardizasyonu , demiryolu ile yapılan seyahatleri kolaylaştırma metotları , uluslararası yolcu trenlerinin analitik numaralandırılması , uluslararası hızlı yük trenleri için fren teşkili ve

frenleme talimatı , yük vagonlarının dezenfeksiyonu için ilaç ve ilaçlama metotları , uluslararası trafikte darbe ölçen aletlerin kullanılması , uluslararası trafikte yük taşıma planlaması , uluslararası nakliyyede hayvanların korunması tedbirleri , yüklerin zarar görmesini önlemek için yükleme kuralları veya yükleme tertibi için uyulması gerekli kurallar , uluslararası trafikte vagonları etiketleme kuralları , boji değişiminin teknik şartları , yükün sıcaklığı ayarlı büyük konteyner ve vagonlarla taşınmasına ait kurallar , tehlikeli madde nakline ait taşıtların özellikleri ve gerekli emniyet kuralları , uluslararası tren ve vagon grubu teşkiline ait kurallar , yük vagonlarını sevk edenle teslim alanın karşılıklı bildirim kuralları , uluslararası parça yük trafiğinin organizasyonu , işletme hızlarına göre vagonların özellikleri , yolcu vagonları üzerindeki tanıtma işaretleri , yük vagonlarının ve çeken taşıtların incelenmesi , uluslararası yolcu trenleri ile ilgili şartlar , diziye lokomotif bağlandıktan sonra yapılacak fren tecrübeleri , uluslararası trafikte vagonların değiştirilmesi için sınırlarda teknik muayeneler , istasyonlarda yüklerin karayolu taşıtlarına aktarılması , özel kişilere ait yük vagonları ve bu vagonların trenlere bağlanması tescili , RIC yolcu vagonlarında hoparlör tesisatı , 3.şahıs vagonlarının işaretlenmesine dair hükümler , anahat üzerindeki inşaat sahalarında alınacak tedbirler , sınırlarda tahsis edilecek lokomotiflere ait kurallar , yolcu trenleriyle otomobil taşınması , karayolu taşıtlarının vagonlarla nakliyesinin genel organizasyonu .

#### 3.3.3.4. VAGONLARA AİT STANDARTLAR

Vagonlara ait standartlar da şu şekilde açıklanabilir :

Vagonlar ve vagon elemanlarına ait standartlar için esaslar , özel sevkiyatların hazırlanması ve gönderilmesi için şartlar , yük vagonları manevra , boşaltma ve muayene tesisleri , yolcu ve yük vagonları hareket takımı , vagon tekerleklerine ilişkin standartlar , vagonlarda dingil mesafesi , UIC ve OSJD(eski Doğu Bloku üyelerinin kurduğu bir birlik) üyesi demiryolu işletmelerinde yük vagonları için otomatik kavrama kullanılması , çeken taşıtlarda sinyal süportları , yolcu vagonları ve yolcu vagonlarına eklenen yük trenlerinin kapı , pencere , basamak ve tutamak standardı , yük ve yolcu trenleri için hava frenleri , yolcu vagonları için elektrik tesisatı , buharlı ısıtma , vagonların elektrikle ısıtılması , elektrikle aydınlatılması , yolcu vagonlarında iklimlendirme ve havalandırma tesisatı , yolcu vagonlarında sıhhi tesisat, yolcu vagonlarında kırılmaz camdan yapılmış pencereler , yolcu vagonlarında pencere camları için emniyet çekiçleri , uluslararası vagonlarda yangından korunma talimatı , uluslararası yataklı ve yemekli vagonların yapım ve konfor özellikleri , sakat yolcuların tekerlekli sandalye ile seyahat etmelerini gösteren düzenlemeler , otomobil taşıma vagonlarının özellikleri , feribotla taşınacak yolcu vagonuna ait yapım şartları , kombine nakliyyede kullanılan yük vagonu özellikleri , yük vagonu etiketleri , yük vagonlarına ait kilitleme parçaları , vagon güvenliği , yük vagonlarının sevk edilebilmesi için teknik muayene şartları , vagonların vinçle kaldırılması ve tekrar ray üzerine konulması ,

standart yük vagonu üzerindeki işaretler , değişebilen parçalar için özel işaretlerin uygulanması , vagondan vagona konteynerların yüklenmesine ait teknik kurallar , küçük ve orta büyüklükteki konteynerlara ait teknik şartlar , yandan boşaltmalı konteynerların uluslararası trafikte kullanılma şartları , büyük konteynerlara ait teknik kurallar , üçüncü şahıslara ait özel konteynerlar , karayolu taşıtlarının vagonlarla taşınması , konteynerların vagonlara yüklenmesinde kullanılan araçların özellikleri .

#### **3.3.3.5. LOKOMOTİF VE MOTORLU TAŞITLARIN STANDARTLARI**

Motorlu taşıtlar için elektrik donanımına ait kurallar , elektrikli tren kumanda şekline ait kurallar , elektrikli tren kumanda kabinlerinde görüş sahası kuralları , demiryolu ve karayolu için elektrikli taşıtların çalıştırılması kuralları , motorlu taşıtların ön , yan ve diğer pencerelerinin yerleştirilmesi , uluslararası trafikte otomatik ikaz aletlerini kullanma kuralları , lokomotif, motorlu ve elektrikli taşıtlarda makinist yerinin tasarımı .

#### **3.3.3.6. DEMİRYOLU VE SİNYALİZASYON**

Demiryol hatlarının sınıflandırılması ve vagonlar için yükleme hizmetleri , uluslararası hatlara ait rayların hesaplanması için yük diyagramı , hızlı yolcu trenlerinin çalıştığı hatların karakteristikleri , demiryolu bakım masraflarını etkileyen faktörlerin önem sırası , yol bakım araçlarının seçimine dair esaslar , elektrikli hatta zayıf akımın

meydana getirdiği arızalara ait önlemler , demiryolu telekomünikasyon hatları , demiryollarında telsizlerin kullanılması , telekomünikasyon ve sinyal kablolarının döşenmesi ve korunması , demiryolu köprüsü tasarımında dikkate alınacak yükler , yüksek hızlar için köprülerin özellikleri.

### **3.3.3.7. TEKNİK ŞARTNAMELER VE MALZEMELER**

UIC bünyesinde uluslararası ölçü birimlerinin kullanılması , uluslararası sistemde demiryolu kavramlarının kullanılması , taşıtların , konteynerlerin , yolcu ve yük vagonlarının boyanmasına dair kalite kontrol teknik şartnamesi , raylar ve makaslar için teknik özellikler , enjekte edilmemiş ahşap traverslerin teknik şartnamesi , Avrupa menşeli olmayan ağaçlardan yapılmış traversler , yolcu vagonları için havlu kâğıt ve tuvalet sabunu teknik şartnamesi ve diğ er altyapı malzemelerinin teknik özelliklerine dair maddeler .

### **3.3.3.8. GENEL ETÜTLER**

Uluslararası haberleşmede kullanılan standart prensipler , UIC bilgi-işlem sistemlerinin geliştirilmesi için metot ve organizasyon , demiryolu işletmeleri arasında bilgi mübadelesi için manyetik bantlar , bilgisayarla yer rezervasyonu için kayıt tekniği , geçiş esnasında vagonların otomatik olarak tanınması prensibi , uluslararası demiryolu

haberleşme ağının bakımı , demiryol işletmelerinde standart nümerik kodlama , uluslararası eşya ve yolcu taşımanın yanı sıra , demiryolu müşterilerine ait nümerik kodlama , taşınan paket ve yük ünitelerine ait nümerik kodlama , demiryol işletmeleri arasında yönetici personel mübadelesi , yol üzerinde çalışan personelin güvenliğine dair talimatlar , personelin güvenlik bilincini arttıran önlemler , manevracı personelin görev başında güvenliğinin sağlanması , ağır yol bakım makinalarının tasarımı ve kullanılmasına dair güvenlik tedbirleri , devletlerarası sözleşmelerde ticari ve mali personelin ortak çalışması , demiryoluna mal satanlarla ilgili sözleşme şartları , özel şahıs vagonlarında mal ve can kaybına ait tazminatın bölüşülmesi sayılabilir .

#### **3.3.4. UIC’NİN İLİŞKİLİ OLDUĞU KURULUŞLAR<sup>(197)</sup>**

- ✱ BM Avrupa İktisadi Komisyonu
- ✱ Avrupa Ekonomik Komisyonu
- ✱ Asya ve Pasifik Ekonomik Komisyonu
- ✱ Güney Asya Ekonomik Komisyonu
- ✱ Latin Amerika Ekonomik Komisyonu
- ✱ Uluslararası Labarotuvur Organizasyonu
- ✱ BM Ticaret ve Kalkınma Konferansı
- ✱ Uluslararası Telgraf ve Telefon Danışma Komisyonu
- ✱ Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu
- ✱ Gümrük İşbirliği Heyeti
- ✱ Uluslararası Soğutma Enstitüsü

---

(197) TCDD Cer Dairesi , UIC Standartları Fihristi , 2.Baskı , Ankara , 1989 , s.7

- ✧ Uluslararası Demiryolu Taşıması İçin Hükümetler Organizasyonu
- ✧ Teknik Birlik (UT)
- ✧ Avrupa Ulaştırma Bakanları Konferansı (ECMT)
- ✧ Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı (OECD)
- ✧ Avrupa Birliği
- ✧ Dünya Turizm Organizasyonu (WTO)
- ✧ Uluslararası Demiryolu Taşıma Komisyonu (CIT)
- ✧ Avrupa Yük Trenleri Ozer Konferansı (CEM)
- ✧ Uluslararası Özel Vagon Sahipleri Birliği
- ✧ Uluslararası Kamu Taşıması Birliği
- ✧ Uluslararası Hava Taşıması Birliği
- ✧ Avrupa Demiryolu Sanayi Birliği
- ✧ Avrupa Demiryolu-Karayolu Birliği
- ✧ Avrupa Yolcu Trenleri Ozer Konferansı (CEH)
- ✧ Uluslararası Demiryolu Film Bürosu
- ✧ Uluslararası Demiryolu Kongreleri Birliği
- ✧ Uluslararası Ticaret Odası (ICC)
- ✧ Uluslararası Elektroteknik Komisyonu
- ✧ Uluslararası Standardizasyon Teşkilatı
- ✧ Uluslararası Konteyner Bürosu
- ✧ Avrupa Dizel ve Elektrikli Lokomotif İmalatçıları Birliği
- ✧ Afrika Demiryolu Birliği
- ✧ Uluslararası Demiryolu Taşıması Uzlaşma Birliği
- ✧ Kuzey Amerika Demiryolu Birliği Kongresi
- ✧ Latin Amerika Demiryolu Birliği Kongresi

- Arap Demiryolu Birliği
- Uluslararası Demiryolu Turizm Federasyonu
- Avrupa Birliği Taşıma Enstitüsü
- Uluslararası Oteller Birliği
- Uluslararası Meslekler Birliği
- Avrupa Sebze-Meyve Ticareti Birliği

Burada Demiryolu Teknik Birliği (UT) , Avrupa Ulaştırma Bakanları Konferansı (CEMT) , BM Avrupa Ekonomik Komisyonu “ECE” İç Taşıma Komitesi (ITC) , Demiryolu İle Uluslararası Taşımalar Merkez Ofisi (OCTI) hükümetler arası kuruluşlardır. Bu kuruluşların içeriğine kısaca göz atalım :

#### **Demiryolu Teknik Birliği (UT)**

Bu birliğin amacı , uluslararası taşımalarda kullanılan demiryolu çeken ve çekilen araçları ile bunların seyredeceği yolların ölçülerini ve teknik şartlarını tespit ve tayin etmektir. Birliğin genel merkezi Bern'dedir.

#### **Demiryolu İle Uluslararası Taşımalar Merkez Ofisi (OCTI)**

Bu ofisin amacı , demiryolu ile eşya taşıması hakkında uluslararası sözleşme (CIM) ile demiryolu ile yolcu ve bagaj taşıması hakkında uluslararası sözleşme (CIV) nin uygulanmasını sağlamak ve kolaylaştırmak olup , Birliğin genel merkezi Bern'dedir.

## **Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu “ECE” İç Taşıma Komitesi (ITC)**

Bu Komite , Birleşmiş Milletler teşkilatı içinde kurulmuş bulunan BM Avrupa Ekonomik Komisyonu’nun bir organıdır. Bu Komite’nin amacı , Avrupa kıtasındaki dahili taşımalarda hükümetleri ortaklaşa ilgilendiren sorunları birlikte çözümllemek ve iç taşımalarla ilgili uluslararası çalışmalarda işbirliğini teşvik etmektir.

## **Avrupa Ulaştırma Bakanları Konferansı (CEMT)**

Bu konferansın amacı , Avrupa iç nakliyatı kabiliyetinden tam olarak faydalanmak , uluslararası önemi olan taşımaların gelişmesi için gerekli tedbirleri almak ve bu konu ile ilgili kuruluşların çalışmalarını düzenleyip yönetmektir.

*Tüm bu kuruluşların yanı sıra , UIC ile ilişkili olan üç önemli kuruluştan da bahsedilmesi gerekir :*

- A) RIC (Uluslararası Yolcu Vagonları ve Furgonları Birliği)**
- B) RIV ( Uluslararası Yük Vagonları Birliği)**
- C)EUROFİMA (Avrupa Demiryolu Malzemesi Finansman Şirketi)**

#### **A) RIC (Uluslararası Yolcu Vagonları ve Furgonları Birliği)**

Bu birliğin amacı , yolcu vagonları ve furgonların (yolcu vagonlarına eklenen yük treni ) uluslararası trafikte karşılıklı olarak kullanılmasını düzenlemektir. RIC , 1983 yılından beri UIC Genel Sekreterliği'ne bağlı olarak görevini sürdürmektedir.

#### **B) RIV (Uluslararası Yük Vagonları Birliği)**

RIV , yük vagonlarının , yükleme araçlarının , konteyner ve paletlerin uluslararası trafikte karşılıklı olarak kullanılmasını düzenleyen bir yönetmeliktir. Bu yönetmelik , uyulması zorunlu olan özel sözleşmelere dayalı metinlerden oluşmuştur. Bu yönetmeliği kabul eden ve uygulayan demiryol idarelerinin tümü birden RIV Birliği olarak adlandırılır. Ancak birçok uyarılara rağmen , tüzüklere ve RIV Yönetmeliği'ne uymayan , UIC Yönetim Kurulu'nun aldığı kararlara uymayan ve masrafların üzerlerine düşen payları ödemeyen şebekeler , UIC Komitesi'nin alacağı kararla RIV Birliği'nden çıkarılabilirler.

#### **C) EUROFİMA (Avrupa Demiryol Malzemesi Finansman Şirketi)**

Bu şirketin amacı , hissedarı olan demiryollarına veya hissedarlarının kefaleti altında diğer demiryollarına gerekli demiryol araçlarını uygun şartlarla sağlamaktır. Kısaca , demiryolu malzemesi için kredi temin etmektir.

## **IV. BÖLÜM**

### **II. DÜNYA SAVAŞI SONRASI DÜNYA EKONOMİSİNDE YENİDEN YAPILANMA**

#### **4. Kurumsal Örgütlenmeler**

II.Dünya Savaşı sonrası kurulan Uluslararası Para Fonu (IMF), Dünya Kalkınma ve Yatırım Bankası (IBRD) , Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması (GATT) ve Avrupa Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (OECC ; bu kurum 1961'de OECD haline getirildi.) gibi kuruluşlar hem savaş sonrası ortaya çıkan iki bloklu dünya hem de savaş nedeniyle ortaya çıkan tablolar nedeniyle gerek ideolojik gerekse ekonomik bir çözümleme içine girmişlerdir.

1929 yılında yaşanan Büyük İktisadi Buhran nedeniyle Adam Smith'in ve diğer Klasik iktisatçıların savundukları "Görünmez El" kuramı geçerliliğini yitirmiş ve Tam Rekabet Piyasası ile serbest rekabet düzenini oluşturmaya yönelik girişimler devlet müdahalesini gerekli kılan bir anlayışı getirmiştir. Keynes'le başlayan maliye politikası araçlarının kullanımı ve Parasalcıların savunduğu para politikası araçlarının kullanımı ile serbest rekabete dayalı piyasa mekanizmasında ortaya çıkabilecek kısa dönemli aksamaları giderecek araç birikimi sağlanmış ve bölgesel entegrasyonlarla da ülkelerin ekonomilerinin denetlenmesi sağlanmıştır. <sup>(198)</sup>

---

(198) Gülsüm Özkan Akalın , " WTO'ya Doğru Türk Tarım Sektörünün Durumu " , Gümrük Birliği Sürecinde Türkiye , Mayıs- Haziran 1996 , Sayı : 23 , s. 5

1945'e kadar süren yüksek korumacılık politikaları nedeniyle 1944 yılına kadar ticaretin serbestleştirilmesi ile ilgili birtakım girişimlerde bulunulmuştur. 1944 yılında toplanan Bretton Woods Konferansı'nda kurulan bu sistemin uluslararası kurumlarca desteklenmesi amacıyla IMF ve Dünya Bankası'nın kurulmasına karar verilmesinin yanı sıra , uluslararası ticaretin serbestleştirilerek mal ve hizmet akımının bir üst kurum tarafından denetlenmesi amacıyla da Uluslararası Ticaret Örgütü (ITO)'nün kurulması için çaba sarfedilmiştir. Ancak kurulması planlanan ITO'nun asli görevlerinden olan "uluslararası ticarette gümrük tarifeleri ve öteki kısıtlamaların kaldırılması , böylece dünya ticaretinin serbestleştirilmesi ve Tam Rekabet Piyasası koşullarının oluşturulması" kararı , serbestleşmeyi savunan gelişmiş devletlerin yasama organlarıncı , bu devletlerin sanayicilerinin zarara uğrama endişesiyle yaptıkları siyasal baskılar nedeniyle kabul edilmemiş ve böylece GATT'ın uluslararası bir örgüt niteliğini kazanması , 1947 yılında GATT'ın 23 ülke tarafından parafe edilmesi ve 1 Ocak 1948 tarihinde yürürlüğe girmesiyle mümkün olmuştur. <sup>(199)</sup>

ITO'nun yerine kurulan GATT , uluslararası ticaretteki serbetleşmeyi sadece sanayi ürünleri ticaretinin serbest dolaşımı ile sınırlı tutan <sup>(200)</sup> ve " karşılıklı ödün " ilkesini içeren bir örgüt niteliğindedir. GATT ile fikri çok eskiye dayanan bir kavram olan globalleşme düşüncesi kurumsal bir nitelik kazanmıştır. <sup>(201)</sup>

Bu dönemlerden itibaren küreselleşme ve bölgeselleşme politikaları da yavaş yavaş hız kazanmaya başlamıştır.

---

(199) Halil Seyidoğlu , Uluslararası İktisat teorisi , politika ve uygulama , Güzem Yayınları , İstanbul , 1. Baskı , 1994 , ss.416-417

(200) Gülsüm Özkan Akalın , a.g.m. , s. 4

(201) a.g.m. , s. 4

İlk etapta altı Avrupa ülkesi (Fransa , Batı Almanya , İtalya , Belçika , Hollanda , Lüksemburg) arasında bir iktisadi birlik olarak yapılandırılan ve bazı aşamalar geçirdikten sonra 1957 yılında yapılan Roma Antlaşması ile Avrupa Ekonomik Topluluğu haline gelen bu Birliği bölgeselleşme hareketinin başlangıcı adına örnek verebiliriz. Avrupa Ekonomik Topluluğu , öncelikle savaştan çıkmış Avrupa ülkelerinin iktisadi açıdan gelişmesini amaçlamıştır.

Bu konuda Amerika Birleşik Devletleri eski Dışişleri Bakanı Marshall'ın Haziran 1947'de ortaya attığı ve Eylül 1947 tarihinde 14 devletin temsilcilerinden oluşan Komite ile oluşturduğu raporun önemli etkilerinin olduğunun belirtilmesi gerekir. Birleşik Amerika hükümeti , hazırlanan bu raporu yapılması gereken yardım miktarı ve bunun Amerikan ekonomisi üzerine yapacağı etkiler ekseninde inceleyerek düzenlediği yardım kanunu tasarısını Kongre'ye sevk etmiş ve tasarı 3 Nisan 1948 tarihinde kabul edilip onaylanmıştır. "Marshall Planı" olarak tarihe geçen bu programa göre ; Avrupa'nın kalkınma programı yine Avrupa devletlerinin girişimi ile hazırlanmalı ve bu ilgili milletler için ortak bir program olmalı ; Avrupa'nın kalkınması için gerekli olan üretim ve bu bağlamda buğday , şeker , patates , kömür ve çelik üretimi arttırılmalı ; mali istikrar sağlanmalı ; Avrupa milletleri aralarında işbirliği yapmalı ve böylece Amerikan ticaretindeki açığın giderilmesi konusu öncelikli olmalıdır.<sup>(202)</sup> Yüksek korumacılığın uygulandığı bu dönemlerde , Avrupa devletlerinin kalkınmalarına yardımcı olmak için hazırlanan "Plan" ile ABD'nin üretim ve tüketim malları ihracatı artmıştır.

---

(202) İrfan Kuraner , "Marshall Planı ve Demiryollarımız" , Demiryolu Dergisi , Yıl :23, Sayı: 279-281 , Ocak-Mart 1949, s.4

Karşılıklı alışverişin hızlandığı bu günlerde üretim ve ticaretin teşvik edilmesi amacıyla ulaşım araçları da giderek önem kazanmıştır. Fakat ulaşım araçlarında artık demiryollarının göreceli üstünlüğü yitirmeye başlanmıştır.

#### 4.1. Karayolları İle Demiryolları Rekabetinin Hızlanması

1950'li yıllardan itibaren sanayileşmiş ülkelerin bazılarında demiryolları yapımının son derece azaldığını söyleyebiliriz. Örneğin ; ABD'de 1916 yılını zirve yıl olarak kapayan demiryolları , bu yıllardan itibaren giderek ivme kaybetmeye başlamıştır. Şekil 1'e tekrar dönersek; demiryolları yapımının 1970'li yıllara doğru gelindikçe azaldığını görmekteyiz. 1940 yılında demiryollarının uzunluğu 233.670 mil ve toplam hattın uzunluğu 425.000 mil iken , 1970 yılında demiryollarının uzunluğu 207.005 mil ve toplam hattın uzunluğu 341.546 mil olmuştur.<sup>(203)</sup> Böylece 1970 yılındaki demiryolu mili 1940 yılına göre 26.665 mil ve 1916 yılına göre 47.032 millik bir azalma göstermiştir. Bu azalma , daha önce de sözü edildiği gibi , hat kapatma politikasından kaynaklanmıştır.

Aynı durumu Fransa açısından da örnekleyebiliriz: Fransa'da da karayolu ile demiryolunun koordinasyonu nedeniyle bir kısım hatlar lüzumsuz hale geldikleri için kaldırılmış ve 31 Aralık 1946'da işletilmekte olan hatların toplam uzunluğu 41.300 km. olup , bunun yalnız 30.330 km.'si yolcu hizmetine açık olmuştur.<sup>(204)</sup>

---

(203) Görüldüğü üzere , hattın uzunluğu demiryolu uzunluğunu aşmaktadır. Bunun sebebi , 2 veya daha fazla paralel hatlardan meydana gelen bazı anahatlar , tali hatlar ile vagonların bulunduğu demiryolu sahasındaki hatların varlığıdır. Ayrıntılı bilgi için bkz :Philip Locklin , a.g.e. , s.24

(204) Octave Leduc , a.g.e. s.5

Demiryollarının yapımındaki azalmanın nedenlerinden biri , özellikle sanayileşmiş ülkelerin çoğunun artık topraklarındaki demiryolları ihtiyacını yeterince karşılamış olmaları ile açıklanabilir. <sup>(205)</sup>

Diğer faktör ise , daha önce sözü edildiği üzere , karayolu ve havayolu ulaşım araçları ve sistemlerinin giderek gelişmesi ve iktisadi alanda demiryollarının karşısına ciddi rakip olarak çıkmasıdır. Özellikle 1. ve 2. Dünya Savaşları sırasında motorlu taşıtların yanı sıra , havayolu araçlarından da son derece faydalanılmış olması , bu ulaşım araçlarının gelişimini hızlandırmakla kalmamış ; aynı zamanda demiryolları şirketlerinin rekabet şartlarını yeniden gözden geçirmelerine neden olmuştur. Örneğin ; İngiltere’de 1921 Kanunu ile 4 büyük şirket haline getirilen şirketler başta olmak üzere diğer tüm küçük ölçekli şirketler , gerek rekabet nedeniyle oluşan koordinasyonsuzluk nedeniyle gerekse o dönem iktidara gelen İşçi Partisi’nin aldığı bir kararla 1 Ocak 1948 tarihinden itibaren devletleştirilmiş ve Devlet’in tek idareci olduğu demiryolları “ British Railways – Britanya Demiryolları” adını almıştır.

Öte yandan , 1920’ler ABD’sinde kurulan Ford şirketi ilk kez üretimine başladığı T tipi otomobilin kullanımını ülke çapında kısa sürede yaygınlaştırmış ve özellikle 2.Dünya Savaşı sırasında motorlu taşıtların gösterdiği performans sayesinde önemli ölçüde kâr elde etmiştir. <sup>(206)</sup> Böylece karayolu ulaşımı , otomobilleri için pazar arayan otomobil şirketlerinin yeni bir tercih olarak sunduğu bir araç haline gelmiştir. İlk defa Ford’un “T” modeli otomobil imalatında kullandığı bant üzerinde seri üretim sistemi , kitlesel üretimin (Fordizm) simgesi olmuş <sup>(207)</sup> ve Fordizm , 1945’lerden itibaren tüm sanayi dallarında yaygın şekilde kullanılmaya başlamıştır.

(205) Muzaffer Günay , a.g.e. , s.20

(206) Hasan Taşan , a.g.m. , s.233

(207) Alim Kemer , “ Esnek Üretim Modeli Çerçevesinde Demiryollarında Müşteri İlişkileri (Pazarlama) , 2.Ulusal Demiryolu Kongresi , Ankara , 1997 , s.199

Kitlesel üretim dolayısıyla bünyesinde vasıfsız kol gücünü , yarı-otomatik imalat sistemini , bant sistemi olması nedeniyle de üretimin kendi içinde bölümlenmesini ve dolayısıyla tek amaçlı makinaların kullanımını içinde barındıran Fordist sistem <sup>(208)</sup>, öncelikle ulusal düzeyde ve ileriki aşamalarda da uluslararası düzeyde gelirin yeniden dağılımına yönelik işleviyle “Uluslararası Keynesçilik” akımının başlamasına da öncülük etmiştir. Fordist sistemle ulusal düzeyde elde edilen gelirin , kurulan fonlar aracılığıyla gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelere aktarılması ve sonra ithal ikame stratejisi ile bu ülkelere verilen fonların tekrar ABD’ye dönmesi amaçlanmıştır. Bu çerçevede ithal ikameci politikalar 1945’li yıllardan itibaren önem kazandığından, ithal ikameci politikalar Fordist sistemle örtüşmektedir. 1948 yılında yürürlüğe giren Marshall Planı’nın da bu çerçevede değerlendirilmesi gerekmektedir. 1970’lere kadar egemenliğini sürdüren bu sistemin , ulaşım ve teknolojinin ilerlemesi ile bütünleşmesi sayesinde üretici sermayenin uluslararasılaşması sağlanmıştır.

Ulaşımın gelişmesinden pay alan bir diğer araç da havayolları olmuştur. Savaş yıllarındaki performansı sayesinde havayollarının gelişimi ivme kazanmış ve uçak , milli ve milletlerarası ulaştırma alanlarında “ileri ve modern bir taşıt “olarak yerini almıştır.<sup>(209)</sup>

1970’li yıllara kadar dünyada buharlı trenlerin kullanımının sürdüğünü göz önüne alırsak ; teknolojik açıdan eskilik , karayolu ulaşımına dayalı tarım , küçük sanayi ve tüketime yönelik endüstrilerin hızlı gelişimi , nüfus ve sanayinin demiryolundan uzakta yer seçmesi , yeni yollarla karayolu şebekesinin gelişmesi, karayolu araçlarında enerji

---

(208) Alim Kemer , a.g.m. , s.200

(209) Reşat Yamaner ,” Savaş Sonrası Demiryolları Ticari İşletmesinde Yeni Görüş ve Gidişler” , Demiryolu Dergisi , Yıl:21 , Cilt:21 , Sayı :264 , Ekim 1947 , s.15

verimliliğin artması , yeni hammaddelere erişilmesi ve ürünlerin pazara ulaştırılmasında "kapıdan kapıya " sistemi ile küçük ölçekli sanayiciye ve çiftçiye destek olunması<sup>(210)</sup> , bu yeni ve gözde ulaşım araçlarıyla olan rekabette demiryollarının geri planda kalmasına neden olmuştur.

| Tablo 1: Temel Ulaşım Araçları Arasında Yük ve Yolcu Trafikinin Dağılım Trendi (ABD) |                 |       |       |       |                   |       |       |       |
|--------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-------|-------|-------|-------------------|-------|-------|-------|
| TÜRLER                                                                               | YÜK TRAFİĞİ (%) |       |       |       | YOLCU TRAFİĞİ (%) |       |       |       |
|                                                                                      | 1940            | 1950  | 1960  | 1970  | 1940              | 1950  | 1960  | 1970  |
| Demiryolları                                                                         | 61,34           | 58,39 | 43,51 | 39,97 | 8,71              | 8,12  | 2,86  | 0,92  |
| Karayolları                                                                          | 7,91            | 12,39 | 22,5  | 21,44 | 90,46             | 89,57 | 92,37 | 88,73 |
| Suyolları                                                                            | 19,13           | 16,19 | 16,76 | 15,98 | 0,46              | 0,3   | 0,27  | 0,34  |
| Boruhatları                                                                          | 11,62           | 12,7  | 17,18 | 22,43 | —                 | —     | —     | —     |
| Havayolları                                                                          | A               | 0,03  | 0,06  | 0,18  | 0,37              | 2,01  | 4,5   | 10,01 |

A : %0,01'den daha az olduğunu ifade etmektedir.

Kaynak : Philip Locklin , a.g.e. , s.22

Tablo 1 'den de görüleceği üzere , demiryolları ile taşınan ton-mil cinsinden yük miktarı 1940 yılında %61 iken , 1970 yılında bu oran %40'lar düzeyine inmiştir. Karayolları ile taşınan yük miktarı her ne kadar %21'ler seviyesinde ise, yıllar itibarıyla bir artış trendi içinde olduğu görülmektedir. Havayollarının yük taşımadaki payları 1970'li yıllarda bile önemsiz sayılabilecek boyutlarda iken , ileriki yıllarda gelişen teknoloji sayesinde diğer ulaşım araçlarıyla rekabet edebilir hale gelecektir. Demiryolları ile taşınan yolcu sayısında ciddi oranda düşüşler olduğu görülmektedir. Şehirlerarası demiryolu ile taşınan yolcu miktarı 1940 yılında %9'lar seviyesinde iken , 1970'li yıllarda %1'in altına düşmüştür. Özel otomobil kullanımındaki artış demiryolları aleyhine sonuçlanmıştır. Yolcu taşımada havayollarının payı 1940 yılında %0,03 seviyesinde iken , 1970 yılında %10'lar düzeyine çıktığı görülmektedir.

(210) Erhan Öncü , "Dünya Demiryollarında Yeniden Yapılanma : Yaklaşımlar ve Uygulamaların Değerlendirilmesi " , 2.Ulusal Demiryolu Kongresi , Ankara , 1997, s.673

Diğer gelişmiş devletlerde de demiryollarına olan taşıma talebinin azalması görülmüş ve bu da gelirleri azaltmış , azalan gelirler zarara yol açmış , hizmet kalitesi gerilemiş , hizmet düzeyi düştükçe daha fazla yolcu ve yük karayolu ile taşınmaya başlamıştır. Demiryollarının devlet eline geçmesi , demiryol hizmetlerinin sağlık , eğitim gibi bir kamu hizmeti olarak görülmesine yol açmış ; sosyal hizmet anlayışı içinde kârlılık , etkinlik , verimlilik kavramları anlamlarını yitirmiş ve demiryolları bir devlet dairesi olarak görülmeye başlanmıştır ; demiryollarının kendi faaliyetlerini serbestçe uygulaması yasal çerçevelerle sınırlanmış ve istihdam merkezi olarak görünen demiryollarında personel kadrosu giderek şişmiş ; verimlilik ve hizmet kalitesi giderek düşmüş ; taşıma ücretleri hizmetlerin maliyetine ve pazar koşullarına göre değil politik kaygılarla belirlenmiş ; taşıma ücretleri gerektiği düzeyde arttırılamadığı için artan maliyetlerle birlikte her yıl zararlar büyümüş ; işletmenin sürekli açık vermesi sonucunda yeni yatırımlara , geliştirme projelerine ve hatta bakım ve onarıma gerekli kaynaklar ayrılamamıştır. Sonuçta demiryollarına yapılan subvansiyon hükümetleri rahatsız edici hale gelmiştir. <sup>(211)</sup>

Bu yüzden , demiryollarının diğer ulaşım araçlarıyla rekabet edebilmesi , bir defada fazla miktarda yolcu ve yük taşıyabilme , azami güven ve konfor sağlayabilme gibi sahip olduğu üstün yönlerini modernizasyon ile buluşturmasına bağlıdır. Hız ve enerji tüketimi konusunda da kendisini yenilemesi , buhar lokomotiflerinin yerine dizel ve elektrik lokomotiflerinin kullanılması , yolcu ve yük vagonlarının gelişmesi ve trenlerin ağırlığının artışının sağlanması gerekmektedir.

---

(211) Erhan Öncü , a.g.m. ,ss. 674-675

Bunun için de teknolojik gelişmelerden olabildiğince yararlanmak gerekmektedir. Ayrıca ulaşım araçları arasında koordinasyon zemini yaratılmalıdır.

#### **4.2. 1970 Sonrası Dünya Ekonomisinde Meydana Gelen Değişim**

1970'lere kadar hakimiyetini sürdüren üretimin mevcut örgütsel yapısı ve uygulanan sanayileşme stratejileri , bir yandan OPEC Krizi'nin ortaya çıkması , diğer yandan da , Fordist sistemin getirdiği üretim tarzının yarattığı sonuçlar ile güç kaybetmiştir.

Merkez ülkelerinin şirketlerinin üretim tesislerini geliştirmekte olan ülkelere taşıyarak üretim ve ihracat yapması , bu şirketleri birer "Çok Uluslu Şirket " haline getirmiştir. ÇUŞ'in dolaysız yatırımları çoğunlukla makine-donanım , gayri maddi haklar (lisans , patent) , know-how biçiminde olmuştur. Bunun nedenlerinin başında , emek yoğun mallar ya da nihai bir malın emek yoğun parçaları için ücretlerin daha düşük , sosyal giderlerin daha az ve işçi haklarının daha kısıtlı olduğu ülkeleri tercih etmeleri gelmiştir. <sup>(212)</sup> ÇUŞ , bu ülkelerde ara ve yatırım malının yanı sıra , hammadde ve yedek parça da satmışlar ve böylece yüksek gümrük duvarlarını aşamayan ÇUŞ , eskiyen teknolojiyi donanımı bu korunmuş pazarlara taşıyarak hem gümrük duvarını içeride üretimle aşmış hem de eski teknolojinin getiri süresini uzatarak kâr haddini yükseltmiştir. <sup>(213)</sup>

---

(212) Gülten Kazgan , a.g.e. , s.82

(213) a.g.e. , s.83

Bu şekilde firma-içi-ticaret yoluyla özellikle Uzakdoğu Asya ülkeleri (Güney Kore , Tayvan , Singapur , Hong Kong) 1970'lerden itibaren Merkez ülkelerinin karşısına rakip olarak çıkmışlardır.

Öte yandan , ithal ikame uygulayan ülkelerin çoğunluğu temel tüketim malları sanayii aşamasını başarıyla tamamlamış ; ancak ara ve yatırım malları üretiminde tamamen yerli üretime geçilemediğinden , bu mallarda ithalatçı konumunda kalınmıştır. 1970'lerdeki OPEC Krizi AGÜ'lerin dış borç krizine girmesine neden olmuş ve krizden çıkmalarına yardımcı olacak kaynak , gelişmiş ülkelerin de krize girmeleri nedeniyle bulunamamıştır. Gelişmiş devletlerde Fordist sistemin yarattığı monotonluk ve verimlilik azalmasının yanında , OPEC Krizi nedeniyle de petrol ve diğer hammadde fiyatları yükselmiş ; bundan ötürü , hem talep azalması ortaya çıkmış hem de sosyal devlet anlayışı ve elde edilen gelirin ve fonların uluslararası düzeyde yeniden dağıtılmasını içeren "Uluslararası Keynesçilik" uygulaması sona erdirilmek zorunda kalınmıştır.

Verim artışının yavaşlaması ve Doğu Asya'dan gelen rekabetin karşısında Batılı gelişmiş ülkelerin sanayicileri , üretimin örgütlenme tarzını değiştirmekte ve sanayiye yeniden yapılandırmaktadır.<sup>(214)</sup>

- a) Tüketim metalarında mal farklılaştırma rekabetini şiddetlendirmektedirler. Amaç ; tüketici artığını elde etmek ve kâr haddini attırmaktır.
- b) Mikroelektronikteki gelişme sayesinde otomasyon imkânlarından yararlanılarak üretimde sıfır hatalı çalışma ve kalite artırılması sağlanmaktadır.
- c) Yeni iletişim imkanlarından yararlanılarak işletmelerde dikey entegrasyonu azaltıp fason imalat yaptırmak ve az stokla çalışmak

---

(214) Devlet Planlama Müsteşarlığı , Dünyada Küreselleşme ve Bütünleşmeler , 7.BYKP Özel İhtisas Komisyonu Raporu , Ankara , 1995 , ss. 10-12

suretiyle maliyetler düşürülmeye çalışılmaktadır.

- d) Mikroelektronikteki gelişmeler iletişimi , bilgi saklamayı ve işlemeyi hızlandırıp kolaylaştırmasından ötürü üretim daha uzaktan ve daha hızlı bir şekilde yönetilip denetlenmektedir.
- e) Mikroelektronik kullanan ve mal farklılaştırmasında rekabet eden üretim organizasyonu , Fordist sisteme göre yüksek kalitede işgücüne ve yaratıcı , üretken yöneticilere gereksinim duymaktadır.

Mikroelektronikteki devrimle ucuz emek ve hammadde için yabancı ülkelere yapılan doğrudan yatırımların payı 1980'li yıllardan itibaren giderek azalmıştır. Yabancı ülkelerde üretim tesisi kurarak maliyetleri düşürmek amacı , yerini yüksek vasıflı işgücüyle yüksek teknolojili üretimin daha kârlı olması nedeniyle uzak mesafelere taşıma giderlerini taşıyacak ölçüde maliyet tasarrufu sağlamayan AGÜ'lere yatırımı azaltma amacına bırakmıştır. <sup>(215)</sup> Ancak niteliksiz işgücünün kullanılabildiği sektörlerde sanayiciler , üretimin bazı aşamalarını düşük ücretle çalışmaya razı işçilerin bol olduğu GOÜ'lere aktararak maliyetleri düşürmeye çalışmaktadırlar.

Sermayenin Merkez'deki kâr haddini arttırmak için , ayrıca uzay, hava , demiryolu , uzak haberleşme-ulaştırma alanında son derece gelişkin teknolojik sistemler kullanılmaktadır. Böylece teknik gelişmeler , GATT Uruguay Round görüşmelerindeki telif ve patent haklarının koruma altına alınmasıyla Merkez ülkelerinin kâr hadlerini arttırmak için bir araç olacaktır ve bu teknik gelişmeleri takip edemeyen GOÜ'ler Merkez'e bağımlı olup ithalatçı konumunda olacaklardır. <sup>(216)</sup>

---

(215) Gülten Kazgan , a.g.e. , s.83

(216) a.g.e. , s.115

GATT Uruguay Round Görüşmelerinin bir diğer sonucu da , dış ticareti ilgilendiren her alanda sadece sanayi mamulleriyle sınırlı kalınmayarak kapsamının hizmetler , çevre , entelektüel mülkiyet hakları ile genişletildiği ve konulan kuralları denetleyecek yeni bir organizasyon olan World Trade Organisation-WTO'nun 1 Temmuz 1995 tarihinde faaliyete geçmesidir. 1947'den itibaren Birleşmiş Milletlerin II.Dünya Savaşı sonrasında dünyayı ve iktisadi alanda dünya ekonomisini yönlendirmede yetersiz görülmesi , ulusal yasalara müdahale etme ve ticareti vergilendirme potansiyeline sahip WTO'nun oluşturulmasını gerekli kılmıştır.<sup>(217)</sup> Yeni Dünya Düzeni'nin getirdiği anlayış ve teknik gelişme sayesinde iletişim ve taşımacılık kolaylaşmış ve üretimin bazı aşamaları ucuz emek gücünün olduğu alanlara kaydırılabilmektedir. Özellikle konteyner ve hava taşımacılığındaki gelişmeler taşıma maliyetlerini hızla düşürmektedir.<sup>(218)</sup> Dolayısıyla hem taşıma giderlerindeki düşüş hem de iletişim teknolojisindeki gelişmeler yarı işlenmiş maddelerin üretim yerleri bakımından hareketliliğini artırarak uluslararası işbölümünün artık üretim aşamaları ayrıntısına göre gerçekleştirilmesine imkân tanımıştır. <sup>(219)</sup> Ayrıca uluslararası faaliyette bulunan şirketlerin baskısı ile ülkeler stratejik , kültürel ve siyasi bakımdan hassas olan finans , ulaştırma, iletişim , eğitim ve sağlık gibi hizmetler sektöründe yabancı şirketlere uyguladıkları kısıtlamaları kaldırmaktadırlar. <sup>(220)</sup>

Ayrıca her Merkez ülkesinin kendi "çevre"sini oluşturma yönündeki girişimleri de göze çarpmaktadır. Her Merkez ülkesi kendi

---

(217) Gülsüm Özkan Akalın , " Dünya Ekonomisinde Yönetim Arayışı Dünya Ticaret Örgütü-WTO " , Banka ve Ekonomik Yorumlar , Yıl : 36 , Temmuz 1999 , ss. 45-49

(218) DPT Müsteşarlığı , a.g.r. , s.11

(219) Halil Seyidoğlu , a.g.e. s.508

(220) DPT Müsteşarlığı , a.g.r. , s.13

etki alanlarını oluşturacak ülke grupları için büyük çapta rekabet etmektedir. Avrupa Birliği ülkeleri , sermayesi için özelleştirmeler yoluyla kârlı alanlar vaad eden Çek Cumhuriyeti , Polonya , Macaristan gibi Doğu Avrupa ülkelerini kendi etki sahalarına çekmek istemektedirler. Öte yandan ABD de Latin Amerika ülkelerinin yanı sıra , Uzakdoğu ve Güneydoğu Asya ülkelerini sahip oldukları işgücü , mal ticareti ve sermaye akımları potansiyelleriyle kendi etki alanına çekmek isterken , Japonya da Uzakdoğu ve Güneydoğu Asya ülkelerini kontrolü altında tutmak istemektedir.<sup>(221)</sup> SSCB'nin 1985-1986 yıllarından başlayan çözülme süreci eski Doğu Bloku ülkeleri ile yeni Türkiye Cumhuriyetleri pazarlarına ulaşmak özellikle Avrupa Birliği ülkeleri ile ABD'nin ilgi alanını oluşturmuştur.

#### **4.3. Yeni Dünya Düzeninde UIC'nin İşlevleri**

Gelişmiş devletlerin kendi “çevre”lerini oluşturmalarında ve globalleşmenin hız kazanmasında demiryollarının da bir ulaşım aracı olarak devreye sokulmasında Uluslararası Demiryolları Birliği (UIC) önemli bir görev üstlenmiş bulunmaktadır.

II. Dünya Savaşı sonrası kurulan yeni ekonomik düzende bölgesel entegrasyonların oluşturulmasına yönelik girişimlerle Temmuz 1987’de Avrupa Ekonomik Topluluğu “ Tek Avrupa Senedi “ ile yeni bir döneme girmiştir. Bu senet ile “ iç pazarın aşamalı olarak kuruluşunu sağlamak “ ana hedef olmuştur. İç pazar ise , malların , kişilerin , hizmetlerin ve sermayenin Roma Antlaşması’na uygun olarak serbest dolaşıma kavuşturulduğu , iç sınırlardan arındırıldığı bir alan “ olarak

---

(221) Gülten Kazgan , a.g.e. , s.63

tanımlanmıştır. Nitekim 1 Ocak 1993 tarihinde Avrupa Tek Pazarı işlerlik kazanmıştır. 1 Kasım 1993 tarihinde de Maastricht Antlaşması'nın yürürlüğe girmesiyle Avrupa Birliği hukuki bir statü kazanmıştır. <sup>(222)</sup>

Avrupa Birliği'nin siyasi ve ekonomik birlik yönünde kaydettiği gelişmelere paralel olarak , bu Birlik için gereken altyapının da daha önceki tarihlerden itibaren oluşturulmasına başlanmıştır. Yeni oluşan pazarlara ( özellikle Doğu Bloku ülkeleri) ulaşmada demiryollarının bir ulaşım alt sistemi olarak yeniden yapılandırılması öncelikli olmuştur.

Nitekim UIC tarafından 25 ve 26 Kasım 1998 tarihlerinde Paris'te "21. YY. İçin Sinyalizasyon ve Demiryolu Haberleşme Sistemleri" üzerine 400 katılımcı ile düzenlenen konferansta yapılan konuşmalarda demiryolu ulaşımının özellikle iki hedefinden bahsedilmiştir : <sup>(223)</sup>

- a) Demiryolu ulaşımının teknik açıdan geliştirilip diğer ulaşım araçları ile rekabet edebilir konuma getirilmesi için gerekli girişimlerde bulunulması
- b) 1970'lerden beri hız kazanan küreselleşme fikri çerçevesinde insanların ve eşyaların istenen zamanda , istenen yerde , miktarda ve fiyatta erişimini sağlayacak olan ulaştırma sistemleri içinde bir alt ulaşım sistemi olan demiryolu ulaşımının uluslararası entegrasyonda hak ettiği yerini alması .

---

(222) Erol Manisalı , Gümrük Birliğinin Siyasal ve Ekonomik Bedeli , Bağlam Yayınları, İstanbul , 1995 , s. 33

(223) [http: // www.uic.asso.fr/uk/about/News/Press%20Release/pressel\\_129.htm](http://www.uic.asso.fr/uk/about/News/Press%20Release/pressel_129.htm)

#### 4.3.1. Demiryollarının Teknik Açısından Gelişmesi ve Nedenleri

Dünyada demiryolları ile karayolları paylarının demiryolları aleyhine değiştiğini daha önce vurgulamıştık. Uygulanan ekonomik sistemler de ulaşım araçları tercihlerinin belirlenmesinde etkili olmuştur.

Aşağıdaki tablodan bunu açıkça görebiliriz : <sup>(224)</sup>

| Tablo 2: Dünya'da Yolcu ve Yük Taşımacılığında Karayolları ve Demiryollarının Payları ( 1978 YILI) |             |     |              |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-----|--------------|-----|
| Ülkeler                                                                                            | Karayolları |     | Demiryolları |     |
|                                                                                                    | Yolcu       | Yük | Yolcu        | Yük |
| ABD                                                                                                | 84          | 37  | 1            | 62  |
| Avrupa                                                                                             | 84          | 48  | 13           | 51  |
| SSCB                                                                                               | 26          | 8   | 57           | 91  |
| G.Amerika                                                                                          | 90          | 77  | 8            | 22  |
| Türkiye <sup>(x)</sup>                                                                             | 95          | 64  | 5            | 19  |

Kaynak : DYF-İş XII. Raporu 1978

(x) : Türkiye'deki demiryolları ileride ayrıntılı olarak ele alınacaktır.

Tablo2'den de görüleceği üzere , 1978 yılı itibarıyla sosyalist rejim uygulayan bir devlet olan S.S.C.B.'de demiryollarıyla taşınan yolcu(%57) ve özellikle yük (%91) miktarı diğer ülkelere göre yüksektir. Ancak kapitalist sistemi uygulayan kimi devletlerde (ABD , Avrupa) demiryollarıyla taşınan yolcu miktarında belirgin bir düşüş gözlenmektedir.

(224) Akın İlkin , "Ulaştırma Kesiminde Başlıca Sorunlar " , 1. Ulusal Demiryolu Kongresi (Bildiriler) , Ankara , 1979 , s. 209

Bunun üzerine , Avrupa Birliği ülkeleri ve diğer gelişmiş ülkeler karayollarıyla rekabeti arttırmak için konfor , emniyet , hız , enerji , en az gürültü ve çevre kirliliği (elektrikli trenlerde çevre kirlenmesi söz konusu değildir.) , fiyat , kalite alanlarında yakalayacağı avantajı azamileştirerek demiryolu ulaşımını iyileştirmek amacıyla “hızlı tren” teknolojilerinin geliştirilmesi için destek sağlarken , yolcu ve yük taşımacılığının belirli bir yüzdesinin demiryolu ile yapılmasının sağlanması için gayret sarfetmektedirler. <sup>(225)</sup> Nitekim Batı Avrupa’nın zengin ülkeleri hem yolcu hem yük trafiğini , Japonya özellikle yolcu trafiğini , Sovyet Rusya ve ABD de özellikle yük trafiğinde demiryolu hatlarını yüksek etkinlik düzeyinde kullanabilmektedir. <sup>(226)</sup>

UIC 1973 yılında yayımladığı bildiride demiryolunda yapılan hızların , kara ve hava yollarıyla kıyaslanabilir olması gerektiğini belirtmiştir. <sup>(227)</sup>

Hızlı tren projesi ilk kez Avrupa’da gündeme gelmiş olup , 28 Ekim 1903 tarihinde elektrikli bir deney treni Berlin yakınlarındaki bir deneme yolunda 210 km/h’lik bir hıza ulaşmıştır. <sup>(228)</sup> 1955 yılında Fransa’da klasik bir hat üzerinde yapılan deneme seferlerinde ise 331 km/h’lik bir hıza ulaşılmıştır. <sup>(229)</sup>

Japonya , dünyanın ilk çok hızlı hattını 1964 yılında Tokyo’yu Osaka’ya bağlayan mevcut hatta (Tokaido hattı) işletmeye açmıştır .

---

(225) Uğur Keçik ,”Hızlı Trenler ve Süper Hızlı Trenler ”, İTÜ Vakıf Dergisi , Sayı:25, Mart 1998, s.39

(226) Gülten Kazgan , “Demiryolları-Karayolları Rekabeti:Etkenler Sorunları ve Sonuçları”, 1.Ulusal Demiryolu Kongresi (Bildiriler) , Ankara ,1979 , s.273

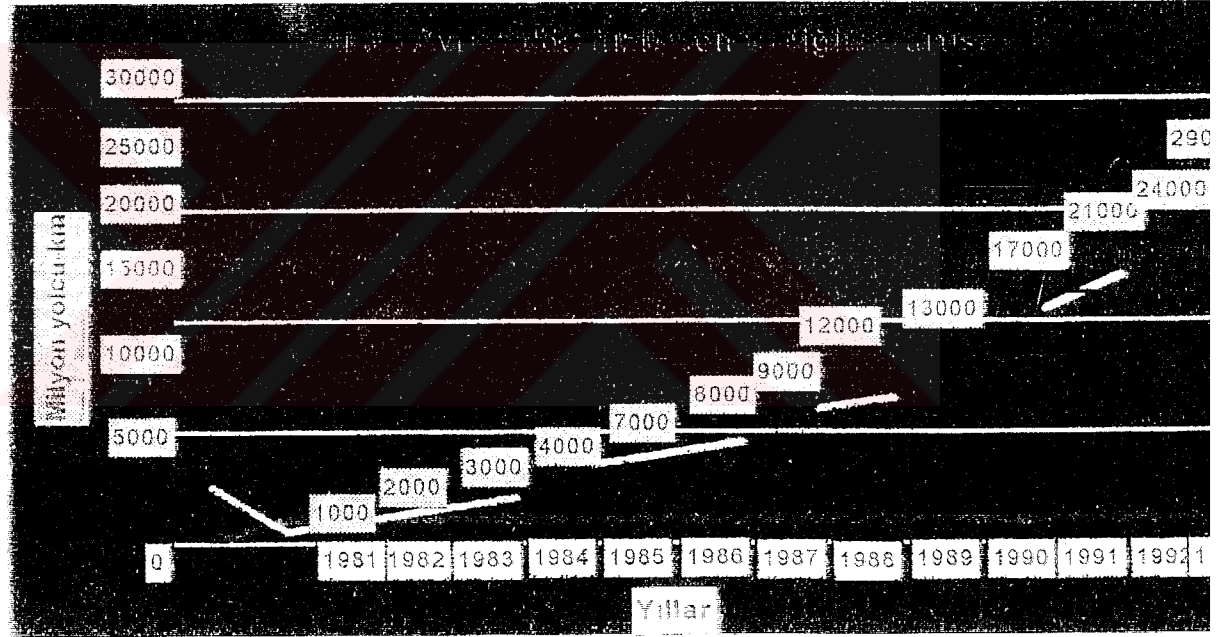
(227) Zerrin Tuna , Belli Bir Demiryolu İşletmesinde İşletme Maliyetleri Açısından En Uygun Hızın Araştırılması , İ.D.M.M.A.Matbaası , İstanbul , 1982 , s.2

(228) Uğur Keçik , a.g.m. , s.39

(229) İbrahim Şenol , Haluk Görgün ve Mustafa G..Aydeniz , “Elektrikli Ulaşım Sistemlerinin Tarihsel Gelişimi” , Railway , Yıl:1 , Sayı :1, Temmuz 1998 , s.61

Böylece 515 km.'lik yol 210 km/h 'lik bir hızla iki ara istasyonla 3 saat 10 dakikada alınır olup , bu hat ayrıca bugün toplam uzunluğu 2000 km.yi bulan ve bazı bölümlerinde 240 km/h hıza ulaşılan birçok hızlı demiryolu ağının (Shinkansen) temelini oluşturmuştur.<sup>(230)</sup> Avrupa'da da 1960'lı yıllardan itibaren bazı hatlarda tren hızlarının artırılması istenmiştir : 200 km/h'lik hız Almanya'da Münih-Augsbourg arasında 1965'ten beri ve Fransa'da ise Paris-Toulouse hattının birçok bölümlerinde 1967'den beri uygulanmaktadır.<sup>(231)</sup>

Avrupa'da 1980 sonrası hızlı tren grafiğinde meydana gelen gelişmeleri aşağıdaki grafikten açıkça izleyebiliriz :



Kaynak : Uğur Keçik , a.g.m. , s.41

Şekil 2'den de görüleceği üzere , Avrupa'da 1980'li yıllardan başlayarak 90'lı yıllara kadar hızlı trenle taşınan yolcu sayısında hızlı bir artış görülmektedir.

(230) Güngör Evren , Demiryolu , İTÜ İnşaat Fakültesi Matbaası , İstanbul , 1993 , s.16

(231) Théma Larousse Tematik Ansiklopedi , Cilt 3 , 1993 , s.497

Özellikle 1990'lı yıllarda hızlı tren trafiğinde belirgin biçimde gözlenen artışın, ileriki yıllarda da ivme kazanarak süreceği tahmin edilebilir.

İlk yüksek hızlı tren TGV (Train a Grande Vitesse) , 26 Şubat 1981'de Paris-Lyon hattında yolcusuz 380 km/h'lik hıza ulaşarak ray üzerinde dünya rekorunu kırmıştır. Fransa'da 1981 ve 1983 yıllarında işletmeye açılan 417 km.lik Paris-Lyon hattında 270 km/h ile işleyen TGV hızlı treni sayesinde bu hat 2 saatte alınabilmektedir.<sup>(232)</sup>

Avrupa'da yüksek hızlı bir demiryolu ağının oluşturulması konusunda ilk çalışmalar 1985 yılında AT ülkeleri ile İsviçre ve Avusturya demiryollarının oluşturduğu Avrupa Demiryolları Topluluğu (Community of European Railways) tarafından başlatılmış ; bu konudaki ilk öneriler 1989 yılında Topluluğa sunulmuş ve aynı yıl Avrupa Bakanlar Konseyi'nin istemiyle ilgili ülkelerin hükümet , sanayi ve demiryollarının temsilcilerinden oluşan bir çalışma grubu Avrupa yüksek hızlı demiryolları için bir master plan çalışmasına başlamıştır. Süreç içinde eski Doğu Bloku ülkelerinin çözülmesiyle ortaya çıkan yeni pazarlara ulaşmak ve 1993 Maastricht Antlaşması'ndan sonra bu ülkelerle ekonomik ve sosyal bütünlüğün sağlanması amaçlarıyla bu ülkeleri de içine almaya başlayan "Pan-Avrupa Çok Modlu Ulaşım Koridoru" program , 2010 yılına kadar Avrupa'da 30000 km.'lik yüksek hızlı demiryolu ağı oluşturmayı hedeflemektedir. <sup>(233)</sup> Uzun dönemli plan , Avrupa'nın hızlı demiryolu ağının Viyana – Budapeşte – Belgrad – Sofya üzerinden Türkiye'ye bağlanmasını öngörmekte olup , bu konuda ciddi atılımlar Fransa ile başlamıştır: <sup>(234)</sup>

---

(232) Haluk Gerçek , "Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi: Bir Değerlendirme", Tüm Demiryolu Çalışanları Sendikası Yayını , Sayı:1, Ağustos 1993 , s.18

(233) a.g.m. , s.18

(234) a.g.m. , s.18

Fransa'da Paris-Lyon hızlı tren hattının yanı sıra , 1989 yılında açılan 181 km.lik TGV Atlantique hattı (bu hat Paris'i Manş'a bağlar.) ve bu hattın 1990 yılında açılan 101 km.lik güneybatı kolu (bu hat da Manş'tan Tours'a uzatılmıştır.) ile toplam 700 km.lik bir demiryolu ağı oluşturulmuş olup , 1993 yılında Paris-Lille arasında TGV hattı açılmıştır ve bu hatlarda işleyen trenler saatte 300 km. ticari hızda düzenli seferler yapmaktadır.

İtalyan demiryolları 9000 km. uzunlukta yeni yüksek hız hatları ile 1500 km. hattın iyileştirilmesini planlamıştır. Almanya toplam 426 km. uzunluğundaki Honover-Würzburg ve Mannheim-Stuttgart hatlarını 1991 yılında işletmeye açmıştır. Bu hatlar üzerinde 280 km/h'lik hızlı yolcu trenleri ile yüksek hızlı yük trenleri işletilmektedir. İspanya'da 470 km.lik yüksek hızlı Madrid-Sevilla hattı 4.5 yılda tamamlanarak işletmeye açılmıştır. Bu master programının uygulanmasından sonra , Brüksel-Madrid arası 16.5 saat yerine 8 saat , Brüksel-Milano arası 10 saat yerine 5 saate inecektir. Avrupa ölçeğinde planlanan demiryolu ağının 60 milyar Sterline mal olacağı öngörülmektedir. <sup>(235)</sup>

Toplam uzunluğu 150 km. olan , Kuzey Denizi'ni Atlantik Okyanusu'na bağlayan ve tamamen özel sermayenin üstlendiği ManşTüneli'nin inşasına 1987 yılında başlanmış ve proje 6.5 yıl sürerek 1994 senesinde işletmeye açılmış olup bu tünel , Avrupa Birliği'nin Avrupa'da yeni bir kimlik yaratma çabasını göstermektedir .<sup>(236)</sup>

Tünel'in Fransa'daki girişi Calais yakınında Coquelles'de , İngiltere'deki girişi ise Castle Hill yakınında Folkestone'da olup , Eurotunnel , 1994 sonundan itibaren bu iki şehir arasında karşılıklı yolcu

---

(235) Füsün Oralalp , "Manş Tüneli Açıldı , İngiltere Artık Ada Değil" , Bilim ve Teknik Tübitak Yayını , Sayı:319 , Haziran 1994 , Ankara , s.22

(236) a.g.m. , ss. 19-21

ve yük taşımacılığında kullanılmakta ve tren hizmetlerini İngiltere , Fransa ve Belçika 'nın ulusal demiryolu işletmeleri (BR;SNCF;SNCB) ortaklaşa üstlenmektedir. Merkezi Fransa'da Lille şehri olan bu demiryolu ağında yapılan hızlı yolcu servisi Londra , Paris , Brüksel , Köln ve Amsterdam'ı birbirine bağlamıştır. Tünel'de "Eurostar" adlı yolcu treninden başka , bir de "Le Shuttle" adlı yük trenleri işlemektedir. Le Shuttle'ın her biri yaklaşık 800 m. uzunlukta olup tanesi 3.200.000\$'a mâl olan bu trenler , binek otomobilleri için 12 çift katlı bölme , otobüsler için 12 tek katlı bölme , iki uçta elektrikli lokomotifler ile yükleme ve boşaltma vagonlarından oluşmaktadır. Arabalar ve 1.85 m.'den alçak araçlar çift katlı vagonlarda , 1.85 m.'den yüksek olanlar ise tek katlı vagonlarda taşınacak ; motosiklet sürücüleri de Le Shuttle'larda araçlarını vagondaki özel bir park yerine bırakıp ayrı bir yolcu vagonunda yolculuk edeceklerdir. Arabalar vagonlara bir yükleme vagonuyla yerleştirilecek ve inerken de her bölmenin önündeki boşaltma vagonunu kullanacaklardır. Ayrıca elektrikli lokomotifler 2100 ton yükü 160 km/h'lik hızla taşıyacak kapasitededir.

Bir adanın diğer bir ülkeye bir demiryolu tüneliyle bağlanması sadece Manş Tüneli ile sınırlı kalmamıştır. Japonya ve Hokaido adası , Manş Tüneli'nden çok daha önce inşa edilmiştir. <sup>(237)</sup>

Ayrıca saatte 250 ile 350 km. hız yapan Japonya'nın Shinkansen hızlı treni , Fransa'nın TGV hızlı treni , Almanya'nın ICE (Intercity Express) hızlı treni ; saatte 200-250 km. hız yapan İsveç'in X-2000 tipi treni , İtalya'nın Pendolino (ETR) tipi treni , İspanya'nın Talgo tipi treni , Almanya'nın ICT , VT 621 tipi trenlerinin yanı sıra , Rusya'da geliştirilmiş en çok 200 km/h hız yapabilen ER 200 tipi treni ile

---

(237) Füsün Oralalp , a.g.m. , s.19

Britanya'nın geliştirmiş olduğu ve saatte en çok 225 km. hız yapabilen IC 225 tipi trenler , demiryollarındaki teknik gelişmelerin birer örneğini oluşturmaktadırlar. <sup>(238)</sup>

Hızlı tren teknolojisi tahmin edileceği gibi süratle ilerlemektedir. Japonya'da 350 km.'nin üstünde hız yapabilen tren projesi Demiryolu Teknik Araştırmalar Enstitüsü ile büyük mühendislik firmaları tarafından yürütölmekte olup Japonlar 7 km.'lik bir deneme yolunda 1997 yılında 517 km/h'lik bir hıza ulaşmışlar ve 2005 yılında Tokyo-Osaka arasında 500 km.'nin üstünde hız yapacak süper hızlı trenleri işletmeyi planlamaktadırlar. <sup>(239)</sup> Almanların Transrapid projesi , Alman Demiryollarının (DB) desteğiyle Thyssen-Adtranz-Siemens firmalarınca oluşturulmuş olan Transrapid International adlı bir konsorsiyum tarafından yürütölmekte olup , Almanya'da Emsland şehrinde kurulan 35 km.'lik uzunluğundaki platformda 1984-1996 yılları arasında toplam 325.085 km.'lik bir deneme sürüşü yapılmış ve en çok 450 km/h'lik hıza ulaşlmıştır. Almanya'da ayrıca 292 km'lik Hamburg-Berlin arasını 450 km/h'lik bir işletme hızıyla 1 saatte alacak olan Transrapid treninin 2005 yılında çalışmaya başlaması ve sistemin işletilmesinin Alman Demiryolları ile Lufthansa'nın birlikte yapması kararlaştırılmıştır. <sup>(240)</sup>

Güney Kore ise TGV üreticisi Fransız firma ile yaptıkları anlaşma ile 2000 yılında 300 km/h'lik ticari hızda trenler işletmeyi planlamaktadır. Ancak yüksek hızlı trenlerin altyapı maliyetlerinin yüksek olması , teknik gelişmelerin demiryollarına uygulanmasında titiz olan ölkeleri maliyetleri düşürücü bazı girişimleri bulmaya yöneltmiş ve bunun sonucunda mevcut demiryol şebekesinde önemli değişiklikler

---

(238) Uğur Keçik , a.g.m. , ss. 39-40

(239) a.g.m. , ss. 41-42

(240) Mustafa Eser ve Zuhai Tarhan , " 2000'li Yıllarda Demiryolu Taşımacılığı" , 2.Ulusal Demiryolu Kongresi , Ankara , 1997 , s.385

yapmaksızın özel tasarlanmış taşıtların imaline başlanmıştır. Bu amaca uygun olarak trenler motosiklet yarışlarında sürücülerin virajlarda motosikletin gövdesini yana yatırarak virajdaki hızını arttırabilmesi gibi gövdesini yatırabilme özelliğine sahip bir tasarımla İtalya , İsveç , Almanya , Japonya , İsviçre , Avusturya , İspanya , Kanada , Brezilya ve Amerika'da üretilmektedir. <sup>(241)</sup> Ayrıca bu trenlerin üretiminde şirketlerin rol oynadığının belirtilmesi gerekmektedir. Örneğin<sup>(242)</sup>; Amerikan Demiryolu Şirketi Amtrak , Boston-Newyork-Washington D.C. arasındaki 734 km.'lik Kuzeydoğu hattının iyileştirilmesi ve bu hatta çalışacak trenler için proje çalışmalarına devam etmekte olup , BOMBARDIER-GEC ALSTHOM Konsorsiyumu bu hatta çalıştırmak üzere yana yatmalı trenleri üretecek ve Kuzeydoğu koridorunu oluşturan bu hat Kasım 1999'da işletmeye açılacaktır. GEC ALSTHOM firması aynı zamanda Fransa'da SNCF ile de ortaklık kurarak hızlı tren projelerini gerçekleştirmeye çalışmaktadır. Bombardier firmasının elektro-hidrolik yatar gövdeli tren sistemi VIA Rail 1986'dan beri Kanada Demiryolu Şebekesi'nin doğusunda yolcu hatlarında kullanılmaktadır.

Bilindiği gibi , bir Çok Uluslu Şirket olan FIAT (Fabbrica Italiana Automotive Torino) önceleri sadece otomobil üretmek için kurulmuş ; fakat sonradan sigortacılık , uçak , uzay sanayi için füze ve hızlı tren üretimi için gereken demiryolu araçlarının üretimine de başlamıştır.

Aynı şekilde bir ÇUŞ olan Siemens de , her türlü elektromekanik ve elektronik materyal üretimi yapabilmesinden ötürü , demiryolu ulaşım sistemlerinin üretimini de üstlenmiştir. <sup>(243)</sup>

---

(241) Mustafa Eser ve Zuhal Tarhan , ag.m. , s. 385

(242) a.g.m. , ss. 386-387

(243) Mine Kılıç , " Mudanya Siemens'i 'top'arladı " , Kariyer Dünyası , Kişisel Gelişim ve Yönetim Dergisi , Sayı:2 , Kasım 1997 , s.40

Demiryolu araçlarının ve malzemelerinin üretiminde Belçika , Fransa , İngiltere , Almanya , İtalya , İspanya , İsviçre , Portekiz , Finlandiya , Avusturya gibi Avrupa ülkelerinin yanı sıra , ABD , Japonya da dahil olmak üzere çeşitli şirketlerin görev aldığını açık bir şekilde söyleyebiliriz.

Ancak süper hızlı trenlerin altyapı maliyetlerinin çok pahalı olması , bu tip trenlerin işleme sokulmasını belli bir zaman dilimi içinde sınırlayan bir faktör olmaktadır.

Tüm bu teknik gelişmelerin sebebini iki sebeple açıklayabiliriz :

a) Teknik gelişmelere önem verilerek ulusal ve uluslararası düzeyde demiryollarının ulaştırma sistemi içindeki payının artırılmasını sağlamaktır.

Ulaştırma modları itibarıyla 1970 sonrası Batı Avrupa ile Orta ve Doğu Avrupa'da yük ve yolcu trafiği açısından pazar paylarının gelişimini bir inceleyelim: <sup>(244)</sup>

| Tablo 3: Batı Avrupa'da Yük Taşımacılığında Ulaşım Sistemlerine Göre Pazar Paylarının Gelişimi (ton-km) (%) |      |      |      |      |      |      |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|------|------|------|------|
| TÜRLER                                                                                                      | 1970 | 1975 | 1980 | 1985 | 1990 | 1995 |
| Demiryolu                                                                                                   | 31,1 | 25   | 23   | 21,1 | 17,2 | 15,4 |
| Karayolu                                                                                                    | 55,6 | 63,4 | 69,5 | 69,5 | 74,4 | 76,8 |
| İçsuyolu                                                                                                    | 13,3 | 11,6 | 9,4  | 9,4  | 8,4  | 7,8  |
| Toplam                                                                                                      | 100  | 100  | 100  | 100  | 100  | 100  |

Kaynak:UBAK , 15 ülke

(244) Demiryolu Ulaştırması Komisyonu Raporu , 9.Ulaştırma Şurası , 1998 , s.7

Batı Avrupa ülkelerinde 1970 ile 1995 yılları arasında yük taşımaları demiryolları ve içsu yollarından karayollarına yönelmiştir. 1970 yılında demiryollarıyla yük taşımalarının toplam ulaştırma sistemleri içindeki payının %31,1 iken 1995 yılında bu oranın %15,4'e gerilediğini görmekteyiz. Aynı dönemler itibarıyla karayollarının payının 1970'lerde %55,6 iken 1995 yılına gelindiğinde %76,8'e yükseldiği görülmektedir.

Orta ve Doğu Avrupa ülkelerinde yük taşımacılığında demiryollarının paylarının yıllar itibarıyla azalma gösterdiğini ve karayollarının payının ise giderek arttığını aşağıdaki tablodan açıkça görebiliriz:

| Tablo 4: Orta ve Doğu Avrupa'da Yük Taşımacılığında Ulaşım Sistemlerine Göre Pazar Paylarının Gelişimi (ton-km) (%) |      |      |      |      |      |      |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|------|------|------|------|
| TÜRLER                                                                                                              | 1970 | 1975 | 1980 | 1985 | 1990 | 1995 |
| Demiryolu                                                                                                           | 80,9 | 76,6 | 72,8 | 74   | 68   | 57,7 |
| Karayolu                                                                                                            | 16,2 | 20,9 | 24,5 | 23,4 | 29,2 | 39,8 |
| İçsuyolu                                                                                                            | 2,9  | 2,5  | 2,7  | 2,6  | 2,8  | 2,5  |
| Toplam                                                                                                              | 100  | 100  | 100  | 100  | 100  | 100  |

Kaynak : UBAK , 15 ülke

Görüldüğü üzere, 1970 yılında yük taşımacılığında demiryollarının payı %80 düzeylerinde iken 1995 yılında %57,7'ye düşmüştür. Fakat şu da belirtilmelidir ki , Orta ve Doğu Avrupa ülkelerinde 1970-1985 yılları arasında demiryollarının payı Sosyalist düzende olunmasından ötürü yüksektir. Sosyalist sistemden kapitalist sisteme geçişle birlikte ekonomik yapı değişmeye başlamış ve kapalı

1995 yılı itibarıyla ülke örnekleri ile 1 km. Demiryoluna Düşen Karayolu miktarlarına bakacak olursak ;

**Tablo 5: Uluslararası Karşılaştırmalar**  
**(1995 yılı)**

| Ülke Adı    | 1 Km.<br>Demiryoluna<br>Düşen<br>Karayolu (Km) |
|-------------|------------------------------------------------|
| Türkiye     | 7                                              |
| İngiltere   | 22,2                                           |
| Lüksemburg  | 18,5                                           |
| Yunanistan  | 32,8                                           |
| İrlanda     | 47,2                                           |
| Portekiz    | 23,2                                           |
| Almanya     | 15,4                                           |
| Danimarka   | 30,4                                           |
| İtalya      | 19,2                                           |
| Hollanda    | 39,7                                           |
| İspanya     | 27,8                                           |
| Belçika     | 42,6                                           |
| Fransa      | 30,2                                           |
| İsviçre     | 23,9                                           |
| Avusturya   | 18,7                                           |
| Çek Cumh.   | 5,9                                            |
| Slovakya    | 10,1                                           |
| Ürdün       | 22,5                                           |
| Suriye      | 24,3                                           |
| S.Arabistan | 65,7                                           |

Tablo 5'de de açıkça görüleceği üzere, 1km demiryoluna düşen karayolu miktarı petrol zengini S.Arabistan'da 65,7 km.'ye ulaşmış ; öte yandan 1 km. demiryoluna düşen karayolunun Batı Avrupa ülkelerinde , Orta ve Doğu Avrupa ülkelerine nazaran daha yüksek olduğu görülmektedir.

Kaynak : TCDD İstatistik Yıllığı ,  
1992-1996 , Ankara , s.120

Yolcu taşımacılığında demiryollarının aldığı pay ise , Avrupa'da 1970-1995 arasında 1/3 oranında düşmüştür. Özel araçlarla yapılan yolcu-km.'nin toplam içerisindeki payının %85'e ulaşması bu konuda etkili olan bir faktör olmuştur. <sup>(245)</sup> Bu nedenle hızlı tren yapımına ağırlık verilerek demiryollarının ulaşım sistemleri içinde azalan payının yükselmesine çalışılmaktadır. Nitekim en son trafik kontrol sistemleriyle donatılmış , hız , güvenlik , konfor açılarından en üst düzeyde tatmin sağlayan , enerji verimliliği , gürültünün azaltılması gibi çevre korumaya yönelik özellikleri içeren süper hızlı trenler imalatı ile demiryol işletmeleri insanların ilgisini demiryollarına çekmeyi başarmıştır. Bunu da aşağıdaki tablodan açıkça görebiliriz:

**Tablo 6: Avrupa'da hızlı tren (milyar yolcu-km)**

| <u>Yıllar</u> | <u>Milyar yolcu-km</u> |
|---------------|------------------------|
| 1989          | 12,4                   |
| 1990          | 16,3                   |
| 1992          | 26,6                   |
| 1995          | 32,9                   |
| 1996          | 37,4                   |

Görüldüğü üzere , yıllar itibarıyla hızlı treni tercih eden yolcu sayısında belirgin bir artış vardır.

Eurostar (Paris-Bourg St. Maurice(İsviçre) arası servis yapan) ve Thalys(Paris-Brüksel-Amsterdam arası servis yapan) gibi uluslararası servislerle seyahat eden yolcu sayısında da düzenli artışlar olmaktadır.

---

(245) Demiryolu Ulaştırması Komisyonu Raporu, 9. Ulaştırma Şurası , 1998 , s.7

Nitekim 1998 yılı itibarıyla Braunschweig-Hannover-Milano hattında Tiziano Expressi ; Basel-Roma hattında Colosseum ; Zürih-Milano hattında Ticino ; Brüksel-Milano hattında Vauban ; Wiesbaden-Brig hattında Matterhorn ; Hannover – Köln -Chur(İsviçre’de) hattında Ratia ; Cenevre-Milano hattında Lutetia adlı hızlı trenler düzenli olarak servis yapmaktadırlar. <sup>(246)</sup>

Fransa , Belçika , Hollanda ve Almanya arasında seyreden Thalys servisleri , işletmeye a ıldıklarından itibaren 20 ay içinde 5 milyon yolcu ile bir rekora ula mı lardır. <sup>(247)</sup>

Japonya’da da aynı durum gözlenmiştir : 1964 ve 1997 yılları arasında süper hızlı trenlerle 5,5 milyardan fazla yolcu seyahat etmiştir. Süper hızın zaten günlük yaşamın bir parçası olduğu ülkelerde , ABD’de, Kore’de , Tayvan’da ve yakın zamanlarda da Avustralya’da hızlı tren projesinin daha ileri götürülmesi kararı alınmış olup , Çin ve Hindistan da yüksek hız hatları ile tanışmayı planlamaktadır. <sup>(248)</sup>

Ayrıca demiryolunun bugün tüm yük trafiğinin bir çeyreğine ulaşan bir ulaşım şekli olması ve uluslararası servislerde özellikle tren yükünün ticari başarılarla imza atması söz konusu olup , Paris-Brüksel hattında  alı an “Thalys” servisinin demiryolu piyasasından aldığı pay , 1994’te %24 iken 1997’de %43’e hızlı bir şekilde çıkmıştır. <sup>(249)</sup>

**b)** Teknik gelişmelere önem verilmesinin altında yatan ikinci sebep ise , UIC tarafından düzenlenen “21.YY. İçin Sinyalizasyon ve Demiryolu Haberleşme Sistemleri” adlı seminerde belirtilen ikinci hedefle

---

(246) Edip Emil  ymen , “Me erse demiryoluna mecburmu uz!” , Milliyet , Mayıs 1998 , s.15

(247) [http:// www.uic.asso.fr](http://www.uic.asso.fr), Paris , 10 Eylül 1998

(248) [http:// www.uic.asso.fr](http://www.uic.asso.fr), Paris , 10.09.1998

(249) [http:// www.uic.asso.fr](http://www.uic.asso.fr) , Paris , 26 Mayıs 1998

örtüşmektedir. Küreselleşmenin gereklerine uygun olarak , UIC , teknik gelişmelerin sadece ulusal düzeyde sınırlı kalmamasını ve etkin olmak istediği bölgelerin de bu karara uyması yönünde karar almıştır.

#### **4.3.2. UIC'nin Küreselleşme İlintisi İçinde Amaçları**

##### **4.3.2.1. UIC'nin Üyelerinin Dünya Ölçeğinde Dağılımı**

1998'in başlangıcında UIC toplam 137 üyeyle 5 kıtanın tümüne yayılmıştır. UIC'ye üyelik 3 kategoride değerlendirilmektedir : <sup>(250)</sup>

1) Avrupa'da veya Avrupa ile bağlantılı hatlarda demiryolu servislerinin işletmecileri ve/veya demiryolu altyapı şirketleri olan 59 aktif üye,

2) Asya , Afrika , Amerika ve Okyanusya'dan demiryolu şirketlerinin büyük bir kısmını kapsayan 49 ortak üye ,

3) Demiryollarının tamamlayıcı aktivitelerini yöneten şirketleri veya varlıkları içeren 32 şube üyeleri.

UIC'nin üyelerinin bölgelere dağılımı ve UIC'nin ilişkili olduğu kuruluşlara bakacak olursak , etkin olunmak istenen alanlar ve iktisadi amaçlar arasındaki ilintiyi daha iyi görebiliriz : <sup>(251)</sup>

---

(250) Vademecum , a.g.k. , s.29

(251) Vademecum , a.g.k. , ss. 29-34

## UIC'NİN ÜYELERİNİN BÖLGELERE GÖRE DAĞILIMI

### AVRUPA

| <u>ÜLKE</u> | <u>KOD</u>                                    | <u>KATEGORİ</u> |
|-------------|-----------------------------------------------|-----------------|
| Avusturya   | ÖBB                                           | 1               |
| Belçika     | SNCB/NMBS ( Milli Demiryolu Şirketi)          | 1               |
| Danimarka   | DSB ( Devlet Demiryolları)                    | 1               |
|             | BS ( Ulusal Demiryolu Acentası )              | 1               |
| İspanya     | RENFE (Milli Demiryolu Sistemi)               | 1               |
|             | GIF (Altyapı Şirketi)                         | 1               |
| Finlandiya  | VR                                            | 1               |
|             | RHK (Fin Demiryolu Yönetimi)                  | 1               |
| Fransa      | SNCF (Fransız Milli Demiryolu Şirketi)        | 1               |
|             | RFF (Fransız Altyapı Yönetimi Şirketi)        | 1               |
| Yunanistan  | CH (Yunan Demiryolları)                       | 1               |
| İrlanda     | CIE (İrlanda Taşıma Şirketi)                  | 1               |
|             | NIR (Kuzey İrlanda Demiryolu Limited Şirketi) | 2               |
| İtalya      | FS Spa (Devlet Demiryolları)                  | 1               |
|             | TAV (İtalyan Hızlı Tren Şirketi)              | 1               |
| Lüksemburg  | CFL (Milli Demiryolu Şirketi)                 | 1               |
| Hollanda    | NS (Hollanda Demiryolları)                    | 1               |
| Portekiz    | CP (Portekiz Demiryolları)                    | 1               |
|             | REFER (Portekiz Altyapı Şirketi)              | 1               |
| İngiltere   | Railtrack/Rfd/ATOC/Eurostar UK Ltd            | 1               |
| İsveç       | SJ (İsveç Devlet Demiryolları)                | 1               |
|             | BV (Ulusal Demiryolu Yönetimi)                | 1               |

|              |             |                             |   |
|--------------|-------------|-----------------------------|---|
| Norveç       | NSB BA      | (Devlet Demiryolları)       | 1 |
|              | JBV         | (Ulusal Demiryolu Yönetimi) | 1 |
| İsviçre      | SBB/CFF/FFS | (Federal Demiryolları)      | 1 |
|              | BLS         | (Lötschberg Demiryolu)      | 1 |
| Arnavutluk   | HSH         | (Arnavutluk Demiryolları)   | 1 |
| Bulgaristan  | BDZ         | (Bulgar Demiryolları)       | 1 |
| Hırvatistan  | HZ          | (Hırvatistan Demiryolları)  | 1 |
| Macaristan   | MAV         | (Devlet Demiryolları)       | 1 |
|              | GySEV/RoeEE | (Győr-Sopron-Ebenfurt)      | 1 |
| Makedonya    | CFARYM      | (Makedonya Demiryolları)    | 1 |
| Polonya      | PKP         | (Devlet Demiryolları)       | 1 |
| Romanya      | CFR         | (Romanya Demiryolları)      | 1 |
| Slovakya     | ZSR         | (Slovakya Demiryolları)     | 1 |
| Slovenya     | SZ          | (Slovenya Demiryolları)     | 1 |
| Çek Cum.     | CD          | (Çek Cumh. Demiryolları)    | 1 |
| Yugoslavya   | JZ          | (Yugoslav Demiryolları)     | 1 |
| Belarus      | BC          | (Belarus Demiryolları)      | 1 |
| Estonya      | EVR         | (Estonya Demiryolları)      | 1 |
| Letonya      | LDZ         | (Letonya Demiryolları)      | 1 |
| Litvanya     | LG          | (Litvanya Demiryolları)     | 1 |
| Moldovya     | CFM         | (Moldovya Demiryolları)     | 1 |
| Ukrayna      | UZ          | (Ukrayna Demiryolları)      | 1 |
| Bosna-Hersek | ZBH         | (Bosna-Hersek Demiryolları) | 1 |
| Türkiye      | TCDD        | (Devlet Demiryolları)       | 1 |

### **KUZEY AFRİKA**

|         |                                        |   |
|---------|----------------------------------------|---|
| Cezayir | SNTF (Cezayir Milli Demiryolu Şirketi) | 1 |
| Fas     | ONCFM (Fas Demiryolu Milli Ofisi)      | 1 |
| Tunus   | SNCFT (Tunus Milli Demiryolu Şirketi)  | 1 |

### **ORTA DOĞU**

|             |                                       |   |
|-------------|---------------------------------------|---|
| S.Arabistan | SRO (S.Arabistan Demiryolu Teşkilatı) | 1 |
| Irak        | IRR (Irak Cum.Demiryolları)           | 1 |
| İran        | RAİ (İran İslam Cum. Demiryolları)    | 1 |
| İsrail      | IR (Devlet Demiryolları)              | 1 |
| Ürdün       | ARC (Ürdün Demiryolları)              | 2 |
| Suriye      | CFS (Suriye Demiryolları)             | 1 |

### **ORTA ve GÜNEY AFRİKA**

|              |                                    |   |
|--------------|------------------------------------|---|
| Güney Afrika | SARCC (Güney Afrika Demiryolları)  | 2 |
| Kamerun      | RNCFC (Kamerun Demiryolları)       | 2 |
| Kongo        | SNCC (Ulusal Demiryolları Şirketi) | 2 |
| Mısır        | ENR (Mısır Demiryolları)           | 2 |
| Gabon        | OCTRA (Gabon Demiryolları)         | 2 |
| Kenya        | KR (Kenya Demiryolları)            | 2 |
| Mozambik     | CFM (Mozambik Demiryolları)        | 2 |
| Nijerya      | NRC (Nijerya Demiryolları)         | 2 |
| Uganda       | URC (Uganda Demiryolları)          | 2 |
| Mali         | RCFM (Mali Demiryolları)           | 2 |
| Senegal      | SNCS (Senegal Demiryolları)        | 2 |
| Sudan        | SRC (Sudan Demiryolları)           | 2 |

|          |                                          |   |
|----------|------------------------------------------|---|
| Tanzanya | TRC (Tanzanya Demiryolları)              | 2 |
|          | TZR (Tanzanya-Zambiya Demiryolu Sistemi) | 2 |
| Kamboçya | CFRC (Kamboçya Demiryolları)             | 2 |
| Botsvana | BOR (Botsvana Demiryolları)              | 2 |
| Zambiya  | ZRL (Zambiya Demiryolları)               | 2 |

### **DIĞER DEMİRYOLLARI**

|              |                                             |   |
|--------------|---------------------------------------------|---|
| Azerbeycan   | AZ (Azerbeycan Demiryolları)                | 2 |
| Hindistan    | IR (Hindistan Demiryolları)                 | 2 |
| Malezya      | KTM (Malezya Demiryolları)                  | 2 |
| Kore         | KNR (Kore Cum. Demiryolları)                | 2 |
| Çin          | CR (Çin Halk Cum. Demiryolları)             | 2 |
| Tayvan       | TRA (Tayvan Demiryolları)                   | 2 |
| Türkmenistan | TRK (Türkmenistan Demiryolları)             | 2 |
| Ermenistan   | ARM (Ermenistan Demiryolları)               | 2 |
| Kanada       | Via Rail (Kanada Demiryolları)              | 2 |
| Şili         | EFE (Şili Demiryolları)                     | 2 |
| Peru         | ENAFER (Peru Demiryolları)                  | 2 |
| Avustralya   | QR (Avustralya Demiryolları)                | 2 |
| Japonya      | JFRC (Japon Demiryolu Yük Şirketi)          | 2 |
|              | CJRC (Merkez Japon Demiryolu Şirketi)       | 2 |
|              | EJRC (Doğu Japon Demiryolu Şirketi)         | 2 |
|              | KRC (Kyuşu Demiryolu Şirketi)               | 2 |
|              | WJRC (Batı Japon Demiryolu Şirketi)         | 2 |
|              | RTRI (Demiryolu Teknik Araştırma Enstitüsü) | 3 |

|          |                                           |   |
|----------|-------------------------------------------|---|
| ABD      | AMTRAK (Ulusal Demiryolu Yolcu Şirketi)   | 2 |
|          | AAR (Amerikan Demiryolları Kurumu)        | 3 |
|          | US Department of Transportation           | 2 |
| Pakistan | PR (Pakistan Demiryolları)                | 2 |
| Rusya    | VNIIZhT                                   | 3 |
|          | (Tüm Rusya Demiryolu Araştırma Enstitüsü) |   |

#### 4.3.2.2. UIC'nin İzlediği Politikalar

Tüm bu kuruluşlarla işbirliğini organize eden UIC , demiryolları ağının izleyeceği güzergâhları , belirlenen amaçlar ve kararlar doğrultusunda ilerlemesini de sağlamaktadır. Çünkü UIC'nin öncelikli görevleri arasında özellikle çok uzak mesafelerde de son derece rekabet edebilir servisler sunan bir Avrupa Birliği demiryolu ulaşımını geliştirmek te yer almaktadır. Böylece hem Avrupa'nın kendi içinde hem de Avrupa-Asya koridorları boyunca uzun taşıma mesafelerinde demiryolu ile yapılan ulaşımın sağladığı avantajlardan yararlanmak hedeflenilmektedir. UIC'nin 1998 yılı içinde düzenlediği kimi konferanslarda alınan ve çeşitli ülkeleri bağlayıcı nitelikteki kararlara bakalım .<sup>(252)</sup>

Bu alanda ilk adım 5.ci koridor olan "Crete"nin geliştirilmesi , yeniden inşa edilmesi ve ilerletilmesi için ilgili demiryolların Genel Müdürleri tarafından Budapeşte'de bir Anlaşma Notası'nın imzalanmasıyla atılmıştır. İtalya , Macaristan , Slovakya , Slovenya ve Ukrayna'nın Ulaştırma Bakanları tarafından Aralık 1996'da imzalanan

(252) [http:// www.uic.asso.fr](http://www.uic.asso.fr), Paris , 14 Mayıs 1998

Anlaşma Notası'nı takip eden bu Anlaşma , gelecekteki AB demiryolu sisteminin parçası olan bu koridorlardaki uluslararası yolcu ve yük trafiğinin gelişmesini ilerletmek için tasarlanmıştır. Ayrıca bu noktada karayollarının önemini de dikkate almak gerekmektedir. 2002'de tamamlanmak üzere başlanan TERN(Trans European Net Work) projesi, Avrupa'nın ana liman ve şehirlerini birbirine bağlayacak gelişmiş bir karayolu sistemi öngörmektedir. <sup>(253)</sup>

Öte yandan, UIC ve OSJD , UIC-Standart hat (1,435 mm) ve geniş hat demiryolu ağlarının her ikisi üzerinde çalışabilecek vagonlar için teknik özellikleri ve onaylama şartlarını yürürlüğe koymaktadırlar. <sup>(254)</sup>

UIC ve OSJD arasında kurulan yakın işbirliğinin meyvesi olan uluslararası teknik özellikler , özellikle Doğu-Batı güzergâhlarında uzun mesafelerin emniyetli , hızlı ulaşımının sağlanması bir Avrupa Birliği yük ağının gelişmesi için çok önemlidir. Bu uygulamalar , öncelikle CEEC (Merkez Avrupa Ekonomik Topluluğu ülkeleri-1435 mm.'lik normal hatta sahip ülkeler) ile Baltık ve CIS devletleri ( Belarus , Estonya , Letonya , Litvanya , Moldova ve Ukrayna-1,520 mm.'lik geniş hatta sahip ülkeler) arasında sınır aktarma garlarında uğranılan uzun vakit kayıplarını azaltmayı hatta kaldırmayı mümkün kılacaktır. Bu verimli demiryol araçları iyice belirginleşen ulaşım araçları rekabetinde ve Doğu-Batı trafiğinde demiryollarının aldığı piyasa payının artmasında anahtar bir rol oynayacaktır. Vagonlar özellikle tehlikeli malların aktarma durumlarında yararlı olacaktır.

---

(253) Füsun Oralalp , a.g.m., s.22

(254) [http:// www.uic.asso.fr](http://www.uic.asso.fr) , Paris , 12 Ocak 1999

Uluslararası yolcu ve yük taşımalarının demiryolları ile yapılmasının önündeki engellerin globalleşme ile aşılması ve böylece sınırların anlamını yitirmesi bu gelişmelerle de sınırlı kalmamıştır.<sup>(255)</sup> 17 Mart 1998 tarihinde yapılan toplantıda UIC Yönetim Kurulu, zaten uluslararası organizasyonun ortak üyeleri olan Doğu Japon Demiryolu Şirketi'nin (EJRC) ve Hindistan Demiryolları'nın (IR) aktif üyelik başvurularını onaylamıştır. 1996 yılında Dünya İcra Konseyi'nin oluşturulmasından beri , teknoloji , işletmeler , ulaşım ekonomisi ve politikası , yönetim ve eğitim gibi çeşitli sektörlerde dünyadaki demiryollarının özel ihtiyaçlarını karşılamak için birçok yeni aktivitelere girilmiştir. Doğu Japon Demiryolu Şirketi'nin ve de UIC Dünya İcra Konseyi'nin Başkanı olan Shuichiro Yamanouchi , bu globalizasyon çağında demiryolu sektörünün daha da ilerlemesi ve deneyimin değiş tokuş edilmesini çoğaltmak için UIC'nin oynadığı umulan anahtar rolün altını çizmiştir. Doğu Japon Demiryolu Şirketi (1987'de JNR ulusal demiryolu şebekesinin yeniden yapılandırılmasının hemen arkasından 6 Yolcu demiryolu şirketlerinden biri olan) şu anda 5500 km.'si elektrikleştirilmiş hatların 7500 km.'sini işletmektedir. Trafiğin önemli bir boyutu , Japonya'da öncü bir rol oynayan sektör olan süper hızlı tren tarafından gerçekleştirilmektedir. 1996 yılında trafik özellikle yolcu trafiği 130 milyar yolcu-km.'ye ulaşmıştır. Hindistan Demiryolları (IR) şu anda 40,620 km.'lik geniş hattan ve 22,300 km.'si de dar hattan oluşmaktadır. 1996 yılında taşınan trafik hacimleri ; yolcu trafiği için 342 milyar yolcu-km.'ye ve yük trafiği için de 270 milyardan fazla ton-km.'ye ulaşmıştır.

---

(255) [http:// www.uic.asso.fr](http://www.uic.asso.fr) , Paris , 19 Mart 1998

UIC'nin belirlediği çerçevenin bu ülkelerle sınırlı kalmadığı UIC tarafından 1998 yılında düzenlenen "Şimdiki ve Gelecekteki Stratejiler Hakkında Kuzey Afrika Demiryolları" adlı UIC-SNCFT (Tunus Milli Demiryolu Şirketi) seminerinin içeriğinden de anlaşılabilir: <sup>(256)</sup>

Seminere Güney Afrika Demiryolları'nın temsilcilerinin yanı sıra , Mısır , Libya , Tunus , Cezayir , Fas ve Mali Demiryolu işletmelerinin kıdemli yöneticileri ve Genel müdürleri katılmışlardır. Ayrıca Konferansa Arap Demiryolları Birliği'nin Genel Sekreteri , Dünya Bankası'ndan temsilciler , demiryolu sektöründeki özel yatırımcılar , İtalya ve Fransız demiryollarından çok sayıda delegasyon , Avrupa'dan , Orta ve Doğu Afrika'dan ve Kuzey Amerika'dan endüstri temsilcileri de katılmışlardır.

Tunus Ulaştırma Bakanı , aktif olarak konferansa katılmış ve Akdeniz'in karşı tarafında yer alan ülkeler arasında ve daha yakın bölgeler bazında ulaştırma bağlantılarının geliştirilmesi ve böyle bir girişimin başarılı olmasının anahtarının çok yönlü ulaşım olduğunu vurgulamış ; ayrıca tüm dünyadaki ticaret hacminden demiryolunun aldığı payın düzenlenmesi için Kuzey Afrika ve Avrupa demiryolları arasında var olan ilişkinin daha da yakınlaştırılması ve teknik uyumu başarmak için bölgede daha aktif olmanın UIC için gerekli olduğunu da belirtmiştir. Özel yatırımları cezbeden bu açıklamaların yanı sıra , Libya yetkilileri tarafından Mısır , Tunus ve Libya ile Çad'ı birbirine bağlayan 3500 km.'lik yeni bir demiryolu hattını UIC'nin standart hat özelliklerine göre inşa etmek için yapılan planlar da anlatılmıştır. Bu hattın özellikleri de şöyle sıralanmıştır :

---

(256) [http:// www.uic.asso.fr](http://www.uic.asso.fr) , Paris , 5 Haziran 1998

1) Kuzey Afrika ve Avrupa arasında veri akışını derleyen bir trafiğin sağlanması ,

2) Avrupa'daki gelişmeleri Kuzey Afrika bölgesine uygulayan Avrupa ve Kuzey Afrika demiryolları arasında daha yakın çalışan hatların kurulması ,

3) Altyapının geliştirilmesi ve yapılan planlama doğrultusunda belli başlı yük sevkiyatçıların ihtiyaçlarını belirlemek ,

4) Kuzey Afrika bölgesinde çeşitli politik ve ticari alanlarda demiryolu ulaşımının artan rolünün daha da ilerletilmesi ,

5) Uluslararası trafiğin düzgün akışını sağlamak için UIC standartlarıyla hattın içine tüm teknik , ticari ve yasal prosedürlerin getirilmesi ,

6) Yerel yatırımları gerektiren ve bölgeyi uluslararası demiryolu hattına bağlamak için bir holding şirketinin yaratılmasının mümkün kılınmasının incelenmesi.

Öte yandan , Avrupa ülkelerinde de ikili anlaşmalar yapılmaktadır.Yapılan anlaşmaların içeriğini genellikle demiryollarının teknik kısımları ile ilgili know-how yapılması , iki ülke arasındaki taşıma hizmetlerinin gelişmesi ve karayollarına karşı demiryolları ile yapılan taşımaların piyasa ölçeğinde daha çok pay alınmasının sağlanması oluşturmaktadır.

#### 4.4. Kombine Taşımacılık Dönemi

Avrupa’da izlenen ulaşım politikası hiçbir zaman ulaşım sistemleri arasında bir “ayrımcılık yaratma” merkezli olmamıştır.

Kombine taşımacılık biçimi 1960’lardan beri Avrupa’nın gündeminde olmuştur. Bunun da en önemli sebebi , demiryollarına karşı o dönemin yeni ve popüler ulaşım aracı karayollarının artan önemi ve birçok demiryolu şirketinin rekabet edemeyip iflas etmesidir. Bilindiği gibi, demiryollarının millileştirilmesi bu tür sonuçların yoğunlaşması üzerine alınmış bir karardır. Rekabet , havayollarının da devreye girmesiyle daha da güçleştiğinden , demiryolu işletmelerinin rasyonel olarak karar vermesi gerektiği ortaya çıkmıştır. Daha önce de açıklandığı üzere , ulaşım araçları arasında ortak hareket etme , rasyonel bir hareket olarak görülmüştür.

Günümüzde ise , “kombine taşımacılık “ biçiminin bu denli önem kazanmasının temelinde de değişen konjonktür ve felsefe ile ortaya çıkan uluslararası pazara girmede ulaşım maliyeti ve zamanlamasının önem kazanması , artan enerji maliyetleri , hava kirliliği , gürültü gibi faktörler ile yeni demiryolu çağının açılması bulunmaktadır.

Kombine taşımacılık ile bir yükün çıkış noktasından itibaren birden fazla taşıma aracı kullanılarak müşteriye ulaşması sağlanmakta olup , böylece karayolunun ulaştırma türleri arasında sahip olduğu yüksek pay , uzun mesafe taşımalarında demiryolu , denizyolu ve içsu yolu ulaştırmasına yapılacak yönlendirmeye azaltılmaya çalışılmakta ve kombine taşımacılık türleri arasında özellikle konteynerlar ile yapılan kombine taşımacılık , ulaştırma türleri arasında aktarmalarda getirdiği kolaylık , yük standardizasyonu , yükleme boşaltma işlemlerinde zaman

tasarrufu , yolculuk boyunca mal için maksimum koruma avantajlarına sahip olmaktadır. <sup>(257)</sup>

Kombine taşımacılıkta mümkün olan ulaştırma türleri kombinasyonları şöyle özetlenebilir : <sup>(258)</sup>

- a) Denizyolu-demiryolu – karayolu
- b) Denizyolu-karayolu (Ro-Ro taşımacılığı)
- c) Demiryolu-karayolu

Bu kombinasyonların yanı sıra, havayolu ile demiryolu arasında bir bireşimin yapılması da gündemdedir. Özellikle hızlı ulaşımın zaman tasarrufu sağlaması nedeniyle ön planda olması hava ulaşımına olan talebin artmasına neden olmuş ve bu durum hem hava trafiği hem de hava meydanlarının kapasitesi açısından sorun olmuştur. <sup>(259)</sup> Hızlı tren servisleri ile de yolcu ve yük taşımacılığının havayolundan demiryoluna kayması sonucu ortaya çıkmıştır. Almanya’da Lufthansa Havayolları , Demiryollarından payını alarak kendi uçuşlarını desteklemek için tren+uçak kombinasyonları yaparak tren işletmeciliğine başlamıştır. <sup>(260)</sup>

---

(257) Güngör Evren ve İlknur Tekin, "Türkiye’de Uluslararası Kombine Taşımacılığın Avrupa İle Bütünleşme Bağlamında Değerlendirilmesi", 2.Ulusal Demiryolu Kongresi, Ankara ,1997, s.223

(258) a.g.m. , s.223

(259) Yaşar Çoban , "Ulaştırmada Kombine Taşımacılığın Önemi",2.Ulusal Demiryolu Kongresi, Ankara , 1997 , s.244

(260) Süha Uyar, "Turizm ve Demiryolu" , 2.Ulusal Demiryolu Kongresi , Ankara ,1997 , s.279

AB ülkeleri ve eski Doğu Bloku ülkelerinin entegrasyonu çalışmalarında ulaştırma sektörüyle ilgili orta-uzun dönemdeki yeni projeler , kara ve demiryolu kombine taşımacılığında demiryolunun ağırlığını arttıracak biçimde geliştirilmesi amacına yönelik olup , UN/ECE ( United Nations European Commission of Economy ) tarafından oluşturulan AGR (European Agreement on Main International Traffic Arteries) , AGC ( European Agreement on Main International Railway Arteries) ve 1 Nisan 1991 tarihinde yürürlüğe giren AGTC ( European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations) ile kombine taşımacılıkta sunulan hizmetler ile yük trafiğinin yanı sıra , yolcu trafiğinde de artış beklenmektedir. <sup>(261)</sup>

Avrupa Topluluğu ülkeleri 1994'de bu amaçla "Trans-Avrupa Şebekesi" adlı yeni bir altyapı projesini gerçekleştirmeye başlamışlar ve 220 milyar ECU boyutlarındaki bu projeden en büyük payın demiryolları ile içsu yollarının alması hedeflenmektedir. <sup>(262)</sup> Bu proje ile Rotterdam-Hollanda/Almanya sınırı demiryolu bağlantılı kombine taşımacılığa yönelik hat , Lyon-Trieste arasında 2005 yılında tamamlanması planlanan yüksek hızlı tren/kombine taşımacılığa yönelik hat projeleri yapım sürecinde olup , Doğu Avrupa'dan Güneydoğu ve Merkez Avrupa'ya uzanan uluslararası demiryolu bağlantısı Trans European North-South Railway Project-TER ile demiryolu hizmetlerinde ilerleme hedeflenmiştir. <sup>(263)</sup>

---

(261) Güngör Evren ve İlknur Tekin , a.g.m., s.223

(262) Mete Tırman , "Taşımacılık Sektöründe "Kombine Taşımacılığın Dünü , Bugünü ve Yarınını" Bir Bakış" , 2.Ulusal Demiryolu Kongresi (Bildiriler) , Ankara , 1997, s.265

(263) Güngör Evren ve İlknur Tekin , a.g.m. , s.224

Nitekim Avrupa'da uzun dönemde uluslararası taşımacılığın 2/3'ünün kombine taşımacılık ile gerçekleştirilmesi hedeflenmektedir.<sup>(264)</sup>

Avrupa Demiryolları konteyner taşıma tekeli "İntercontainer" adlı bir şirkete devretmiştir. Bu şirket , 1 Temmuz 1993'de 1949 yılında kurulmuş olan "İnterfrigo" adlı şirketle birleşmiştir. Dolayısıyla ICF (İntercontainer-İnterfrigo) , uluslararası taşımalara üye 29 demiryolu firması tarafından kurulan bir firma olma özelliğini taşımaktadır. Macaristan'ın Sofron adlı şehri vagonların ana merkezi olup , İsviçre'nin Basel adlı şehri de sevk idarenin yapıldığı merkezdir.<sup>(265)</sup>

ICF'nin görevi , gerekli vagonu sağlamak , gerekli talepleri cevaplayabilmek ve diğer Avrupa demiryollarıyla gerekli bağlantıları , düzenlemeleri yapmaktır. ICF'nin taşımacılığının %50'sini Uzakdoğu ülkelerinden ve Amerika'dan Avrupa limanlarına gelen deniz konteynerları oluşturmakta olup , bu deniz konteynerları daha sonra Avrupa'da tren ile taşınmaktadır.<sup>(266)</sup>

#### **4.5. Dünya Demiryollarında 1980 Sonrası Yeniden Yapılanma**

Günümüzde "yeni demiryolu çağı" olarak adlandırılan dönem sadece hızlı tren ve kombine taşımacılık çerçevesinde değerlendirilmemelidir. Yeniden yapılandırma çerçevesinde yeni demiryolu çağı , dünyadaki farklı uygulamalarda birbirini takip eden ve

---

(264) Yaşar Çoban , a.g.m. , s.247

(265) Devlet Demiryolları 1. Bölge Müdürlüğü Ticaret Müdür Yardımcısı Mehmet Meriçli ile "Konteyner Taşımacılığı" konusunda yapılan özel görüşme , İstanbul, 10 Haziran 1999

(266) Soren Rasmussen , "Avrupa'da Kombine Taşımacılık" , 2.Ulusal Demiryolu Kongresi (Bildiriler) , Ankara , 1997 , s. 283

üç ayrı aşamadan geçen yeni bir gelişim çizgisiyle ortaya çıkmaktadır.<sup>(267)</sup>

Bu aşamalar sırasıyla , demiryollarının bünyesel sorunlarını giderebilmek için “yeniden yapılanma” , diğer ulaşım araçları ile rekabet edebilme olanaklarını geliştirmek için “ticarileşme” ve bu rekabet içinde özel girişimin sahip olduğu esneklik ve ataklık özelliklerinden yararlanmak , kamu kaynaklarının tüketimini en aza indirmek için “özelleşmek”tir.Demiryollarının tüm dünyada kamulaştırılması ağır mali bunalımları ve işletmecilik sorunlarını da beraberinde getirmiştir. Kamu demiryolu kuruluşlarının bünyesinde demiryolculuk asli faaliyetlerine ek olarak girilen ve sürekli genişleyen yan faaliyetler (vagon ve lokomotif üretimi , inşaat , sağlık , eğitim , turizm vb. faaliyetler) sebebiyle muhasebe sistemleri ve maliyetlerin izlenmesi karmaşıklaşmış , bu yan faaliyetlerin maliyetleri ve gelirleri ile asli faaliyetlerin (yük ve yolcu taşıma) gelir ve maliyetleri birbirine karışmıştır. Demiryollarının geleneksel yapılanması içinde yük , anahat yolcu ve banliyö yolcu hizmetleri sunulmakta ve bu kurumun üstlendiği işlevler arasında , altyapı sahipliği , altyapı geliştirme , altyapı bakım , işletme kontrolü , tren işletilmesi , çeken-çekilen araç (temini , bakımı) , pazarlama , maliyet/muhasebe yer almaktadır. Geleneksel demiryolu işletmeciliği talep ve pazara odaklanan bir yönetim anlayışını içermemektedir.Mühendislik kriterlerine göre yapılan üretim , müşteri ve pazar ihtiyaçlarına göre düzenlenmemektedir. Sonuçta bu hizmetler müşteri tarafından tercih edilmemekte ve taşımalar diğer ulaşım araçlarına kaymaktadır.

---

(267) Erhan Öncü , a.g.m., ss. 674-675

Avrupa ülkeleri 2000'li yıllarda 91/440 sayılı Avrupa Konseyi Direktifi doğrultusunda izlenen demiryolu politikalarını şu şekilde belirlemiştir:<sup>(268)</sup> Demiryolu kuruluşlarının bağımsızlığı , işletme ile altyapının en azından muhasebe bazında birbirinden ayrılması , yeni işleticilere hatlara erişim hakkı sağlanması , altyapı kullanım ücretlerinin ayrımcı olmayan bir şekilde belirlenmesi , demiryolu kuruluşlarının mali yapısının düzeltilmesi.

Mayıs 1993 tarihindeki Avrupa Ulaştırma Bakanlarının raporlarında da yeniden yapılanma ile ilgili şu iki temel unsur yer almıştır:<sup>(269)</sup>

a) Özellikle birikmiş borçların azaltılması , demiryollarına özerklik verilmesi (özelleştirme dahil) yolu ile mevcut demiryolu kuruluşlarının yapısının iyileştirilmesi ,

b) Rekabet yaratmak amacıyla altyapı şebekesinin yavaş yavaş yeni işleticilere açılması (95/18 nolu Avrupa Birliği direktifi doğrultusunda demiryolu lisansına sahip işleticiler)

Bununla beraber , demiryolu sektöründe mali yapının iyileştirilmesi için borçların genel bütçeye aktarılması , ayrı bir kuruluşa aktarılması gibi önlemler alınmıştır. Yeni bir demiryolu yasası çıkarılarak demiryolları ile hükümet arasında bağımsız bir ilişkinin kurularak demiryolları idaresinin özerk bir hale getirilmesi amaçlanmıştır. Ayrıca , altyapının da en azından muhasebe bazında işletmeden ayrılması birçok Avrupa ülkesinde tamamlanmıştır. Bu şekilde işleticiler için sektörde aynı koşullarda rekabet etme imkânı sağlanmaktadır.<sup>(270)</sup>

---

(268) 9. Ulaştırma Şurası , a.g.r. , s.8

(269) a.g.r. , s.9

(270) a.g.r. ,ss.9-10

Yeniden yapılanmanın bir diğer koşulu da altyapı kullanım katkısıdır. 91/440 sayılı Avrupa Konseyi Direktifi'ne uygun olarak birçok Batı Avrupa ülkesinde demiryolu altyapısına erişim ve transit geçiş konusunda yasal temel oluşturulmuştur. <sup>(271)</sup>

Altyapıyı kullanan herkesin kullanım oranına uygun olarak ücretlendirilmesi ve bununla birlikte "serbest erişim" koşullarının yaratılması sağlanacaktır. Demiryollarının paralı otoyol gibi kullanım oranında ücretlendirilmesi ve hattın üzerinde tren çalıştıran işleticilerin daha sonra müşterilerine yansıtacakları altyapı kullanım ücretini ödemeleri istenmektedir. AT'nin 1991 yılında aldığı kararla üye ülkelerin demiryollarında altyapı ve işletmeciliğin birbirinden ayrılması ilkesi benimsenmiştir. Şimdiye kadar kamu işleticisinin mülkiyeti olan ve sahip olduğu tekel hakkı sebebiyle sadece kendi trenlerinin kullandığı şebeke (hatlar , elektrifikasyon , istasyonlar vb.) artık bedeli karşılığı diğer işleticilerin de kullanımına açılmaktadır. Aynı zamanda bu sistem kıtasal şebekeler ve uluslararası işleticiler oluşturulmasını da sağlayacaktır. <sup>(272)</sup>

Ancak bu sistemin pratikteki sonucu tam açık değildir. Bu sebepten ötürü , Avrupa Komisyonu , UIC ve Avrupa Demiryolu Birliği (CER) tarafından mevcut çerçevenin tamamlanması için çalışmalar yürütülmektedir. <sup>(273)</sup>

Dünyada da yeniden yapılanma örnekleri mevcuttur.<sup>(274)</sup> İngiltere'de British Railways 1985 yılında bir kamu şirketine dönüştürülmüş ; yolcu, yük , uluslararası taşımalar ve destek hizmetleri olmak üzere iş alanları itibarıyla faaliyet alanları ayrılmıştır. 1993 yılında

---

(271) 9. Ulaştırma Şurası , a.g.r. , s.10

(272) Erhan Öncü , a.g.m. , s.678

(273) 9. Ulaştırma Şurası , a.g.r. , s.10-11

(274) Erhan Öncü , a.g.m. , ss. 680-684

Demiryolu Yasası kabul edilmiş ve aynı yıl BR , ellinin üzerinde ayrı şirkete ayrılmış olup , bu şirketler kademeli olarak satışa çıkarılmıştır. Yeni yapıda tüm şebeke, altyapı ve tren kontrolünden sorumlu olan 14 büyük istasyonun sahibi olan Railtrack şirketi ile 6 yük ve 25 yolcu taşıma şirketi oluşturulmaktadır. Railtrack ise bölünerek 7 altyapı bakım şirketi ve 6 yol yenileme şirketi oluşturulmuş , özelleştirilmiş ve orta vadeli sözleşmelerle taşıeron olarak Railtrack için çalışmaya başlamıştır. Ayrıca çeken-çekilen araçların sahibi olan , ağır bakım ve onarımdan sorumlu olan ve bu taşıtları tren işletme şirketlerine kiralayan 3 adet araç kiralama şirketi oluşturulmuş ; bu şirketler de sahip oldukları araçların ağır bakım ve onarım hizmetlerini BR'nin atelyelerini ve tesislerini satın alan daha küçük ihtisas şirketlerine yaptırmaktadırlar.

Şebekenin sahibi ve tren işletmesinden sorumlu olan Railtrack , ihale ile tren geçiş haklarını tren işletme şirketlerine satmaktadır. Zaman tarifelerine , coğrafik bölgelere , tren ağırlık ve büyüklüklerine göre serbest rekabet içinde belirlenen bu geçiş ücretleri yolun kullanım ya da kiralama bedelini yansıtmakta , Railtrack bu gelir ile altyapının bakım , onarım , işletme ve geliştirmesini yapmaktadır. Yolcu treni işleticileri lokomotif , vagon ve dizilerini araç kiralama şirketlerinden uzun dönemli olarak kiralarken , yük taşıma şirketleri genellikle kendi vagonlarına sahip bulunmaktadır.

Tüm bu sistemin işletilmesi , kurallar , anlaşmalar ve serbest rekabetin işleyişi devlet tarafından görevlendirilen bir mekanizma tarafından denetlenmektedir. Ancak her serbest rekabetin sonucunda oluşan tekelleşme tren işletme şirketlerinde de görülmüş ve 6 yük taşıma şirketinden 4'ü bir şirketin denetimine girmiştir.

Japonya'da da Japon Ulusal Demiryolları ( JNR) 6 bölgesel yolcu şirketi ve 1 ulusal yük şirketine ayrılmış ve hepsi şirketleştirilerek hükümetin işletme üzerindeki etkisi ortadan kaldırılmıştır. 6 yolcu şirketinden 3'ü (JR-Doğu , JR-Batı , JR-Orta) verimliliği yüksek hatlara sahip iken , diğer 3'ü de ( JR-Hokaido , JR-Shikoku , JR-Kyushu) zarar etmesi beklenen düşük yolculuk talebi olan hatlara sahiptir. Yük şirketinin demiryolu şebekesi ve yol boyu tesisleri bulunmadığından , bedeli karşılığında 6 yolcu şirketinin hatlarına serbest erişim hakkı sağlanmıştır. Ayrıca Shinkansen işletmeciliği için (hızlı tren ağı) yeni bir şirket kurularak hisse senetleri 6 yolcu şirketine dağıtılmıştır. 1987'de JNR 7 ayrı şirkete ayrılmış ve Ekim 1993'den itibaren de özelleştirilmeye başlanmıştır.

İsveç demiryollarında ise daha muhafazakâr bir çizgi izlenmiş ; 1988 yılında demiryolu işletmeciliğinden sorumlu (SJ) ve altyapıdan sorumlu (BV) olmak üzere iki ayrı kamu kuruluşu oluşturulmuş ; SJ , anahat uzun mesafe yolcu ve yük taşımacılığını BV tarafından işletilen ve bakımı yapılan hatları kullanarak gerçekleştirmekte , kullanım ve yıpranım bedeli olarak devlet tarafından belirlenen bir bedeli BV'ye ödemektedir. Yerel ve bölgesel yolcu taşımacılığında sorumlu olan yerel yönetimler de ya bu işletmeciliği BV'nin hatları üzerinde kendileri yapmakta ya da SJ'den bu hizmetleri gerçekleştirmesini istemektedirler. Zamanla yerel ve bölgesel idarelerin demiryolu işletme olanakları genişletilmiş , kendi bölgelerinin yanı sıra , komşu bölgelere de geçecek şekilde tren işletmelerine izin verilmiştir.

Haziran 1996'dan itibaren gerekli koşulları sağlayan her şahıs ve şirketin BV altyapısı üzerinde tren işletmesine ve hatta bedelini ödeyerek serbest erişime geçmesine olanak tanınmıştır. Ancak uzun mesafeli bölgelerarası yolcu taşımacılığında SJ'nin tekel konumu şimdilik korunmuştur.

Bu ülkelerin yanı sıra , İtalya , Almanya , İsviçre , Danimarka , Polonya , Macaristan , Romanya , Meksika , Arjantin , Şili , Pakistan 'da da yeniden yapılanma uygulamaya konmuştur. Ancak yeniden yapılanma çerçevesinde ticari bir anlayışa bürünen demiryolları işletmelerinin personel politikalarında da verimi yükseltmek ve aşırı istihdamı önlemek yönünde girişimlerde bulunulmuş ve personel sayısı büyük ölçüde azaltılmıştır.

## **V. BÖLÜM**

### **TÜRKİYE CUMHURİYETİ DEMİRYOLLARININ GELİŞİMİ**

#### **5.1. 1923-1939 DÖNEMİ**

##### **5.1.1. T.C. Demiryollarının Kurumsallaşması ve Demiryolları Politikası**

Osmanlı İmparatorluğu devrinden kalma ve milli sınırlar dahilinde tamamı yabancı şirketlerce işletilen demiryollarının uzunluğu 1923 yılı itibarıyla 4072 km. olup , toplam 4183 km'lik demiryolu vardır.<sup>(1)</sup> Toplam vagon sayısı 2186, buharlı lokomotif sayısı 118'dir.<sup>(2)</sup>

Cumhuriyet dönemi öncesinde hakim ulaşım modeli , bilindiği gibi, yurtiçi zengin tarım alanları ve hammadde olanaklarını , liman hinterlandına açan , ağaç şeklinde dallanıp budaklanan, hammadde ve tarım ürünlerinin toplama merkezlerinde son bulan sistemden oluşmuştur.<sup>(3)</sup>

Cumhuriyet döneminin başında ulaşım politikasının esasını demiryollarının kamulaştırılması ve yenilerinin yapılması oluşturur. Buradan hareketle , Cumhuriyet döneminde milli ekonomi yaratma politikası demiryollarına şu hedeflerle yansımıştır: <sup>(4)</sup>

1) Potansiyel üretim merkezlerine – doğal kaynaklara ulaşabilmek ,

---

(1) Şevket Süreyya Aydemir , Tek Adam , Remzi Kitabevi , İstanbul , 3. Cilt , 1992 , s.352

(2) Süreyya Hiç , Türkiye Ekonomisi , Filiz Kitabevi , İstanbul , 1994 , s.384

(3) Saffet Atik , a.g.m. , ss.123-124

(4) Arif Merdol , "Ülkemiz Ulaşım Sistemine Pahalı Bir Müdahale : Otoyollar Serüveni" , İTÜ Vakıf Dergisi , Sayı:25 , Mart 1998 , s. 17

2) Üretim ve tüketim merkezleri arasında demiryolları bağlantısı gerçekleştirmek ; özellikle limanlar ile ard bölgeler arası ilişkileri demiryolu ile kurmak ,

3) Ekonomik gelişmenin ülke düzeyinde yayılmasını sağlamak amacıyla özellikle az gelişmiş bölgelere ulaşmak ,

4) Milli güvenlik ve bütünlüğün sağlanması amacıyla ülkeyi demiryolları ağıyla örmek.

Bu amaçlarla ilk olarak , o zamana kadar yabancı şirketlerin elinde bulunan ve 1. Dünya Savaşı sırasında terkedilen topraklarda kalan demiryolları ele geçirilmiş ve 1920 yılında TBMM kararıyla Anadolu-Bağdat hattının 326 km.lik bölümü ile İzmir-Kasaba (Turgutlu) , Afyon-Uşak hatlarının idaresi için Eskişehir’de geçici bir “İşletme Umum Müdürlüğü” heyeti kurulur ki , bu kuruluş Kurtuluş Savaşı’ndan sonra Haydarpaşa’ya nakledilir. <sup>(5)</sup>

1923-1930 devresinde en büyük atılım Demiryolları siyasetinde görülmüştür. Lozan Antlaşması’ndan sonra 3 Mart 1924’de demiryolları siyaseti kanunlaşmıştır. 24 Mayıs 1924 tarih ve 506 sayılı yasa ile Anadolu Demiryolları’nın satın alınmasına karar verilmiş ve Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyet-i Umumiyesi kurulmuştur. <sup>(6)</sup>Bu yönetim o tarihte Bayındırlık Bakanlığı’na bağlı katma bütçeli bir idaredir. <sup>(7)</sup> Ayrıca 24 Mayıs 1924 tarihli kararla çeşitli birimler oluşturulmuştur : <sup>(8)</sup>

Öncelikle , Sovyet Rusya’dan satın alınan ve bir süre askeri makamlarca işletilen Erzurum-Kars-Sarıkamış dar ve geniş hatların işletilmesi için kurulan Erzurum-Sarıkamış-Kars ve Şuabatı Demiryolları

(5) Başbakanlık ve Basın Yayın Genel Müdürlüğü , Türkiye , Ankara , 1983 , s.284

(6) Ulaştırma Bakanlığı , a.g.k. , s.44

(7)Enver Berkmen , “Ülkemiz Demiryollarının Örgütsel Yapısı” , 1.Ulusal Demiryolu Kongresi (Bildiriler) , Ankara , 1979 , s.370

(8) Başbakanlık ve Basın Yayın Genel Müdürlüğü , a.g.k. , s.285

Müdürlüğü Havalı-i Şarkıye Demiryolları İdaresi oluşturulmuş ve yeniden yapılması kararlaştırılan hatların yapımı için de Demiryolları İnşaat ve İşletme Müdürlüğü kurulmuştur. Bundan sonra da bu 3 kuruluşu biraraya toplamak , hem işletmeyi hem de demiryolu yapımını bir elden yürütmek, mümkün olduğunca birçok yerleşim yerine ulaşılabilirliği sağlamak , milli sanayii kalkındıracak şekilde demiryollarını önemli bir araç olarak kullanmak amacıyla 23 Mayıs 1927 tarih ve 1042 sayılı yasa ile “Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi” adıyla Bayındırlık Bakanlığı’na bağlı bir örgüt kurulmuştur. <sup>(9)</sup> 26 Mayıs 1934 tarih ve 2443 sayılı yasa ile “Devlet Demiryolları ve Limanları İşletmesi Umum Müdürlüğü” Bayındırlık Bakanlığı’na bağlı katma bütçeli bir kuruluş haline getirilmiştir. <sup>(10)</sup> 27 Mayıs 1939 tarihinde çıkarılan 3612 sayılı kanunla Devlet Demiryolları ve Limanları İşletmesi Umum Müdürlüğü Bayındırlık Bakanlığı’ndan ayrılarak Ulaştırma Bakanlığı’na bağlanmıştır. Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde görevini sürdüren Devlet Demiryolları ve Limanları İşletmesi Umum Müdürlüğü , 29 Temmuz 1953 tarihinden sonra da 6186 sayılı kanunla bir İktisadi Devlet Teşekkülü haline getirilmiş ve artık bu işletmenin adı “Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi” olarak değiştirilmiştir. Son olarak uygulamaya konan 18.06.1984 tarih ve 233 sayılı KHK ile Kamu İktisadi Kuruluşu haline getirilmiştir. <sup>(11)</sup> TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü Yönetim Kurulu, Kuruluşun en yüksek düzeyde ve sorumlu karar organı olup 1 başkan ve 5 üyeden oluşur. Bu 5 üyenin 2’si Genel Müdür Yardımcısı , 2’si Ulaştırma Bakanlığı temsilcisi ve 1’i de Hazine Müsteşarlığı temsilcisidir. <sup>(12)</sup>

---

(9) Hasan Taşan , a.g.m. , s.232

(10) Başbakanlık ve Basın Yayın Genel Müdürlüğü , a.g.k. , s.285

(11) TCDD , TCDD 1987 Faaliyetleri Özeti , s. 12

(12) TCDD APK Dairesi, 1997 Faaliyet Raporu , s.8

### 5.1.2. TCDD’NİN GÖREVLERİ

TCDD’nin görevlerini şöyle sıralamak mümkündür : <sup>(13)</sup>

1) Devletçe kendisine verilen demiryollarını , rıhtım , liman ve iskeleleri işletmek , genişletmek ve yenilemek ,

2) Kanun , tüzük , yönetmelik , kalkınma planı ve yıllık programlar çerçevesinde müesseselerini , bağlı ortaklıklarını ve iştiraklerini yönlendirmek ve bunlar arasındaki koordinasyon ve işbirliğini sağlamak ,

3) Demiryolu taşımacılığını tamamlayıcı nitelikteki feribot ve tesisleri dahil , her türlü taşıma işlerini yapmak ,

4) Görevlerinin gerektirdiği ambar , antrepo , depo , sundurma , silo , akaryakıt depoları ile benzeri tesisler ve umumi mağazalar kurup işletmek , yolcu ihtiyaçları için emanet odaları , otel , lokanta , gazino , büfe ve benzeri yerleri kurup işletmek veya işlettmek ,

5) Sigorta acentacılığı yapmak ,

6) Yabancı ülke demiryolları ile anlaşmalar yapmak ve demiryolu taşımacılığı ile ilgili olan uluslararası birliklere katılmak. Nitekim TCDD , Uluslararası Demiryolları Birliği , CIM , CIV , Demiryolu Teknik Birliği (UT) , Uluslararası Demiryolu Taşımacıları Komitesi (CIT) , Avrupa Yük Trenleri Orer Konferansı (CEM) , Avrupa Yolcu Trenleri Orer Konferansı (CEH) , Eurofima , Uluslararası Yük Vagonları Birliği (RIV) , Uluslararası Demiryolu Kongresi Birliği (AICCF) gibi uluslararası kuruluşlara üye olup,İnterfrigo adlı şirkete de 1956 yılında hissedar konumunda iken , 1 Temmuz 1993’de İntercontainer ve İnterfrigo adlı şirketlerin birleşmesiyle bu şirketlere ortak statüsüne geçmiştir.

---

(13) Ender Çetinkaya , “Genel Ulaştırma Politikası” , Yeni Ekonomik Politikalar Karşısında Ulaştırma Sektörünün Sorunları Seminer Tebliğleri , TEBIAT Turizm , Ekonomi , Bilimsel Araştırma ve Tanıtma Merkezi Yayını , İstanbul , 1985 , ss. 82-83

### 5.1.3. Yeni Hatların Yapımı ve İktisadi Kalkınma

Belirlenen amaçlar ve oluşturulan kurumlar doğrultusunda Türkiye hükümeti , öncelikle Ilıca(Edremit)-Palamutluk hattını satın almıştır.<sup>(14)</sup> 1 Ocak 1928'de Anadolu Demiryolları İşletmesi , 5 Ocak 1929'da Mersin-Adana hattı satın alınmıştır.<sup>(15)</sup> Konya'dan Karaman ve Ulukışla , Adana Fevzipaşa , Halep üzerinden Nusaybin'e giden Bağdat hattının Konya-Adana kısmı 1923'den beri Türkiye Cumhuriyeti'ne aittir.<sup>(16)</sup> Satın alınan Anadolu Demiryolu hattı <sup>(17)</sup> , İzmit'te kâğıt ve selüloz fabrikalarının , Eskişehir'de şeker fabrikasının kurulmasını sağlamış ; aynı şekilde Adana'nın pamuk merkezi olması ve demiryolunun Adana ilini Mersin limanına bağlaması üretimi ve ihracatı büyük ölçüde teşvik etmiştir. <sup>(18)</sup>

İlk 5 yıllık endüstri programının temeli olan Türkiye mensucat fabrikaları Anadolu-Bağdat Demiryolu şebekesinin yeni hatları üzerinde kurulmuştur.29 Mayıs 1927'de Ankara-Kayseri hattı , 30 Ağustos 1930'da Kayseri-Sivas hatları işletmeye açılmıştır. Bu şekilde İç Anadolu hububatı ile batı şehirlerinin ihtiyacı sağlanmıştır. Halbuki önceden Anadolu köylüsü nakil yollarının yokluğu yüzünden mahsulünü satmak imkânını bulamamış ve bunun sonucunda sahildeki şehirlerin hububat ihtiyacı ithalat yoluyla karşılanmıştır. Hat 15 Aralık 1932 tarihinde Samsun'a varmıştır. Böylece Karadeniz'in bir limanı ile memleketin iç

(14) Müşerref Öztürk , " Demiryollarımızın İktisadi Ehemmiyeti" , Demiryolları Mecmuası ,18.Cilt, 1943 , s.23

(15) Şevket Süreyya Aydemir , a.g.e. , s.357

(16) Müşerref Öztürk , a.g.m. , s.24

(17) Bilindiği gibi , Haydarpaşa-İzmit-Arifiye-Bilecik-Eskişehir hattı Anadolu Demiryolunun ilk kısmını oluşturur. Eskişehir'de bu hattın bir kol Ankara'ya , diğeri de Afyon üzerinden Konya'ya gider. Ayrıca Afyon'dan Turgutlu üzerinden bir kol da İzmir'e gider.Ayr.bilgi için bkz: Müşerref Öztürk , a.g.m. , s.24

(18) a.g.m. , s.24

kısımları birleştirilmiş ve 1926'da bir Türk şirketi tarafından yapılan Samsun-Çarşamba hattı da 1933'de satın alınarak Türkiye Devleti'ne geçmiştir. Böylece Karadeniz şehirlerinin ürünleri ülkenin iç kısımlarına nakledilebilmiş ve de İç Anadolu'dan çıkarılan hububat da en kısa yolla Samsun'a gönderilip gemilere yüklenmiş olup , Sivas-Samsun arasında, Turhal'da bir şeker fabrikası ve Sivas'ta da büyük bir demiryolu fabrikası kurulmuştur. Öte yandan 1 Haziran 1931'de Mudanya-Bursa hattı satın alınmış ve 1927 yılında Ankara'nın doğusunda Irmak'tan öte tarafa "Taşkömürü Hattı" olarak bilinen hattın inşasına başlanılmıştır. Bu hat Zonguldak zengin taşkömür havzasını ülkenin iç kısımları ile bağlayacak ve bu suretle sanayi kuruluşları için gereken yakacak madde sağlanacaktır. Hattın Irmak'tan Çankırı'ya kadar olan birinci kısmı 1931'de , Zonguldak'a kadar olan ikinci kısmı 1935'de bitirilmiş ve 19 Kasım 1936'da Filyos-Çatalağzı hattı işletmeye açılmıştır. Eskipazar ile Hisarönü(Filyos) arasında , Karabük'te Türkiye'nin en önemli demir-çelik fabrikası kurulmuştur. <sup>(19)</sup> 23 Nisan 1932 tarihinde Fransızlar tarafından işletilen Afyon-Karahisar-İzmir hattına karşılık olarak Kütahya-Balıkesir hattı işletmeye açılmıştır. <sup>(20)</sup> 1927 yılında Devlet , Fevzipaşa'dan Malatya ve Ergani üzerinden Diyarbakır'a kadar "Bakır Hattı" denilen bir hattın inşasına başlamış ve bu hattın Malatya'ya kadar olan kısmı 23 Nisan 1931'de işletmeye açılmış ; 27 Nisan 1933'de Adana-Fevzipaşa hattı satın alınmış, 1935 yılında Malatya-Diyarbakır hattı işletmeye açılmış olup, böylece bakır madeninin Mersin limanına kadar getirilip buradan gemilere yükletilmesi sağlanmıştır. <sup>(21)</sup>

---

(19) Müşerref Öztürk , a.g.m. , s.24

(20) Şevket Süreyya Aydemir , a.g.e. , s.365

(21) Müşerref Öztürk , a.g.m. , s.25

Öte yandan 2 Eylül 1933 tarihinde Kayseri-Ulukışla-Boğazköprü hattı işletmeye açılmıştır ki , bu hat Anadolu'nun kuzey ve güney kısımlarını birleştiren ilk hattır. <sup>(22)</sup> 31 Mayıs 1934'de İzmir-Kasaba (Turgutlu) ve devamı, 1 Ocak 1935'de İstanbul Rıhtım Şirketi , 1 Haziran 1935'de Aydın demiryolları satın alınmıştır. <sup>(23)</sup>

26 Mart 1936'da Bozanönü-Isparta hattı işletmeye açılmıştır. Bakır hattına ilaveten Malatya-Çetinkaya-Sivas hattı inşa edilerek 1936'da işletmeye açılmıştır. Demir madeninin bulunduğu yerler olan Hekimhan ve Divriği'yi de içine alan demiryolları döşenmiş ve 16 Ağustos 1937'de Hekimhan-Çetinkaya , 20 Kasım 1937'de Çetinkaya-Divriği , 15 Ağustos 1938'de Divriği-İliç , 10 Ekim 1938'de İliç-Erzincan hatları ve 1939'da da Erzurum'a kadar işletmeye açılmıştır. <sup>(24)</sup> Ayrıca 1936 yılında Afyon-Karahisar-Antalya istikametinde yeni bir hattın inşasına başlanmış ve Afyon-Antalya hattı Isparta ve Burdur'a kadar tamamlanıp işletmeye açılmıştır. <sup>(25)</sup> Böylece demiryolları bir taraftan Erzurum ve Diyarbakır'a , diğer taraftan Zonguldak'a varmıştır. Öte yandan 1 Ocak 1937'de Edirne-Istanbul ve Babaeski-Kırklareli hatları satın alınmış ve bu hat üzerinde Türkiye'nin önemli sanayi kuruluşlarından olan Alpullu şeker fabrikası kurulmuştur. <sup>(26)</sup> Bu hat ile Türkiye'nin Batılı ülkelerle ticari ilişkilerinin kurulması ve geliştirilmesi sağlanmıştır. 1938 yılı itibarıyla ülke çapında toplam uzunluk %66.6 arttırılarak 6800 km.'yi aşmıştır. <sup>(27)</sup>

---

(22) Müşerref Öztürk , a.g.m. , s.25

(23) Ş.Süreyya Aydemir , a.g.e. , s.365

(24) a.g.e. , s.357

(25) Ünsal Yavuz , a.g.k. , s.1646

(26) Müşerref Öztürk , a.g.m. , s.24

(27) Yakup Kepenek ve Nurhan Yentürk , a.g.e. , s.40

Atatürk Türkiye'sinin izlediği demiryolları siyasetinin en önemli özelliği , yeni demiryolu yapımının her türlü kaynak sıkıntısı ve teknolojik yetersizliğe rağmen yerli olanaklarla sürdürülmeye çalışılmış olması ve dış borçlanmanın da demiryolu yapımının finanse edilmesinde önemli bir araç olarak kullanılmasıdır. <sup>(28)</sup>

Ayrıca 1923 İzmir İktisat Kongresi'nde alınan kararlar 1930'lu yıllara kadar izlenen ekonomi politikalarında son derece etkili olmuştur.Yeni devlet , bu dönemde bir yandan Kongre'de egemen olan görüşe uygun olarak tarım ve ticaret sektörlerinde gelişmeyi desteklerken , diğer yandan da ulusal bir politika izlenerek yabancı şirketlerin büyük bir kısmını millileştirmiştir. <sup>(29)</sup>

Görüldüğü üzere , 1932-1939 yılları arasında düzenlenen ilk Kalkınma Planı hedefi biraz daha ilerletmiş ve yeni ekonomik politikaya uygun olarak yalnız ticari teşvik ve bölgeleri birbirine bağlamak için değil, yeni kurulan üretim tesislerini , fabrikaları birbirlerine ve liman kentlere bağlamak için de demiryolu yapımına devam edilmiştir. <sup>(30)</sup>

#### **5.1.4. Cumhuriyetin Kurulmasından İtibaren Gelişimi**

##### **Hız Kazanan Demiryolu Fabrikaları**

Cumhuriyet döneminden itibaren demiryoluyla ilgili atelye bazında bulunan kuruluşların geliştirilerek fabrika haline dönüştürülmesi için gösterilen çabalar hız kazanmıştır.

##### **5.1.4.1. TÛLOMSAŞ (Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi A.Ş.)**

1894 yılında Haydarpaşa-Bağdat Demiryolu şebekesinin buharlı lokomotif ve vagon onarımını yapmak üzere " Bakım ve Revizyon

---

(28) Süreyya Hiç , a.g.e. , s.384

(29) İrem Acaroğlu , "Ulaşım Sistemleri ve Demiryolu Ulaşım Sisteminin Bunlar İçindeki Yeri" , 1.Ulusal Demiryolu Kongresi (Bildiriler) , Ankara , 1979 , s.258

(30) a.g.m. , s.258

Atelyesi” olarak kurulan ve 1924 yılında TCDD’ye ait olan Eskişehir Cer Atelyesi günümüzdeki adıyla T LOMSA  ( Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi A. .) 1924 yılından itibaren fabrika olacak şekilde hızla geliştirilmiştir. <sup>(31)</sup> Eskişehir Cer ve Yol Atelyeleri , 1958 yılında Eskişehir Demiryolu Fabrikası , 1970 yılında Eskişehir Lokomotif ve Motor Sanayi Müessesesi (ELMS) ve 1986 yılındaT rkiye Lokomotif ve Motor Sanayi A. . (T LOMSA ) haline getirilmiştir.<sup>(32)</sup> 500.000 m<sup>2</sup>.’lik toplam alana sahip olan T LOMSA  , fabrikalar , idari binalar , misafirhane,lojmanlar ve spor salonundan oluşan sosyal tesisler ve ambarları ile toplam 176.000 m<sup>2</sup>.’lik kapalı alana sahiptir.<sup>(33)</sup>

T LOMSA ’ın üretimde bulunduğu alanlar ; çeşitli lokomotif (Dizel Elektrikli Anahat Lokomotifi , Elektrikli Anahat Lokomotifi ve Dizel Hidrolik Manevra Lokomotifi) , boji’li çeşitli tipte yük vagonu (konteyner , cevher , sarnıç, boraks) , demiryolu köprü ve  elik konstrüksiyon , vinçler , demiryolu makası , çeşitli döküm i leri ( elik , Bronz , Alüminyum) ve çeşitli lokomotif onarımı , 3.  ahıslar (Etibank gibi) siparişleri olarak sıralanabilir.<sup>(34)</sup>

#### **5.1.4.2. T DEMSA  ( Türkiye Demiryol Makinaları Sanayi A. .)**

Demiryolları a ının Erzurum’a kadar varması , bu bölgeye yakın bir noktada vagonların ve lokomotiflerin bakım ve onarımlarının yapılacağı bir fabrikanın kurulmasını gerekli kılmıştır. 1934 yılında temeli atılan “Sivas Cer Atelyesi” 1939 yılında işletmeye açılmıştır.<sup>(35)</sup>

Başlangıçtaki hedefi Orta ve Doğu Anadolu’da çalışan buharlı

---

(31) Veysel Atasoy , Ulaştırma ve Haberleşme Hizmetlerindeki Gelişmeler , Ankara , 1986 , s.58

(32) Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi A. . Genel Müdürlüğü , Brifing Raporu , 8 Ağustos 1997 , s.1

(33) a.g.r. , s.1

(34) a.g.r. , s.5

(35) Veysel Atasoy , a.g.e. , s.59

lokomotifler ile yük vagonlarının onarımını yapmak ve bunlar için yedek parça üretmek olan fabrikanın kapsamı , 1951'de "Dökümhane ve Donatım Tesisleri" olarak genişletilirken , 1953'de de ikinci bir kuvvet santrali sisteme dahil edilmiştir.<sup>(36)</sup>Böylece 1953 yılından itibaren Sivas Cer Atelyesi yük vagonu yapımına da başlamıştır.<sup>(37)</sup>

1966 yılında saçhane,sustahane ve elektrik atelyesiyle daha da büyüyen fabrika, 1972 yılında Sivas Demiryol Makinaları Sanayi Müessesesi (SİDEMAS) haline getirilmiştir. Planlı yatırım döneminde Eskişehir, dizel lokomotif üretimi için organize edilince, buharlı lokomotiflerin her türlü sorumluluğunu tek başına Sivas üstlenir. Buharlı lokomotifler kullanımdan alınıncaya kadar SİDEMAS yük vagonu üretimine de devam etmiştir. 1986 yılında Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayi A.Ş. (TÜDEMSAŞ) adıyla yeniden yapılandırılan tesislerde, yük vagonu üretimine oldukça ağırlık verilmiş ve TÜDEMSAŞ, demiryolu yük taşımacılığında önemli bir konuma gelmiştir.<sup>(38)</sup> TÜDEMSAŞ, her çeşit bojsiz yük vagonları ve hizmet vagonlarının üretimi yanında çeşitli döküm işleri ve makine parçaları da yapmakta olup , yılda 1500 yük vagonu üretebilecek kapasiteye sahiptir.<sup>(39)</sup>

#### **5.1.4.3. TÜVASAŞ (Türkiye Vagon Sanayi A.Ş.)**

Bu kuruluş, Eskişehir ve Sivas'ta bulunan demiryolu fabrikalarının yükünü hafifletmek amacı ile 1951 yılında Adapazarı'nda "Vagon Onarım Atelyesi" olarak kurulmuştur.Vagon Onarım Atelyesi 10

---

(36) Ulaştırma Bakanlığı , Cumhuriyetin 70. Yılında Ulaştırma ve Haberleşme , Ankara , 1993 , s.69

(37) Veysel Atasoy , a.g.e. , s. 59

(38) Ulaştırma Bakanlığı , a.g.e. , s.71

(39) Ulaştırma Bakanlığı , Cumhuriyetin 60. Yılında Ulaştırma ve Haberleşme , Ankara , 1983 , s.47

yıl boyunca Fransız, İngiliz, Alman yapımı 1200 adet yolcu ve 600 adet yük vagonunun bakımı ve onarımını yapmıştır. <sup>(40)</sup>

1961 yılından itibaren Vagon Onarım Atelyesi vagon imalatına başlamıştır. 1961 yılına kadar Fransa'dan kiraladığı vagonlarla hizmet veren TCDD , Adapazarı'nda bulunan Vagon Onarım Atelyesi'nin gelişmesi için çok çaba sarfetmiştir.

1970'li yılların başında Adapazarı Vagon Fabrikası , uluslar arası standartlara uygun , modern , boji anahat yolcu vagonu üretimine başlamıştır. TCDD İşletmesi Fransa'dan vagon kiralamayı bırakır , %95 yerlilik oranıyla üretilen Türk vagonlarıyla hizmet vermeye başlar. 1974 yılında Adapazarı Vagon Fabrikası dış ülkelere vagon satmaya başlar. Pakistan ve Bangladeş ihraç yapılacak ülkelerin başında gelmektedir. <sup>(41)</sup> Yolcu vagonu imalatı yanında 1979 yılında ilk yerli elektrikli banliyö treni (elektrikli dizi) imalatı da gerçekleştirilmiştir. <sup>(42)</sup>

1985 yılında yeniden yapılanan Adapazarı Vagon Fabrikası'nın adı Türkiye Vagon Sanayi A.Ş. (TÜVASAŞ) olarak değiştirilmiş ve bu kuruluş , 1988 yılından itibaren ürün bazında teknolojik gelişmeleri takip eder hale gelmiştir. <sup>(43)</sup>

TÜVASAŞ'ın ana uğraş konuları arasında , çeşitli tipte yolcu vagonu imalatı ve yolcu vagonu onarımı , elektrikli dizi imali , yolcu vagonu yedekleri , ray otobüs , 3. şahıs siparişleri yer almakta olup TÜVASAŞ , yılda 200 yolcu vagonu üretebilecek kapasiteye sahiptir. <sup>(44)</sup>

Bu üç sanayi kuruluşu (TÜLOMSAŞ , TÜDEMSAŞ, TÜVASAŞ) TCDD'nin en büyük tamir , bakım ve yenileme yeridir. Burada büyük

---

(40) Ulaştırma Bakanlığı , Cumhuriyetin 70. Yılında Ulaştırma ve Haberleşme , Ankara , 1993, s.76

(41) a.g.k. , ss. 76-77

(42) Veysel Atasoy , a.g.e. , s.60

(43) Ulaştırma Bakanlığı , a.g.e. , s.77

(44) TCDD , 1987 Faaliyetleri Özeti , s.87

hasar görmüş , devrilmiş ve yıpranmış olan lokomotif , vagon , motorlu tren , motor büyük tamir görür ve yenilenir. <sup>(45)</sup>

Eskişehir , Adapazarı ve Sivas'ta bulunan üç büyük sanayi kuruluşu TCDD Genel Müdürlüğü'ne bağlı kuruluşlar olarak çalışmakta iken , işletme ve imalatı ayırmak , bu kuruluşların tamamen uzmanlık alanları ile ilgili konularla ilgilenmesini sağlamak ve kapasitelerini daha verimli bir çalışma ortamı içinde değerlendirerek milli ekonomiye kazandırmak , yabancı sermaye ile işbirliğine gidilerek teknolojik gelişmeleri yakından takip etmek , bunları uygulama alanına koymak ve bu kuruluşların ihraç imkânlarını genişletmek amacıyla 1986 yılında Ekonomik İşler Yüksek Koordinasyon Kurulu kararı gereğince TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü'ne bağlı ortaklıklar halinde yeniden teşkilatlandırılmış ve bu 3 sanayi kuruluşu TÜLOMSAŞ ,TÜDEMSAŞ ve TÜVASAŞ olarak isimlendirilmişlerdir. <sup>(46)</sup>

Örneğin ; TÜLOMSAŞ bir bağlı ortak olarak bünyesinde %99.96'lık hisse oranıyla TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü , %0.01'lik hisse oranıyla Türkiye Gemi Sanayi A.Ş. , %0.01'lik hisse oranıyla Türkiye Demir-Çelik İşletmeleri Genel Müdürlüğü (ERDEMİR) , %0.01'lik hisse oranıyla Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu ve %0.01'lik hisse payıyla da Asil Çelik Sanayi ve Ticaret A.Ş.'yi bulundurmaktadır. <sup>(47)</sup>

---

(45) Mehmet Nöker , "TÜLOMSAŞ Dizel Lokomotif ve Dizel Motoru İmalat Projesi" , 2.Ulusal Demiryolu Kongresi (Bildiriler) , Ankara , 1997 , s.459

(46) Ulaştırma Bakanlığı , Türkiye'de Ulaşım , Ankara , 1987 , s.56

(47) TÜLOMSAŞ Brifing Raporu , s.4

### 5.1.5. Demiryolu Yan Sanayisi

Demiryolu yan sanayisinin kurulması ise 1940'lı yıllardan sonraya rastlamaktadır.

1944 yılında Ankara'da kurulan demiryolu fabrikasında çeken ve çekilen demiryolu araçlarının tamiri , tekerlek tamiri yapılmakta ve Behiçbey'de 1969'da kurulan uzun ray kaynak fabrikası ile de ayrıca hizmet verilmektedir. <sup>(48)</sup> Demiryolu üst yapısının önemli bir elemanı olan travers<sup>(49)</sup> için de 1962 yılında Afyon'da beton travers fabrikası ve 1979 yılında Sivas'ta beton travers fabrikası kurulmuştur.<sup>(50)</sup> Afyon'daki travers fabrikasında ayrıca demiryollarının ihtiyacı olan bağlantı malzemelerinin de bir bölümü üretilir.1992 yılında ise Çankırı'da demiryolu için gerekli olan bir tesis olan Makas Fabrikası kurulmuştur.<sup>(51)</sup>

Bilindiği gibi , demiryolunun iki ana bölümü vardır : Altyapı ve üstyapı. Altyapı , yolun geçtiği yerlerde , doğal arazideki çukur yerlerin doldurulmak, yüksek yerlerin yarılmak veya tünel delerek geçilmek suretiyle elde edilen , düzeltilmiş toprak kısma denmektedir. Altyapının balast (taş kırıklıkları) serilmek üzere düzeltilmiş düzgün toprak yüzüne de "platform" adı verilir. Altyapı , yarmalar , dolmalar , tüneller , köprüler, geçitler,sağlamaştırma yapıları ve dayanak duvarlarından oluşmaktadır. Üstyapı ise , üstünde trenlerin hareket etmesini sağlayan , trenlerin

---

(48) TCDD İstatistik Yıllığı , 1992-1996 , s.20

(49) Travers, raydan gelen yükleri daha geniş bir zemine yayarak balasta ileten , iki ray arasındaki açıklığı koruyan , rayın altına döşenmiş yol üst yapı malzemesine denir. Ayr. Bilgi için bkz:Süleyman Sırrı Sözal , Genel Yol Bilgisi , TCDD Meslek Lisesi Yayını , Eskişehir , 1987 , s.31

(50) TCDD İstatistik Yıllığı , 1992-1996 , s.20

(51) a.g.e. , s.20

ağırlığını daha geniş bir zemin olan platforma aktaran , ray , travers , balast ve bağlantı malzemesinden oluşan topluluğa denmektedir. <sup>(52)</sup>

Bir üst yapı malzemesi olan raylar , ülkemizde maalesef yeterli dayanıklılıkta üretilmemektedir. Ray çeliği çok özel bir çelik türüdür. Çok sert , sağlam , güneş , yağmur , sıcak , soğuk iklim koşullarına karşı son derece dayanıklı olması , kırılmaması ve aynı zamanda esnek olması , ayrıca çelik üretiminde kullanılan karbon adlı maddenin ne kadar kullanılacağına iyi hesaplanması gerekmektedir. Çünkü karbon oranı arttıkça ray çeliği kırılma eğilimindedir. Sonuç olarak ray aşınmayacak kadar sert , fakat kırılmayacak kadar da esnek olmalıdır. Bunun yanında ucuza imal edilmeleri gerekir. Bu da çok özel formüllerle gerçekleştirilebilir. Bu yüzden alaşım ve imal formülü gelişmiş ülkeler tarafından gizli tutulmaktadır. <sup>(53)</sup> Ülkemizde de rayların daha sağlam ve daha kaliteli üretilmesini sağlayacak teknolojinin elde edilmesi için hem bu üretimi yapacak fabrikaların , atelyelerin kurulması hem de bu formülün bulunması için gereken AR-GE çalışmalarına destek ve teşvik verilmesi gerekmektedir. Ülkemizde üretilen raylar 80-100 km/h'lik hız yapan trenlere dayanacak kuvvette bulunmamaktadır. Çünkü raylarımız hem esnek hem sert özellikleri içinde barındıracak teknoloji ile üretilmemektedir.

Öte yandan , rayların boyu genellikle 12,18 veya 36 m. olmaktadır ve Ankara'da Behiçbey istasyonunda Yol Dairesi Başkanlığı'na bağlı Ray Kaynak Fabrikası'nda 12'şer m. boyunda 3 adet ray veya 18'er m. boyundaki 2 adet ray kaynak yapılmaktadır. Demiryolu şebekemizde genellikle iki-üç rayın bir araya getirilmesi şeklinde olan

---

(52) Süleyman Sırrı Sözal , a.g.e. , s.3

(53) Eskişehir Demiryolları Meslek Lisesi Eski Genel Müdür Yardımcısı Süleyman Sırrı Sözal'la "Demiryollarımız" konusunda yapılan özel görüşme , Eskişehir , 15 Temmuz 1998.

kısa kaynaklı ray uygulanmaktadır.Çok daha uzun mesafede hatta istasyondan istasyona yapılan ve uzun kaynaklı ray olarak adlandırılan bu sistem , yeni döşenmiş veya yenilenmiş , yüksek standartlı yollarda uygulanabilir.Ancak kaynak yapılmasının bir handikabı, rayların sıcakta genleşmesi , soğukta büzülmesi nedeniyle rayların ek yerlerinde bazı sorunların ortaya çıkabileceğidir. Bu yüzden en ideali , uzun kaynaklı ray sistemidir. İstasyondan istasyona hiç ek olmadan imal edilir. Fakat her yerde yapılamaz. Dar yarıçaplı virajlarda ve altyapının zayıf olduğu yerlerde özellikle uygulanamaz. Batı ülkelerinde ise U.K.R. her yere yayılmıştır. Ülkemizde ise demiryollarımızın ancak %40'ında uygulanmaktadır. <sup>(54)</sup> Ancak rayın temin edilememesi , uzun rayları poz mahallerine taşıyacak aracın olmaması yüzünden fabrika gerekli kapasitede çalışmamaktadır.Ör ; fabrikada yılda bir vardiyada 20 bin , iki vardiyada 40 bin kaynak yapılabilen iken , son 5 yılda ortalama yılda 8 bin kaynak yapılmıştır. Fabrika çift vardiya ve tam kapasite ile çalıştığı zaman 1 yıl içinde mevcut bağlantı yerlerinin tamamı kaynakla birleştirilmiş olur. <sup>(55)</sup>

Ülkemizde trenlerin daha yüksek standartta seyretmelerinin ve dolayısıyla yolcu ve yük taşımacılığının daha güvenli bir biçimde yapılmasının sağlanması için bir an evvel demiryolu yan sanayinin (ray , tekerlek vb.) kurulmasına öncelik verilmelidir. Çünkü hâlâ lokomotifin çok özel yerlerini , demiryolları tekerlek takımını , beton travers içindeki gergi çeliğini ithal etmek zorunda kalmaktayız. Öte yandan , ülkemizde hızlı trenlerin devreye sokulmasında da demiryollarımızın çeken ve çekilen araçlarını birlikte kapsayan alt ve üst yapısı önemli bir sorun

---

(54) Süleyman Sırrı Sözal , Genel Yol Bilgisi , TCDD Meslek Lisesi Yayını , Eskişehir , 1987 , ss.27-29

(55) İsmail İlhan Sungur , " Türkiye'deki Ulaştırma Politikası İçinde Demiryollarının Durumu" , 2.Ulusal Demiryolu Kongresi , Ankara , 1997 , s.70

olup demiryolunda düzenliliğin sağlanmasında önemli bir bölüm oluşturur. Sistemin amacı , daha fazla trenin daha hızlı ve emniyetle çalıştırılmasını sağlamaktır.<sup>(57)</sup>

Sinyalizasyon içinse tarihten günümüze çeşitli yöntemler bulunmuştur.<sup>(58)</sup>

Önceleri trenlerin birbirlerini istasyon mesafesiyle takip etmelerini sağlayan Telgraf Blok Sistemi , ardından telefonun hizmete girmesiyle sinyalizasyonun olmadığı bölgelerde belli bir merkezden iki istasyon arasında seyahat edecek trenlerin idaresinin yapılmasını içeren Telefonla Merkezden İdare Sistemi (TMI) devreye girmiştir. TMI sisteminde , telefonla trenlerin hangi istasyona ne zaman vardığını öğrenen merkezde bulunan kişi , bu bilgiye göre diğer trenlerin harekete geçmesine müsaade eder.<sup>(59)</sup>

Elektronik ray devrelerinin demiryollarında kullanılmasıyla trenler elektrikli sinyallerle merkezden yönetilmeye başlanmıştır. CTC adı verilen merkezi kumandalı sistemde trenlerin istasyona giriş ve çıkışı ile iki istasyon arasındaki seyirleri kumanda merkezine bağlı otomatik veya kumanda edilebilir sinyallerin verdikleri renk bildirilerine göre sağlanmaktadır. Kumanda masasındaki kişi , elektriksiz olarak gönderdiği talimatlarla yol durumunu ayarlayarak trenin geçeceği yol üzerindeki sinyalleri tren geçişine uygun duruma getirir. Demiryolu üzerinde bir demiryolu aracı bulunduğunda , ray kırılması , yolun bozulması ve sistemin arızalanması halinde bütün sinyaller kırmızı ışık gösterir. CTC sisteminde , TMI sistemindeki gibi diğer bir trenin sevk

---

(57) Süleyman Yavuz , "Demiryollarında Tren Kontrol Sistemi" , 2.Ulusal Demiryolu Kongresi , Ankara , 1997 , s.471

(58) Süleyman Yavuz , a.g.m., ss. 472-473

(59) Demiryolları Meslek Lisesi Taşıma ve Pazarlama Bölümü Öğretmeni Sn. Mustafa Türkmen'le özel görüşme , Eskişehir , 14 Temmuz 1998

edilebilmesi için , bir trenin bir istasyondan diğer istasyona gidene kadar beklenmez. Birden fazla tren iki istasyon arasında blok mesafesiyle peş peşe sevk edilebildiğinden hat kapasitesi artırılarak daha fazla trenin işletilmesi sağlanır.

Bir diğer sinyalizasyonda kullanılan sistem ise Otomatik Blok Sistemi'dir.(OBS)Bu sistemde her istasyonda OBS'yi gösteren yerel masalar bulunur. İstasyona giriş-çıkışlar bu yerel masalar aracılığıyla kumanda edilerek yapılır. Ancak CTC , OBS'den daha otomatik ve daha az personel ister.OBS , tren adedinin daha az olduğu ve çift hatlı bölgelerde uygulanır.Tek hatta uygulanmaz.

Ülkemizde sinyalizasyon şebekesi incelendiğinde , TCDD şebekesinin Kapıkule-Halkalı , Haydarpaşa-Ankara-Kayaş , Hanlı-Sivas-Çetinkaya , Divriği-Çetinkaya-Malatya arasında CTC sinyal sistemi , Halkalı-Sirkeci (27 km.) , Kayaş-Kayseri-Hanlı(521 km.) kesiminde de OBS sinyal sisteminin uygulandığı görülmektedir.<sup>(60)</sup> Ancak bu gelişmiş sistemlerin olmadığı kesimlerde ise TMI denilen çağdaşlığı 1940'lı yıllara dayanan TMI sistemi uygulanmaktadır.

Mevcut hatlarımızın teknik standartları da henüz arzulanan düzeyde bulunmamaktadır.

Mevcut hatlarımızın yol standartları<sup>(61)</sup> ;

- 1) Demiryollarımız genişlik olarak uluslararası standartlara uygun olup 1.435 mm. genişliğindedir.
- 2) Ülkemizde mevcut kurpların %30'unun yarıçapı 1000 m.'den az olup genellikle dar kurpludur. Bu da ülkemizde hatların %30'luk

---

(60) Süleyman Yavuz , a.g.m., s.473

(61) TCDD APK Dairesi , 1997 Faaliyet Raporu , ss.11-12

kısının standart dışı kurp yarıçapına sahip olduğunu göstermektedir ki bu durum trenlerimizin yüksek hız yapmasını engellediği gibi , rayları çabuk yıpratmakta, lokomotiflerin ve vagonların tren bedenleri vaktinden önce aşınmaktadır.Teknolojik gelişmeler nedeniyle boyları uzayan vagonlar dar çaplı virajlarda dönememekte ve bu yüzden Türkiye’de gerçekleştirilen en yüksek tren hızı 120 km/h olup, İstanbul-Ankara arasındaki yolcu taşımacılığındaki ticari hız 80 km/h iken , yükte 20-40 km/h olmaktadır.<sup>(62)</sup> Halbuki Avrupa ülkeleri demiryollarında yarıçapı 2500 m.’nin altında kurp bulunmamaktadır.<sup>(63)</sup>

3) Demiryollarında eğim standardının %0,12’den düşük olması gerekmektedir. Demiryollarımızın %74,8’i %0.10’dan daha az eğime sahip olup , standart dışı eğime sahip olan hatların oranı %25.22’dir.Dolayısıyla eğimi çok fazla olan yerlerde trenlere ek lokomotifler verilerek çekiş sağlanabilmekte , bu da çekişe ek mali yük getirmekte , trenlerin hızı düşmekte ve taşıyacağı yükün ağırlığını sınırlandırmaktadır.

4) Raylarımızın %40’ı 25 yaşından büyük olup , standart dışı rayları temsil etmektedir. Özellikle trenlerin hem dururken (statik yük) hem de seyir halindeyken (dinamik yük) ray , travers ve balasttan oluşan üst yapıya yapmış olduğu basınç nedeniyle , 25 yaşından büyük rayların bunca yıl içinde eskime, aşınma payları göz önünde tutulduğunda , bu durumun trenlerin tehirlerini ve kaza riskini arttırdığı söylenebilir.

5) Demiryollarında standart ray ağırlığı 49.05 kg/m. olup , bu rayların toplam içindeki payı %52.5 düzeyindedir. Türkiye’nin demiryollarında 140 km.’den fazla hız yapılırsa , 49 kg/m.’lik ray

---

(62) Zühal Tarhan ve Mustafa Eser , “2000’li Yıllarda Demiryolu Taşımacılığı” , İTÜ Vakıf Dergisi, Mart 1998 , Sayı : 25 , s.35

(63) İsmail İlhan Sungur , a.g.m. , s.69

değiştirilmek zorunda kalınır.Bu nedenle 60 kg/m.'lik raya ihtiyaç vardır.<sup>(64)</sup>

6) Hatlarımızda uluslararası standarda en uygun travers türü olan beton traversin kullanım oranı %53.5'dur. Çelik traversin tüm içindeki payı %15.5 ve ahşap traversin tüm içindeki payı %31'dir. Bu yüzden hatlarımızın %46.5'unun standart dışı traverse sahip olduğunu söyleyebiliriz.

7)Hatlarımızın %92.3'ü 18.5-20 ton arasındaki yükü kaldıracak düzeyde olup , mevcut yolların ancak %7.7'si 13 ile 18 ton arasını kaldıracak düzeydedir. Dingil basıncının yani rayların dayanabileceği yükün düşük olması , ağır yük taşımalarının yapılamamasına ve trenlerin hızının düşmesine neden olmaktadır.

## 5.2. 1940-1950 DÖNEMİ

1939-1943 yılları arası 2.Beş Yıllık Sanayi Planı'nın yürürlüğe konduğu bir dönemdir. Ancak 2.Dünya Savaşı'nın bu döneme denk gelmesi , hem sanayileşme hareketinin büyük ölçüde durmasına hem de demiryolları yapımının yavaşlamasına neden olmuştur. Savaş dolayısıyla üretken nüfusun büyük ölçüde silah altına alınması , hammadde ve yatırım malları ithalatının zorlaşması , tarım kesimi üretiminin büyük ölçüde düşme göstermesi, bazı tüketim mallarının karneye bağlanması, savaş masraflarının Merkez Bankası'nın para basması yoluyla karşılanması sanayileşmemize engel olan ve Savaş'a katılmasak da katılmış gibi etkilenmemize yol açan önemli faktörler olmuşlardır.<sup>(65)</sup>

---

(64) Serhat Baş , "Demiryolu Taşımacılığı" , Uluslararası Taşımacılık Haber-Araştırma Dergisi , Yıl : 4 , Ocak 1998 , İstanbul , s. 22

(65) H.Sami Güven , a.g.e. , ss. 48-49

Öte yandan , uygulanan korumacı Devletçilik sistemi , özellikle savaş döneminde bazı olumsuzluklara yol açmıştır. Devletin , hangi mallardan ne kadar üretileceğine karar veren bir kurum olarak , kurallara uymayan işletmeleri satın alarak devletleştirmesi , bir malın üzerine konulan en üst sınırı ifade eden tavan fiyat uygulamasının üretici kesim lehine bazı sonuçlar doğurması (rüşvet , karaborsa , üretici kesimin malın arzını kısıarak alım gücü kuvvetli kişilere yüksek fiyattan satması) Devletçilik sisteminin yeniden gözden geçirilmesini gerektirmiştir. 1946 yılı bu açıdan bir dönüm noktası olarak değerlendirilebilir. Çünkü bu yıllardan itibaren ülkemiz tarihinde liberalizm hareketi başlayacaktır.

1947 yılında Türk yöneticileri makine ve teçhizat alımı için o yıllarda savaştan büyük hasar ve zarar görerek çıkmış Avrupa Devletleri'ne yapılan ve bir savaş tazminatı niteliğinde olan Marshall Yardımı kapsamına alınmak için başvurmuşlardır. 2.Dünya Savaşı'nın getirdiği ABD ve AB ülkeleri ile Sovyet Rusya arasındaki Soğuk Savaş döneminde Türkiye ile Yunanistan'ın bu ülkeler arasında tampon bölge olarak mali açıdan kuvvetlendirilmesini içeren bir doktrin olan Truman Doktrini çerçevesinde 1948 yılının Temmuz ayında Türkiye Marshall Planı'na dahil edilmiştir. Ancak Türkiye'nin Marshall Planı'ndan yararlanması da bazı ekonomik koşullara bağlanmıştır. Ekonomide kamu girişimciliği daraltılmalı , özel kesime daha hızlı gelişme olanağı tanınmalı , demir-çelik , ağır kimya , kimyasal gübre ve selüloz kâğıt üretimini içeren ağır sanayi kurulmamalı , tarım ürünlerinin işlenmesine , hafif metal , inşaat malzemesi , deri , orman ürünleri , seramik ve el sanatlarına dayalı sanayileşmeye önem verilmeli ve Avrupa'nın yeniden inşasına tarımsal üretim arttırılarak katkıda bulunulmalıdır. Bunun için de tarımın makinalaşması ve karayolları yapımına ağırlık verilmelidir. <sup>(66)</sup>

---

(66) Nurhan Yentürk ve Yakup Kepenek , a.g.e. , s.84

Thornburg Raporu da , devletçilik döneminin sanayileşme çalışmalarını ve devletçilik uygulamalarını suçlamakta ve Karabük Demir-Çelik Fabrikalarını ve Kayseri'deki mensucat fabrikalarını ve Türkiye'nin Amerikan İthalat ve İhracat Bankası'ndan istediği 14 milyon\$ krediyi gerektiren Lokomotif Fabrikası projesini de "ziraat için gerekli olan çelik saban ve sair malzemeyi henüz yapamayan bir ülkenin lokomotif inşa etmek arzusu yersizdir" diyerek eleştirmektedir.<sup>(67)</sup>

Türkiye'nin demiryollarını destekleyecek şekilde karayollarına da ağırlık vermesi gerektiği bir aşamada , ABD'nin sunmuş olduğu Marshall Yardımıyla ve 1947 yılında ülkemizi ziyaret eden ABD Federal Karayolları Örgütü Genel Müdür Yardımcısı H.G.Hilts'in "Ulaşımın Modernleştirilmesi" adıyla hazırladığı raporla karayolu politikasının ana çizgileri belirlenmiştir. <sup>(68)</sup> Hilts'in önerisiyle karayolları Ulaştırma Bakanlığı'ndan ayrılmış ve 1950 yılında ayrı bir Karayolları Genel Müdürlüğü kurularak Bayındırlık Bakanlığı'na bağlanmıştır. <sup>(69)</sup>

Böylece yapılması da ihtiyaç haline gelen karayolu yapımı , zamanla diğer ulaşım türleri arasında koordinasyon sağlamayı hedeflemeyen ve ulaşım araçlarını yalnız karayolu ulaşımından ibaret sayan bir anlayışla daha da hız kazanmıştır.

---

(67) H.Sami Güven , a.g.e. , s.51

(68) İrem Acaroğlu , a.g.m. , s.260

(69) Ehsan Aktaş , "Ulaştırma Politikaları ve Demiryolları" , 2. Ulusal Demiryolu Kongresi (Bildiriler) , Ankara , 1997 , s.86

### 5.3. 1950-1963 DÖNEMİ

1950 yılı demiryollarının gelişimi aleyhine olan bir sürecin başlangıcı olmuştur. Günümüzde ulaşım sektörü içinde %90'lardan fazla paya sahip olan karayollarının ise ivme kazandığı bir dönemdir. Karayolu araçlarının tamamlayıcı malı olan "petrol" için de rafinerilerin kurulması gecikmemiştir. Nitekim 1957 yılında "Petrol Kanunu"nda yapılan bir değişiklikle yabancı petrol şirketlerine de rafineri kurma yetkisi verilmiş, Ataş ve İpraş Rafinerileri böyle kurulmuştur. Ayrıca yabancı petrol şirketlerine petrol yataklarını arama ve var olan yatakları geliştirme olanağı tanınmış , çıkarılan petrolün yarı yarıya paylaşılması imkânı da verilmiştir. <sup>(70)</sup> Ancak ülkemizin karayolu sektörünün gelişmesine paralel olarak karayolu yan sanayisi dolayısıyla dışa bağımlılığı da artmaya başlamıştır. Bu gelişmeler sonucunda karayolları , toplam yolcu taşımacılığında , 1950'de %46 dolayında , yük taşımacılığında %17 dolayında bir paya sahip olmuştur. 1960'da ise bu oranlar yolcu taşımacılığında %67 ve yük taşımacılığında %37'ye yükselmiştir. <sup>(71)</sup> Demiryollarımız ise , 1959 yılına kadar gelirleri giderlerini karşılayan bir pozisyonda iken , 1959 yılından itibaren sürekli işletme açıkları verir hale gelmiştir. <sup>(72)</sup>

Marshall Planı'nın uygulamaya konmasıyla 1963 yılında ilk planlı döneme geçilmiştir. 1963 yılı itibarıyla ulaşım araçlarımızın aldıkları payları incelediğimizde , toplam şehirlerarası yolcu taşımacılığında karayollarının payının %73 , demiryollarının payının %24 , denizyolları payının %3 ve havayollarının payının %1'den az olduğunu görürüz. İç hatlarda yük taşımacılığında ise karayolları %43 , demiryolları %40 ve denizyolları %17'lik bir paya sahiptir. <sup>(73)</sup>

(70) H.Sami Güven , a.g.e. , s.59

(71) Nurhan Yentürk ve Yakup Kepenek , a.g.e. , s.107

(72) Ehsan Aktaş , a.g.m. , s.86

(73) Nurhan Yentürk ve Yakup Kepenek , a.g.e. s.107

1963-1967 yılları arasını kapsayan Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nın "Taşıma" adlı bölümünde ulaştırma ile ilgili şu hedeflere değinilmiştir: <sup>(74)</sup>

1) Taşıma işlerini ekonomik kurallara uygun ve ekonomik sınırlar içinde uygulamak üzere ;

a) Uzak taşımaların demiryolu ve denizyoluyla yapılması,

b) Karayolu , demiryolu ve denizyolu taşımalarını besleyici ve tamamlayıcı kısa mesafe taşıt örgütünün kurulması ,

2) Sistemler arası yıkıcı rekabete son vererek taşıtları toplum ve ulusal ekonomi yararlarına uygun olarak kullanmak ,

3) Demiryollarımızın iktisadi olarak çalışabileceği ortamı hazırlamak , bu taşıtları ekonomiye yük olmamaları için iktisadi olan hatlarda işletmek ,

4) Demiryolu taşıması uzun mesafede en yüksek trafik yoğunluğunun bulunduğu hatlarda verimli olmaktadır. Uzak mesafelerde ve trafik yoğunluğu yüksek olan hatlarda daha çok demiryolu taşımasını teşvik edici şartlar hazırlanacaktır. Demiryolu işletmeciliğinde iktisadilik ve verimliliği arttırıcı tedbirler alınacaktır.

Ancak 1.BYKP'ında %13.7'lik bir paya sahip olan ulaştırma sektörü yatırımlarında karayolu ulaştırması payı %71.3 , demiryolu ulaştırması payı %17.5 , denizyolunun payı %9 ve havayolunun payı ise %2 olmuştur. Üstelik Kalkınma Planı'nda konulan hedefler de gerçekleştirilememiştir.

---

(74) Reşit Ülker , "Beş Yıllık Kalkınma Planlarında Demiryolları ve Planların Uygulanması" , 1.Ulusal Demiryolu Kongresi (Bildiriler) , Ankara , 1979 , ss. 349-350

#### 5.4. 1968-1982 DÖNEMİ

1968-1972 yılları arasını kapsayan 2.BYKP'nda da hedeflerin gerçekleştirilemediği kabul edilmekte , karayolu ile yapılan yük taşımacılığında aşırı rekabetin taşıma ücretlerinin normalin çok altına düşmesine ve dolayısıyla aşırı yükleme yapılmasına neden olduğu , ayrıca taşıma talebinin yüksek bir hızla denizyolu ve demiryolundan karayoluna kaydığı belirtilmektedir. Devlet Demiryolları İşletmesi özellikle sistemdeki aksaklıklar , etkin bir işletme düzeninin kurulamamış olması , trafiğin karayolu taşımacılığına kayma eğiliminde olması , hem hatların büyük bir kısmının altyapısının hem de vagon ve lokomotiflerin eski , geometrik standartlarının yetersiz , şehirler arası bağlantıların uzun olması gibi nedenlerle açık vermeye devam etmektedir. <sup>(75)</sup> 1940 yılında 7381 km.'ye ulaşan demiryolu şebekesinde bakımsızlık , onarımsızlık nedeniyle elden çıkmalar ve bazı gerilemeler görülmüş ; 1970 yılında ülkede bulunan toplam demiryolu uzunluğu 7185 km. olmuştur. <sup>(76)</sup> 2.BYKP'nda %16.1 düzeyindeki ulaştırma sektörü yatırımlarında karayolu ulaştırmasının %72.1 , demiryolu ulaştırmasının %18.8 , denizyolu ulaştırmasının %5 ve havayolu ulaştırmasının %3 olduğu gözlenmektedir. <sup>(77)</sup>

1973-1977 yılları arasını kapsayan 3. BYKP'nda ise , demiryolu ulaştırmasının , özellikle gelişen sanayinin ve dolayısıyla doğacak olan hizmet talebinin süratli ve ucuz olarak karşılanacak biçimde gelişmesi hedeflenmiştir. 3.Plan dönemi sonunda karayolu taşımacılığının toplam şehirler arası yolcu taşımasındaki payı %95.7 ; yük taşımacılığındaki

---

(75) Reşit Ülker , a.g.m. , s. 351

(76) Ünsal Yavuz , a.g.e. , s. 1648

(77) İnal Seçkin ve İrfan Pamuk , "Ülkemizde Demiryolu Taşımacılığının Genel Durumu" , 2. Raylı Taşıt Sempozyumu , Raytaş'91 , 20-21-22 Kasım 1991 , Eskişehir , s. 79

payı ise %76.4 olarak gerçekleşmiştir. Şehirler arası yük taşımada 1977 yılı itibarıyla demiryollarının aldığı pay %13.9 olmuştur.<sup>(78)</sup> Halbuki demiryollarının yolcu ve yük taşımacılığından aldığı payın 1950 yılı ile karşılaştırıldığında giderek azaldığı görülmektedir :<sup>(79)</sup>

1950 yılında demiryolunun yolcu taşımacılığındaki pay %42 ve yük taşımacılığındaki payı ise %55.1'dir.

Öte yandan , ulaştırma alt sistemlerinin (demiryolu , denizyolu , karayolu ve havayolu) birbirlerinin gelişmesini önleyecek biçimde hizmet sunmaları , her alt sistemin kendi niteliklerine uygun yükleri kendi niteliklerine uygun uzaklıklara taşınması sağlanamamış , sistemler arası işbirliği ve denge etkin bir düzeye çıkarılamamıştır. <sup>(80)</sup> 3. BYKP döneminde %14.5 düzeyindeki sektör payında karayolu ulaştırmasının %52.1 ve demiryolu ulaştırmasının %22.5'luk paya sahip olduğu görülmektedir. <sup>(81)</sup>

1979-1983 arasını kapsayan 4.BYKP'ında ise yine , taşıma hizmetlerinin sanayinin gereksinmelerini karşılayacak , yerleşim ve sanayi merkezleri arasındaki ilişkileri güçlendirecek ve dışa bağımlılığı en aza indirecek biçimde yönlendirilmesi , alt sistemlerin birbirlerini engellemeyen , hizmetlerin etkinliğini arttıran bir ulaşım ağı şeklinde örgütlenmesi ana amaçlar olup , bu yıllarda yaşanan enerji darboğazının ve petrol fiyatlarındaki hızlı artışın ortaya çıkardığı sorunları çözümlemek üzere , taşıma hizmetlerinin yakıt tüketiminin en az olduğu ve ülke koşullarına en uygun olan demiryolu ve denizyolu gibi ulaşım araçlarına kaydırılması da hedeflenenler arasındadır. 1978-1983 Dönemi ulaştırma sektörü yatırımlarında %16.3'lük sektör yatırımlarında

---

(78) DPT , 4.BYKP Dönemi , Ankara , 1979, s.410

(79) Güngör Evren , a.g.m. , s.26

(80) DPT , 4.BYKP (1979-1983) , , Ankara , 1979 , s. 751

(81) a.g.k. , s. 416

karayolu ulaştırmasının payı %46.9 olarak hedeflenmişken gerçekleşen %60.7 olmuş ; demiryolu ulaştırmasının payı da %39 olarak hedeflenmişken gerçekleşen değer %24.6 ; denizyolu ulaştırmasının payı %10.2 ve havayolu ulaştırmasının payı %2.8 olarak gerçekleşmiştir. <sup>(82)</sup> 1979 yılı itibarıyla tüm demiryollarımızın uzunluğu 8132 km.'dir. <sup>(83)</sup>

Ancak şu da belirtilmelidir ki , planlı dönem içerisinde demiryollarında yapısal durumun modernize edilmesine hız verilmiş , dizelizasyona geçilmiş , ihtiyaç duyulan lokomotiflerin , yolcu ve yk vagonlarının yerli olarak üretilmesi , yol yenilemelerinin mekanize hale getirilmesi sağlanmış , sinyalizasyon tesisleri oluşturulmuştur. <sup>(84)</sup> Fakat tüm bu gelişmeler demiryollarının modernleşme ihtiyaç karşısında yetersiz kalmış , demiryolu taşımacılığının tüm taşımacılık içindeki payı giderek gerilemiştir. <sup>(85)</sup>

#### **5.5. 1982 Yılında Kabul Edilen ve 1983-1993 Yılları Arasını Kapsayan Ulaştırma Ana Planı**

1982 yılında kabul edilen ve 1983-1993 yılları arasını kapsayan Ulaştırma Ana Planı, ulaştırma sistemimizi bir bütün olarak ele alan tek planlama çalışmasıdır. <sup>(86)</sup> Taşımada can ve mal güvenliğinin arttırılması, taleplerin karşılanması , erişebilirliğin artması , taşıma maliyetlerinin , enerji tüketiminin , tek enerji türüne bağımlılığın , taşımanın çevreye zararlarının azaltılması , daha verimli bir işletmeciliğin , uluslararası

---

(82) DPT , a.g.k. , s.415

(83) a.g.k. , s. 413

(84) TCDD 1987 Faaliyetleri zeti , s. 60

(85) T.C. Ulaştırma Bakanlığı , Cumhuriyetin 70. Yılında Ulaştırma ve Haberleşme , Ankara, 1993 , s. 51

(86) Güngör Evren , a.g.m. , s. 27

taşımada önemli miktarda döviz ikamesinin ve gelir artışının sağlanması , altyapının iyileştirilmesi , bütün ulaştırma sektörlerinde her konuda meydana gelecek teknolojik gelişmelerin yakından izlenerek modernizasyona yer verilmesi UAP'nin ana ilkeleri arasında yer almıştır.<sup>(87)</sup> UAP'ına göre , ulaşım sistemlerinin payları yük taşımacılığında 1980 yılına göre 1993 yılında şu şekilde değişecektir :<sup>(88)</sup>

Denizyollarının payı %16'dan %32'ye ; demiryollarının payı %10'dan %27'ye ; boru hatlarının payı %1.5'dan %4.5'a yükseltilecek ; buna karşılık karayollarının payı %72'den %36'ya düşürülecektir. Böylece tüm ulaştırma sistemleri arasında dengeli bir dağılım ve koordinasyon öngörülmüştür.

Ancak çok yönlü olarak ulaşım politikasını ele alan UAP , 1986 yılından sonra uygulamadan kaldırılmıştır. Bunun yerine proje bazında değerlendirme yeniden ön plana çıkmıştır. Proje ölçeğinde değerlendirme ise , temel hedeflerin gözden kaçmasına ve bu da plansızlığı ve rastlantısal/gündelik karar verme olgusunu gündeme getirmektedir.<sup>(89)</sup>

Nitekim demiryolu sektörüne 1983-1993 yılları arasını kapsayan UAP çerçevesinde yapılması gereken yatırımların büyük bölümü politik tercihler sonucu kaynak ayrılamamasından ötürü gerçekleştirilememiştir.<sup>(90)</sup> UAP'nın yürürlükten kalkması , alınan kararların politik sebeplerle uygulanamaması beraberinde karayollarına verilen ağırlığı arttırmış ve böylece otoyollar dönemi de başlamıştır.<sup>(91)</sup>

---

(87) III. İzmir İktisat Kongresi Ulaştırma Çalışma Grubu Raporu , 4-7 Haziran 1992 , s. 16

(88) Ehsan Aktaş , a.g.m. , s. 86

(89) DPT , Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Özel İhtisas Komisyonu Raporu , Ulaştırma , Ankara , 1995 , s. 10

(90) a.g.k. , s. 16

(91) Güngör Evren , a.g.m. , s. 26

1983 yılında ulaşıma ayrılan kaynaktan karayollarına ayrılan pay %54 ; demiryollarına ayrılan pay %21.7;havayollarına ayrılan pay %8 ve denizyoluna ayrılan pay ise %14.6 olmuştur. <sup>(92)</sup>

1985-1989 yılları arasında kamu yatırımları içinde ulaştırma alt sektörlerinin payları % olarak ; karayolunda 43.3 , demiryolunda 16.0 , denizyolunda 9.8 ve havayolunda 18.1 olmuştur. Yurtiçi yolcu taşımacılığında ortalama %95 pay ile karayolu ağırlığını sürdürmüştür ; demiryollarının bu alandaki payı %4 , havayollarının ise %1 olmuştur. Aynı dönemler içerisinde yük taşımacılığında karayolunun payı %72.5 , demiryolunun payı %11.4 , denizyolunun ise %7.7 düzeyinde gerçekleşmiş ; yurtdışı yük taşımacılığında denizyolu , yolcu taşımacılığında ise havayolu ağırlığını sürdürmüştür. <sup>(93)</sup>

Bu dönemde altyapının geliştirilmesi ve modernizasyonu yönünde dış proje kredileriyle desteklenen projeler uygulama alanına konulmuş ; ancak mevcut finansman açığı alınan dış kredilerin faiz ve kur farkları nedeniyle büyümüş ve yatırımların gerçekleştirilmesinde darboğaz oluşturmuş , demiryolu taşımacılığında verimliliğin , çağdaş bir işletmeciliğin gerçekleştirilememesi , vagon rotasyon sürelerinin uzun olması , vagon hareketlerinin iyi izlenememesi , lokomotifler için zamanında ve yeterli bakım yapılamaması , yeterli ve kaliteli personelin bulunmaması nedeniyle hedeflenen düzeye ulaşamamıştır. <sup>(94)</sup>

1982-1987 yılları arasında tüm ulaşım araçları içinde denizyolu ile yapılan ithalatta bir üstünlük sözkonusudur. Diğer ulaştırma sistemlerinin içinde de havayolu dışında ithalatta en düşük payı

---

(92) Ehsan Aktaş , a.g.m. , s.87

(93) DPT , 6.BYKP (1990-1994) , Ankara , 1989 , s. 312

(94) a.g.e. , s. 314

demiryolları almıştır. Bu dönemin ortalamasına bakıldığında , karayollarının demiryollarının 6.44 katı artış sağladığı görülür.<sup>(95)</sup>

İhracatta da denizyolunun payı diğer ulaşım araçlarına göre oldukça yüksektir. 1985 yılına kadar denizyolu ile rekabet gücü oldukça yüksek olan karayollarının payının bu yıldan itibaren azalmaya başladığı ve demiryollarının ihracattaki payının karayolları ile kıyaslandığında oldukça düşük seviyelerde kaldığı görülmektedir.<sup>(96)</sup>

1990-1994 yılları arasını kapsayan 6.BYKP dönemindeki ulaştırma yatırımları içinde en büyük payı %40.9 ile otoyollar ve %38.7 ile karayolları alırken , geriye kalan %20.4 oranındaki pay da boruhatları (%5.1) , havayolu (%5.6) , denizyolu (%2.4) ve demiryolu (%7.3) arasında paylaştırılmıştır.<sup>(95)</sup> 1989 yılından bu yana süren ray teminindeki darboğaz 1992 yılında ithalatı yapılan 30 bin ton ray ile bir ölçüde aşılmıştır. 1990-1993 döneminde 428 km. ve 1994'de 234 km. yol yenilenebilmiştir.1994 yılı itibarıyla demiryollarının yük taşımalarından aldığı pay %8.2 olmuş ; ancak taşımalar 1993 yılına göre gerilemiştir. Toplam yurtiçi yolcu taşımacılığı içinde 1990 yılında %3.2 olan demiryolunun payı 1993 yılı sonunda %3'e ve 1994'de de %2.8'e düşmüştür.<sup>(97)</sup>

6.BYKP döneminde karayollarına verilen ödenek %82.7 ve demiryollarına verilen ödenek %7.2 olmuştur.<sup>(98)</sup> Karayolları ile demiryollarına verilen toplam Hazine yardımlarının bu iki kuruluş arasında paylaşımı daima karayollarının lehine olmuş ; hatta 1980

---

(95) İnal Seçkin ve İrfan Pamuk , a.g.m. , Eskişehir , s.23

(96) a.g.m., s.23

(97) DPT ,a.g.r., s. 10

(98) DPT , 7.BYKP Öncesinde İktisadi Sektörlerdeki Gelişmeler 1990-1994 , Haziran 1995, s.166

(99) Zühal Tarhan ve Mustafa Eser , a.g.m. , s. 35

yılında bu yardımın %60'ı karayollarına , %40'ı da demiryollarına ait iken, takip eden senelerde karayolunun payı giderek artmış ve 1995 yılında yardımın %84'ü karayollarına , %16'sı da demiryollarına verilmiştir. 1980-1995 arasındaki 16 yılda Hazine'nin karayollarına verdiği yardım 10.1 milyar \$ , demiryollarına ise 2.5 milyar \$'dır. Karayollarının aldığı yardımlar ise sadece Hazine yardımlarından ibaret olmayıp , 1987-1991 arası hariç Kamu Ortaklığı İdaresi'nden de karayollarına aktarılan değerler mevcuttur. Demiryolları ise , altyapı yatırımları ve yeni yol yapımı için Ulaştırma Bakanlığı bütçesine konulan ödenekler çok düşük olduğundan ancak demiryollarının yol yenileme hizmetlerinin az bir kısmını karşılayabilmektedir. <sup>(100)</sup> Zaten ulaştırma alt sektörüne ayrılan ödeneklere bakıldığında , 1965 yılında karayolunun aldığı pay %55 iken 1995 yılında %75 ; demiryolunun aldığı pay ise 1965'de %33 iken 1995 yılında %11 olduğu görülür. <sup>(101)</sup>

---

(100)Nurettin Girginer , "Ekonomik Kalkınmada Demiryollarının Önemi , Sorunları ve Çözüm Önerileri" , 2.Ulusal Demiryolu Kongresi , Ankara , 1997 , s. 72

(101)Berna Dengiz, Fevzi Kutay ve İsmet Duran , "Türkiye'de ve AB Ülkelerinde Demiryolları " , 2.Ulusal Demiryolu Kongresi, Ankara , 1997 , s. 33

Sonuçta demiryollarına gereken önemin verilmemesi nedeniyle Almanya'da demiryolu taşımacılığı günde 1 milyon ton iken<sup>(102)</sup>, Türkiye'de yılda yaklaşık 16 milyon ton olarak gerçekleşmektedir. Tablo7 'de demiryollarımızla yapılan yıllık yük taşıma paylarının yanı sıra , yolcu payları da görülmektedir.

**Tablo 7 : Demiryollarıyla İlgili Gelişmeler**

| Yıllar | Toplam Hat Uzunluğu | Yolcu Sayısı (Bin Kişi) | Yük Taşınması (Bin Ton) |
|--------|---------------------|-------------------------|-------------------------|
| 1923   |                     | —                       | —                       |
| 1930   |                     | —                       | —                       |
| 1940   | 6947                | —                       | —                       |
| 1950   | 7671                | 53.130                  | 8681                    |
| 1960   | 7895                | 96.798                  | 14.248                  |
| 1970   | 7985                | 104.041                 | 14.898                  |
| 1980   | 10144               | 113.938                 | 11.871                  |
| 1985   | 10292               | 136.354                 | 15.025                  |
| 1988   | 10361               | 135.706                 | 14.831                  |
| 1990   | 10389               | 139.089                 | 13.848                  |
| 1992   | 10413               | 131.252                 | 16.233                  |
| 1994   | 10386               | 119.533                 | 15.087                  |
| 1995   | 10466               | 104.635                 | 15.674                  |
| 1996   | 10508               | 98.315                  | 16.201                  |

**Kaynak :** Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (1923-1997) , APK-İstatistik , 1998, ss. 2-3-24-25-30-31

(102) Meral Tamer , "Türkiye'nin Seramiği Trenle Taşınacak " , Milliyet , 29 Ekim 1998 , s. 8

**Tablo 8 : Türkiye Yık Taşımacılığının Ulaştırma Sistemlerine Göre Dağılımı ve % Payları <sup>(103)</sup>**

| Yıllar | Karayolu<br>(%) | Demiryolu<br>(%) | Denizyolu<br>(%) | Havayolu<br>(%) |
|--------|-----------------|------------------|------------------|-----------------|
| 1983   | 82              | 12               | 5.7              | 0.11            |
| 1989   | 82              | 9                | 8.8              | 0.12            |
| 1992   | 87              | 11               | 2.3              | 0.13            |
| 1994   | 91              | 8                | 0.6              | 0.19            |
| 1995   | 92              | 7                | 0.2              | 0.19            |
| 1996   | 93              | 7                | 0.0              | 0.18            |

**Kaynak :** DİE Ulaştırma İstatistikleri zeti

Tablo 8'den de görüleceği üzere , Karayollarının yk taşımacılığındaki payı 1983 yılında % 82 düzeyinde iken , 1996 yılı itibarıyla %93'e yükselmiştir. Demiryollarının payı ise 1983 yılında %12 iken , 1996 yılı itibarıyla da %7'ye düştüğü görülmektedir.

#### **5.6 Demiryolu-Karayolu Sistemlerinin Altyapı Maliyetleri Açısından Karşılaştırılması**

Güvenlik , enerji tüketimi , evre sağlığı , taşıma kapasitesi gibi alanlarda tartışmasız üstünlüğe sahip olan demiryollarının maliyetleri altyapı ve taşıma maliyetleri olmak üzere iki kısımdan oluşur: <sup>(104)</sup>

(103) Alim Kemer , a.g.m. , s. 203

(104)Güngör Evren, "Demiryolu Maliyetleri ve Ulaştırma Ekonomisi Açısından Değerlendirilmesi" , 1.Ulusal Demiryolu Kongresi, Ankara , 9-10-11Ocak 1979 , s.21

Altyapı maliyeti , yol ve sabit tesislerin bakım , onarım maliyetleri, üstyapının yenilenmesi maliyetleri ile yolun inşa sermayesinin faiz maliyetlerinden oluşmaktadır. Taşıma maliyeti ise , ulaştırma hizmetinin üretilmesi amacıyla yapılan ve altyapı maliyeti dışında kalan giderlerin tümüdür. Bu maliyet türünün kapsamına çekim maliyeti , tren personeli maliyeti ve vagon maliyeti girmektedir. Çekim maliyeti , lokomotif personelinin ücretleri , sosyal yükleri ve çeşitli giderleri , lokomotiflerin bakım ve onarım maliyeti , lokomotifler için yatırılan sermayenin amortisman ve faiz yükleri ve çekim enerjisi maliyetinden oluşur. Tren personeli maliyeti ise , tren personelinin ücretleri , sosyal yükleri ve çeşitli giderlerinden oluşurken , vagonların maliyeti de vagonların bakım ve onarım giderleri , vagonlar için yatırılan sermayenin amortisman ve faiz yüklerinden oluşur. Karayolu ile taşıma maliyeti ise , amortisman , lastik , yakıt ve yağ , bakım-onarım , sigorta , personel , dolaylı vergiler , organizasyon , pazarlama ve kârdan oluşmaktadır.

Yol yapım maliyetleri açısından bir karşılaştırma yapılırsa ;1 km. otoyolun maliyeti düz arazide 6 milyon \$ , engebeli arazide 12 milyon \$ , ortalama 9 milyon \$'dır. Otoyol maliyetlerinin yüksekliğinde, kredi şartları , araziler ve belli süreli krediler için süre uzamasından doğan dolar bazında birim fiyat yükselmesi etkili olmaktadır.<sup>(105)</sup>

Halbuki düz arazide çift hatlı, sinyalizasyon ve elektrifikasyon tesisi ile donatılmış 1 km. demiryolunun maliyeti 1.356.873 \$ olup , engebeli arazide bu özellikteki 1 km. demiryolunun yapım maliyeti 2.961.117 \$ ve çok engebeli bir arazide 4.241.824 \$ olmakta ve üstelik yapılan bu demiryolunun faydalı ömrü 30 yıl olup karayolunun ömrü de

---

(105) 9.Ulaştırma Şurası , a.g.r. , s.6

15 yıldır. Dolayısıyla demiryolu yapım maliyeti , düz arazide karayolunun %54.5'i , orta engebeli arazide %73.5 düzeyindedir. <sup>(106)</sup>

Öte yandan , taşıma uzaklığı da taşınan malın gönderici için maliyetini ulaşım sistemlerine göre farklı kılmaktadır. Örneğin ; 100 millik bir mesafeye 100 birim taşınan malın maliyeti karayolu aracı ile daha yüksek olurken , demiryolu ile daha düşük olmaktadır. Üstelik taşınan mesafe arttıkça 100 birim mal başına düşen maliyet de artarken, demiryolu ile taşınan aynı miktar mal için ödenmesi gereken tutar çok daha düşük olmaktadır. <sup>(107)</sup> Örneğin ; İstanbul'dan Erzurum'a kadar karayolu ile 100 tonluk bir mal gönderilse , bu malın 15 kamyonla gönderilmesi gerekecek ve bu arada malların zarar görmesi de sözkonusu olacaktır. <sup>(108)</sup> Ancak bu malın uzun mesafe olması nedeniyle demiryoluyla gönderilmesi hem yollardaki trafik yükünü azaltacak hem de malın daha ucuza taşınması sağlanacaktır. Buradan da anlaşılacağı üzere , demiryolları diğer taşımacılık kesimlerine göre daha fazla azalan maliyetle çalışmaktadır. <sup>(109)</sup> Dolayısıyla ulaştırma sisteminde büyük miktarlardaki yükü ve çok sayıdaki yolcuyu uzak mesafelere taşımada demiryolu ve denizyolunun üstünlüğü tartışılmazken , karayollarının ise küçük yüklerle ve küçük mesafelerde etkili olduğu söylenebilir. <sup>(110)</sup> Rasyonel olan bir diğer taşıma şekli de , belli bir noktaya kadar taşımanın demiryoluyla ve geri kalan mesafelerin diğer ulaşım araçları ile yapılmasıdır ki , bu sayede ulaşım sektörleri arasında koordinasyon sağlamak mümkün olacaktır.

---

(106)Berna Dengiz vd. , a.g.m. , s. 40

(107) Muzaffer Günay , a.g.e. , s. 15

(108)Süleyman Barda , Modern Ulaştırmada Koordinasyon ve Türkiye'nin İmkânları, Produktivite Kurumu Yayını , 1979 , s. 31

(109) Akın İlkin , "Ulaştırma Kesiminde Başlıca Sorunlar (Karayolu-Demiryolu Karşılaştırması)", 1.Ulusal Demiryolu Kongresi , Ankara , 9-10-11 Ocak 1979 , s. 212

(110) İnal Seçkin ve İrfan Pamuk , a.g.m. , s. 73

A.B.D'de ise ulaşım sektörleri arasında bir koordinasyon sağlamak amacıyla I.C.C (Interstate Commerce Commission) olarak adlandırılan Eyaletlerarası Ticaret Komisyonu oluşturulmuştur. Bu organ , demiryollarının , karayollarının , denizyollarının üstünde olup , bu ulaşım sektörleri ile ilgili kararları tek başına almaktadır. <sup>(111)</sup> Bir devlet kuruluşu olan ICC , tümü özel sektör olan ulaşım sektörleri ile koordinasyon kuran bir organ olma özelliğine sahiptir. <sup>(112)</sup>

Ancak ülkemizde karayolları demiryollarına göre hız , konfor, hizmet kalitesi , fiyat , uygun durak yerleri-yükleme ve boşaltma yerleri ve yan hizmetleri ile daha çok tercih edilmektedir.<sup>(113)</sup> Ayrıca karayollarının beslediği çok geniş yan sanayi ile (şoförler , yardımcıları , akaryakıt istasyonlarında çalışanlar , tamirciler , yedek parçacılar , acentalar , komisyoncular , bürolar , parça eşya taşıyanlar , ambarlar ve antrepoda çalışanlar , kamu ve özel sektörde karayolu altyapısı için taş ve malzeme ocaklarında malzeme üretenler)<sup>(114)</sup> işsizlik oranının oldukça yüksek olduğu ülkemizde sadece bu sektörde milyonlarca kişinin istihdam edildiği ve en önemlisi karayolları alanındaki dev firmaların sektördeki pazar payını korumak için devletin karayolları lehine kurduğu politikadan yararlandıkları düşünülürse , ulaştırma politikamızda siyasi bir tercih olarak da karayollarının desteklendiği söylenebilir.

---

(111) Süleyman Barda , a.g.e. , s. 43

(112) a.g.e. , s. 21

(113) Akın İlkin , a.g.m. , s. 212

(114) DPT Müsteşarlığı , Karayolu Ulaştırması , 7.BYKP Özel İhtisas Komisyonu Raporu , Ankara, 1995 , s. 19

1996-2000 yılları arasını kapsayan 7.BYKP'ında da bu konuya değinilmektedir. Öte yandan , TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün yürütmekte olduğu yatırımlarda , özkaynak-dış kredi dengesinin makul düzeyin ötesinde dış kredi lehine olması , kuruluşun finansman yapısını bozmaktadır. Örneğin ; 1996 yılında Ulaştırma Bakanlığı tarafından yol bakım ve onarım giderleri için kuruluşa verilen meblağ 831 milyar TL. olmuş , aynı yılda yol bakım ve onarım gideri için yapılan harcamalar 6 trilyon 950 milyar TL. olarak gerçekleşmiş ; TCDD İşletmesi yapılan harcama ile verilen ödenek arasındaki olumsuz farkı , yetersiz olan kendi kaynakları veya dış kredilerle karşılamak zorunda kalmıştır. <sup>(115)</sup> Diğer taraftan , geometrik analizler yapılmadığı için , yol kısaltmaları gerçekleştirilememekte , hız arttırılamamakta , ithal edilerek sağlanan rayların ömürleri 5/6 kat kısalmaktadır.Elektrifikasyona geçilemeyen yerlerde petrole dayalı (dizel) taşımacılık devam etmekte ve bu tip işletmecilik de milli ekonomiye büyük külfetler yüklemektedir. Maalesef üç-dört yılda tamamlanabilecek demiryolu inşaatlarının 20 yıldan fazla sürmesi normal hale gelmiş olup , bu da yatırımların durmasına ve verimli işletmeciliğin sağlanamaması nedeniyle de kuruluşun personel ücretlerini bile ödeyemez hale gelmesine yol açmıştır.<sup>(116)</sup>

Bugün toplam (anahat + tali hat) 10.508 km.'ye ulaşmış olan demiryollarımızda yolcu ve yük taşımalarında da beklenen artışlar gerçekleşmemiştir. 1996 yılı itibarıyla demiryollarımızda yolcu taşımacılığının payı %3.5'e , yük taşımacılığının payı ise %7'ye düşmüştür. <sup>(117)</sup>

---

(115)Ayşe Dönmezer , "Demiryollarında Yeniden Yapılanma ve TCDD'nin Finansal Yapısı" ,

İTÜ Vakıf Dergisi , Sayı : 25 , Mart 1998 , s. 31

(116) DPT , Ekonomide Etkinliğin Arttırılması , 7.BYKP , Ankara , 1995 , s. 145

(117) Yaşar Çoban ,a.g.m. , s. 247

### 5.7. Kombine Taşımacılığın Türkiye’deki Seyri

Dünyada kurulan yeni dengeler sayesinde hız/zaman konusu bir maliyet unsuru olarak önem kazanmıştır. Kombine taşımacılık da bu nedenle gelişmiş ülkelerin gündemine girmiştir. Ülkemizde ise bu konudaki bazı girişimler göze çarpmaktadır. ICF nezdinde Avrupa üzerinde organize edilen kombine taşımacılık ile ülkeler arasındaki ticaret de hız kazanmıştır. Avrupa demiryol konteyner hizmetlerini birbirine bağlayan ICF’nin Macaristan’ın Sopron şehrinde ve Türkiye’de İstanbul-Halkalı’da konteyner vagonları toplama noktaları bulunmaktadır. Konteynerların aktarıldığı ve depolandığı yer olan terminallerde konteynerlar trene yüklenir. Buralardan demiryolu ile taşınacak ürünler için gereken vagonlar temin edilip , ülkeler arasında ithalat ya da ihracat gerçekleştirilir. Örneğin ; Almanya-İzmir(Alsancak) arasında “OPEL”in yedek parçaları bu şekilde taşınmaktadır. TCDD ile ICF’nin ortak olarak yaptığı bir diğer taşıma şekli , Bozhöyük ile Avusturya-Almanya arası sınır garı olan Ebensee arasında seramik taşıyan bir tren olmasıdır.

Gelişmiş ülkelerde uygulanan “kapıdan kapıya taşımacılık” sistemi ülkemiz demiryolları işletmesinde belli bir süre uygulanmış ; ancak müşteri ile gerekli koordinasyonun kurulamaması nedeniyle malın müşteriye teslimi yapılamamış ve bu uygulama kaldırılmak zorunda kalmıştır. Öte yandan , kombine taşımacılıkta TCDD’nin tarife uygulamasında müşterilerin talepleriyle orantılı olarak fiyat arttırması veya mevcut indirimleri kaldırması , dahili taşımalara göre transit fiyatların oldukça yüksek olması ithalat ve ihracat

taşımalarını diğer taşıma araçlarına göre azaltmakta ve yüksek fiyat içeren tarifeler (aktarma ücreti + taşıma ücreti) taşımaları denizyolu ve karayoluna kaptırmaktadır. <sup>(118)</sup> Ancak demiryollarının dahili tarifeleri maliyetlerin altında belirlemek zorunda kalması , işletmenin bu alanlarda daha yüksek fiyat belirleyerek zararını minimize etmek istemesinden kaynaklanmaktadır.

**Tablo 9: İhracat-İthalat Akımında Demiryolu Taşıma Payı**

| <u>Yıllar</u> | <u>Demiryolu İthalat Taşıma Payı (%)</u> | <u>Demiryolu İhracat Taşıma Payı (%)</u> |
|---------------|------------------------------------------|------------------------------------------|
| 1990          | 0,89                                     | 4,22                                     |
| 1991          | 1,15                                     | 2,57                                     |
| 1992          | 1,44                                     | 1,60                                     |
| 1993          | 1,03                                     | 1,09                                     |
| 1994          | 0,88                                     | 0,61                                     |
| 1995          | 1,29                                     | 0,73                                     |
| 1996          | 0,59                                     | 1,57                                     |

Kaynak : T.C. Başbakanlık DİE , Taşıma Sistemlerine Göre Dış Ticaret 1996 , Ankara ,1998

Görüldüğü üzere , demiryolunun ithalat ve ihracattaki payı 1990-1996 yılları arasında oldukça düşük seviyelerde gerçekleşmiştir. Son yıllar itibarıyla ihracatın %51'i ve ithalatın %35'i de karayoluyla yapılmaktadır.<sup>(119)</sup> Ancak son dönemlerde demiryolları lehine gelişen bir konu ortaya çıkmıştır. Avrupa'da ; Cumartesi , Pazar , resmi tatil ve bayram günlerinde taşıma araçlarının geçişi yasaklanmakta , yeşil kamyon uygulamasına geçilmekte , geçiş ücretleri arttırılmakta , transit

(118) Şener Arda , "Demiryolu Taşımacılığında Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Önerileri" , 2.Ulusal Demiryolu Kongresi , Aralık , 1997 , s. 277

(119) "Taşımacılık Batı Kavşağında" , İstanbul Sanayi Odası Dergisi , Sayı : 372 , Yıl :32 , Mart 1997 , s. 46

taşımacılık yapan araçlara kota uygulanmakta ve her dingile isabet eden tonaja kısıtlama getirilmektedir.<sup>(120)</sup> Avrupa'ya taşıma yapan Türk taşımacı , bu kısıtlamalardan dolayı yükü kısa zamanda taşıyamamakta ve yüksek geçiş ücreti ödemesi nedeniyle de kazandığı gelir düşmektedir. Avrupa ülkeleri , ülkelerine gelen veya ülkelerinden transit geçen taşıma araçlarını karayolu yerine demiryolu kullanmaya zorlamaktadır.Bu yüzden de Türkiye'de örneğin ; Ege İhracatçıları Birliği, Uludağ İhracatçıları Birliği gibi bazı kuruluşlar , Avrupa'ya mal ihracatını demiryollarının yapmasını istemektedirler.

Öte yandan , Türkiye demiryolu taşımacılığında en büyük eksik istasyonlardaki krenaj eksikliğidir.<sup>(121)</sup> Krenaj , istasyona varan konteyner vagonlarındaki malı "kreyn" denilen araçlarla karayolu araçlarına veya demiryolu hattının kenarına konulmasını sağlayan tesislerdir. Bu nedenle müşteriler veya forwarder şirketlerin taşıma maliyetleri iyice yükselmekte ve bu da caydırıcı bir etki yaratmaktadır.

Komşu ülkeler ile yapılan demiryolu taşımacılığında azalmalar göze çarpmaktadır. Siyasi sebeplerle Irak , Suriye ve Ermenistan'la olan hatlarımız kapalı tutulmaktadır. Yunanistan ile yapılan yük trafiği de yok denecek kadar azdır.<sup>(122)</sup> Şırnak'tan karayoluyla yapılan ucuz mazot sınır ticareti uygulaması ile de demiryolları ile yapılan taşıma paylarında bir azalma olmuştur.<sup>(123)</sup>

---

(120) Fahrettin Koşan , "Günümüz Taşımacılığı ve TCDD", 2.Ulusal Demiryolu Kongresi , Aralık, 1997 , ss. 271-272

(121) Şener Arda , a.g.m. , s. 276

(122) Yaşar Çoban , a.g.m. , s. 248

(123) Ulaştırma Eski Bakanı Necdet Menzir , Flash TV , 25 Nisan 1998 , saat :20<sup>00</sup>

## 5.8. 1999-2003 Yılları Arası Yapımı Planlanan Demiryolu Projeleri

Avrupa'dan gelen malın Türki Cumhuriyetleri'ne İran üzerinden gitmesinin hem yolu uzatıp maliyeti arttırması hem de siyasi sebepler "Kars-Tiflis Demiryolu Hattı" projesini gündeme getirmiştir. 92 km.'lik bölümü Türkiye'de ve geri kalan 32 km.'lik bölümü ise Gürcistan topraklarında olmak üzere toplam 124 km.'lik Kars-Tiflis demiryolunun proje süresi 4 yıl olup , proje maliyeti 345 milyon \$'dır. <sup>(124)</sup> Maliyeti düşürmek için de inşası düşünülen Kars-Tiflis demiryolu projesi sadece yük taşımacılığı için değil , eski İpek Yolu 'nu tekrar canlandırmak , Orta Asya'nın mamullerini Türkiye'ye ve oradan Batı'ya aktarmak veya Batı'nın mamullerini Türkiye kanalıyla Orta Asya ülkelerine göndermek gibi amaçlarla da uygulamaya konulmuş bir projedir. Rusya ve İran üzerinden geçen mevcut hatlara nazaran daha kısa olan bu güzergâh , Azerbeycan ve Türkmenistan üzerinden Çin'e kadar ulaşacak en kısa alternatif olacaktır. <sup>(125)</sup> Öte yandan , Kars-Tiflis projesinin elektrikli ve sinyalli olacağı ve yılda 8 milyon ton taşıma yapılacağı düşünüldüğünde, şu an hat kapasitesi 7 milyon ton/yıl olan bu hat kapasitesinin arttırılması ve elektrikli ve sinyalli işletmeciliğin kesintisiz olarak İskenderun ve Mersin limanlarına kadar devamının sağlanması için Kars-Tiflis projesinin tamamlayıcısı olan ve 160 milyon \$'a mâl olacağı beklenen Kars-Divriği arasının elektrikli ve sinyalli hale gelmesi gerekmektedir. <sup>(126)</sup>

---

(124) TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü APK Dairesi Başkanlığı , (1999-2003) Proje Düzeyinde Beş Yıllık Yatırım Programı , 1998 , s. 10

(125) 9. Ulaştırma Şurası, a.g.r. , s. 25

(126) TCDD İşletmesi APK Dairesi Başkanlığı , a.g.e. , s. 3

Ayrıca , dünya pazarlarının hızlı bir şekilde birbirine bağlandığı günümüzde Sarakhs (Türkmenistan) – Meshed (İran) hattının tamamlanıp hizmete girmesiyle İran'ın , transit trafiği Türkiye'yi dışarıda bırakarak Basra Körfezi'ne indirme ve üstelik iki ayrı hatla Irak üzerinden Lazkiye Limanı'na (Suriye) bağlanmayı arzulaması , Yunanistan'ın da Volos (Yunanistan) - Lazkiye bağlantısını gerçekleştirmesi , Türkiye üzerinden yapılacak transit taşımacılığın payını önemli ölçüde azaltacak bir yapı doğurmaktadır.<sup>(127)</sup> Bu yüzden süratle demiryollarımızda uluslararası hatları kısaltan yatırım projelerinin gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

Diğer taraftan , ülkemizin önemli projelerinden biri olan Güneydoğu Anadolu Projesi (GAP) çerçevesinde demiryolları ile karayollarının rekabetinin hız kazanacağı görünmektedir. GAP'ta üretilen ürünler , Türkiye çapında üretilen ürünlerin ¼'i kadar olacaktır ve bu bölgeye yapılacak yeni demiryolu güzergâhlarıyla ulaşım koridoru açılmış olacaktır. Demiryollarının taşıma maliyetinin daha ucuz olması hem ürünün daha ucuz taşınmasını hem de milli ekonomiye bir katkı yapılmasını sağlayacaktır. Bu yüzden devletin , GAP ürünleri için demiryollarını kısa zamanda ulaşım sektörüne kanalize etmesi gerekir. Ancak demiryollarının , ulaşım koridorunun yetersiz olması , trenlerin hızının altyapıdan kaynaklanan eksiklikler nedeniyle oldukça düşük olması , ambalajlamanın sağlıklı olmaması gibi nedenlerle karayolları ile rekabet etmesi güçleşmektedir. Bu bölgede yetişen ürünlerin sadece karayoluyla taşınmaması , açılacak yeni ulaşım koridorlarıyla demiryollarının da bu pazardan pay alması sağlanmalıdır. Aksi takdirde , karayolları o bölgede ulaşım alanında kartel oluşturacak ve taşıma

---

(127) 9. Ulaştırma Şurası , a.g.r. , s. 25

maliyetinin yüksek olması nedeniyle de ülke milli ekonomisi için rasyonel olmayan bir durum oluşacaktır.<sup>(128)</sup>

Karayollarıyla koordineli bir rekabet düzeninin yaratılması için , demiryollarımızda gerekli kalite artışının sağlanmasının yanı sıra , GAP'tan beklenen faydanın da elde edilebilmesi için , projede belirtilen Çobanbey – Şanlıurfa – Mardin – Cizre – Nusaybin – Habur , Nizip - Birecik-Şanlıurfa , Kurtalan - Siirt – Cizre , Şanlıurfa - Akçakale (Suriye sınırı) , Diyarbakır - Kızıltepe ve Narlı - Toprakkale demiryolu hatlarının inşasına da kısa sürede başlanmalıdır.<sup>(129)</sup>

Öte yandan , 170 milyon \$'a mâl olması beklenen ve proje süresi 4 yıl olan Ulukışla-Yenice ve Mersin-Yenice-Adana-Toprakkale Elektrifikasyon ve Sinyalizasyon Projesi ile Ulukışla-Yenice arasındaki yüksek eğimli rampa nedeniyle oluşan kapasite darboğazını aşmak , Çukurova Bölgesi'nde gelişen sanayi ve bunun paralelinde meydana gelecek yük ve yolcu potansiyelindeki artışı karşılamak üzere programa alınmıştır.<sup>(130)</sup>

Zaman faktörünün üretici kesim için giderek önem kazanması , 1950 öncesi anlayışla inşa edilen demiryollarının kısaltılmasını gerekli kılmıştır. Örneğin ; Ankara'dan Samsun'a giderken Ankara-Kayseri-Sivas-Samsun çizgisinin takip edilmesi hem büyük bir zaman kaybı yaratmakta hem de üretim-tüketim ilişkisinin hemen kurulamamasına neden olmaktadır.

---

(128) Demiryolları Meslek Lisesi Taşıma ve Pazarlama Bölümü Öğretmeni Sn. Mustafa Türkmen'le özel görüşme , Eskişehir, 15 Temmuz 1998

(129) 9. Ulaştırma Şurası , a.g.r. , s. 24

(130) TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü APK Dairesi Başkanlığı , a.g.e. , s. 3

Milli ekonomiye ulaşım alanında hizmet verecek olan diğer demiryolu projelerini kısaca şu şekilde özetleyebiliriz: <sup>(131)</sup>

1) Bursa ve çevresindeki sanayi bölgesini Bandırma Limanı'na bağlayan Bandırma-Bursa-Ayazma-Orhaneli hattı ,

2) Ankara ile İzmir arasını kısaltacak olan Polatlı-Afyon hattı ,

3) Ankara-Konya direkt hattı,

4) Isparta (Burdur)-Antalya hattı ,

5) Marmara Bölgesindeki sanayi bölgesini Batı Karadeniz'e bağlayacak olan Adapazarı-Ereğli hattı ,

6) Ukrayna , Rusya ve diğer Karadeniz ülkelerini Doğu Karadeniz üzerinden Doğu Anadolu ve Güneydoğu Anadolu'ya ve dolayısıyla GAP'a bağlayacak olan Kuzey-Güney güzergâhındaki Trabzon-Erzincan-Palu-Diyarbakır hattı ,

7) Van Gölü Kuzey Geçişi ,

8) Ankara-Sivas , Antalya-Alanya ve Adapazarı-Sincan hatları.

9) Ankara-Istanbul arasının , nüfusun ve ekonomik faaliyetlerin yoğunlaştığı merkezler olması ve bu hattın yalnız iç taşımacılar için değil , Avrupa-Asya transit taşımacıları ve uluslararası transit taşımacılar için de önemli olması "Ankara-Istanbul Hattını İyileştirme Projesi"ni gündeme getirmiştir. Bu koridordaki demiryolları ile yapılan taşıma payının yükseltilmesi , karayolu ve havayolu trafiğinin demiryoluna çekilmesi için mevcut altyapının rehabilitasyonu , yüksek hızlı trenlerin sefere konulması ve böylece 6 saat 55 dakika olan seyir süresinin 4 saate indirilmesi amaçlanmaktadır. <sup>(132)</sup>

---

(131) 9.Ulaştırma Şurası , a.g.r. , s. 26

(132) TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü APK Dairesi Başkanlığı , a.g.r. , s. 5

Çok daha önceden yapılması gereken bu proje , 1985 yılında trenlerin İstanbul-Ankara arasını daha kısa sürede almasını sağlayacak olan Ayaş Tüneli'nin yapımının bitmesine az bir mesafe kala dönemin Bayındırlık Bakanı tarafından durdurulması nedeniyle uygulanamamıştır.

Ulaştırma Bakanlığı'nın demiryollarının yapımını gündeme getirmesi durumunda Bayındırlık Bakanlığı'nın da köprü yapımını gündeme getirmesi iki Bakanlık arasındaki koordinasyonsuzluğun bir göstergesi olup derhal Bakanlıklar arasında bir işbirliği yolu açılmalıdır.

Nitekim 1 Ağustos 1992 tarihli Ulaştırma Bakanlığı ihalesinde Ankara-İstanbul hızlı tren projesi ve boğaz tüp geçit yayını , 14 Ağustos 1992'de Ankara-İstanbul hızlı tren projesi ve boğaz geçişi olarak değiştirilmiştir. <sup>(133)</sup>

Öte yandan , Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi'nin yapımı için düşünülen model , Yap-İşlet-Devret modelidir. %100 dış proje kredisi ile ve Yap-İşlet-Devret modeline göre yapımı planlanan bu hat için gerekli olan tüm lokomotifler ve vagonlar krediyi temin edecek firma tarafından karşılanacaktır. Halbuki yapılacak olan şey , alınan kredinin altyapı için kullanılması ve üstyapıyı oluşturan vagonların ve lokomotiflerin lisans alınarak kendi demiryol fabrikalarımızda üretilmesini sağlamak olmalıdır. <sup>(134)</sup>

Bir diğer önemli proje de , Gebze-Halkalı arasında yapımı düşünülen 76.3 km. uzunluğundaki "Marmaray Demiryolu Projesi"dir. 650 milyon doları tüp geçit , 600 milyon doları yüzeysel metronun yapımına harcanacak olan bu projenin , üstyapının güçlendirilmesi,

---

(133) Oktay Ekinci , Flash TV , 25 Nisan 1998 , saat: 20<sup>00</sup>

(134) Mehmet Nöker , a.g.m. , s. 464

elektrifikasyon , sinyalizasyon ve komünikasyon sistemlerinin kurulmasıyla birlikte toplam 3 milyar dolara mâl olacağı beklenmektedir.<sup>(135)</sup>

### 5.9. Fabrikalarımızın Durumu

1997 yılı sonu itibarıyla 595 adet dizel lokomotif , 61 adet elektrikli lokomotif , 97 adet elektrikli dizi , 59 adet dizelli dizi , 1033 adet yolcu ve 17.138 adet yük vagonuna sahip TCDD İşletmesi'ne ait demiryol fabrikalarında üretilen tüm bu araçların gayri faal durumları uluslararası standartların üzerindedir.<sup>(136)</sup> Net faal oranının uluslararası standartların altında olmasının nedeni , daha önce de belirtildiği gibi , dışa bağımlı yedek parça teminindeki güçlüklerdir. Demiryolu yan sanayisinin geliştirilmesi ve TCDD Fabrikalarının da dünya standartlarındaki teknolojik yapılanmaya kavuşması , vagon ve lokomotif eksiği bulunan ülkemizde öncelik verilmesi gereken yatırımlar arasında yer almalıdır. Lisans ile üretimi yapılan lokomotif , vagon , motor üretiminde yerli imalatın payı giderek artan TÜLOMSAŞ , TÜDEMSAŞ ve TÜVASAŞ'da üretim ve ihracat teşvik edilmelidir. Özellikle tank üretimiyle Milli Savunma için vazgeçilmez bir kuruluş olan TÜLOMSAŞ'ın, stratejik önemi nedeniyle teknolojik ayrıcalığının bulunması gerekir.

Halbuki yedek parça eksikliğinden ötürü büyük imkânlara sahip olan demiryol fabrikalarının vagonları ve lokomotifleri tamir , servis ve bakım süreleri uzamakta ve ödenek eksiklikleri nedeniyle de tüm bu işlemlerin maliyetleri giderek yükselirken , TCDD İşletmesi'nin de ödeyeceği meblağ artmaktadır.

---

(135) Önder Yılmaz , "Ulaşımda Devrim" , Milliyet , 31 Mayıs 1998 , s.6

(136) 9. Ulaştırma Şurası , a.g.r. , s. 20

Dolayısıyla her geçen yıl TCDD'nin mevcut vagon ve lokomotif kapasitesi , eskiyen ve/veya hasarlı olmaları nedeniyle servis dışı kalan demiryolu araçlarının tamir ettirilememeleri nedeniyle giderek azalmaktadır.<sup>(137)</sup> Bu yüzden , fabrikaların tamir , bakım veya imalatla özel sektörle de işbirliği olanakları sağlanmalı ve AR-GE için kaynak yaratılmalıdır. Ayrıca , TCDD'nin eski vagon ve lokomotiflerle hizmet görmeye devam etmesi , TCDD'nin yatırımlarının azlığı gibi faktörler , demiryolu fabrikalarımızdanbiri olan TÛLOMSAŞ'ın imalat kapasitesinde boşluklar yaratmış ; talep yetersizliği hem verimin düşmesine hem de fabrikanın işlevinin sadece onarımla sınırlı kalmasına neden olmuştur.<sup>(138)</sup>

TÛLOMSAŞ'ın hem finansörü hem de baş müşterisi olan TCDD İşletmesi'nin talebinin azlığından doğan boş kapasitenin değerlendirilmesi için , bu kurumun yurt içinde TCDD dışındaki kuruluşlara ve yurtdışı piyasalara daha fazla açılması gerekmektedir. Kaynak yetersizliğinden ötürü Yap-İşlet-Devret modelinin yeni demiryol hatlarının yapımında kullanılması halinde de , fabrikalarımızı bertaraf etmeyecek , üretim sürecine katılımı sağlayacak şekilde anlaşmaların yapılması gerekmektedir. Çünkü bugün TÛLOMSAŞ'da hafif raylı sistem ve metro gibi toplu taşıma araçlarının üretimini yapabilecek bilgi ve teknoloji mevcuttur.<sup>(139)</sup>

---

(137) Fahrettin Koşan , a.g.m. , s. 275

(138) Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi A.Ş. Genel Müdürlüğü , Brifing Raporu , 8 Ağustos 1997 , s. 28

(139) a.g.r. , s. 27

Nitekim İstanbul Büyükşehir Belediyesi raylı sistemde kullanacağı ilk 32 araçtan sonraki 64 adet aracın en az %50 oranında yerli imal şartı ile ihaleye çıkmasından ötürü , söz konusu araçların üretimi GEC Alstom firması ile birlikte TÜLOMSAŞ tarafından gerçekleştirilecektir. <sup>(140)</sup>

İhracat olanağımızı yükseltecek bir diğer faktör de , TÜLOMSAŞ'ın ihracat yaptığı ülkelerin alımlarında Türk Eximbank'ın dış ülkelere uygun kredi koşulları sunmasıdır. <sup>(141)</sup>

TÜLOMSAŞ'ın ihracat yaptığı ülkeler arasında , Fransa (denizaltı ve lokomotif motor gövdesi, havalandırma gövdesi , uç giriş parçası) , Suriye , İran (Cer motoru Rehabilitasyonu) yer almaktadır. Bu ülkelerin yanı sıra , Pakistan , Yunanistan , AB'ne dahil ülkelerle Türki Cumhuriyetlerinde demiryolu araç ve gereçlerinin üretimi konusunda işbirliği ve sonuçta mal ve hizmet ihracatı imkânlarının arttırılması ile ilgili çalışmalar yapılmaktadır. <sup>(142)</sup>

TÜLOMSAŞ'ın gelir-gider tablosu şöyle özetlenebilir:

**Tablo 10 : TÜLOMSAŞ Gelir-Gider Tablosu**

|      | <u>Gelir</u> | <u>İhracat Geliri</u> | <u>Gider</u> |
|------|--------------|-----------------------|--------------|
| 1993 | 691.665      | 869                   | 710.259      |
| 1994 | 1.139.972    | 870                   | 1.202.473    |
| 1995 | 1.898.751    | 4.246                 | 1.818.645    |
| 1996 | 3.073.261    | 11.799                | 3.216.375    |
| 1997 | 6.758.618    | 28.871                | 7.117.463    |

**Kaynak :** TÜLOMSAŞ , 1998

(140) TÜLOMSAŞ Brifing Raporu , a.g.r. , s. 24

(141) a.g.r. , s. 27

(142) a.g.r. , s. 18 ve 26

Görüldüğü üzere , TÜLOMSAŞ'ın 1993 yılından itibaren ihracat dışındaki geliri yıllar itibarıyla giderek artmış ve 1997 yılı itibarıyla 6 trilyon 758 milyar TL. düzeyine ulaşmıştır. İhracat geliri ise , 1997 yılı itibarıyla 28 milyar 871 milyon TL. düzeyindedir. Lokomotifli lisans ile üretmesi ve yedek parça ihtiyacı , lokomotif üretim kapasitemizi azaltan ve ihracatımızı engelleyen bir unsur olmaktadır. Giderler ise özellikle faaliyet dışı giderler nedeniyle yükselmektedir. Hazine'den TCDD'ye ve TCDD'den de TÜLOMSAŞ'a zamanında ve yeterli miktarda kaynak aktarılmasının sağlanamamasının sonucunda bu kuruluşun da diğer kamu kurumlarına (vergi , SSK primleri , Emekli Sandığı aidatları vb.) olan borçları ve bunlar için uygulanan faiz ve gecikme zammı , TÜLOMSAŞ'ın yıllık faaliyet kârlarının ticari zarara dönüşmesine yol açmaktadır. Faiz ve gecikme zamları kanunen kabul edilmeyen gider olduğundan kurumun ticari zararı mali kâra dönüşmekte ve Şirketi Kurumlar vergisi ile karşı karşıya bırakmaktadır.<sup>(143)</sup> Sermaye artırımının sağlanması ve ödenmemiş sermayenin ödenmesi bu kurumun finansal açıdan rahatlamasını sağlayacaktır. Bu anlamda bağlı ortaklıkların da bir idari yapılanmaya kavuşması gerekmektedir.

---

(143) a.g.r. , s. 29

### 5.10. TCDD'nin Zarar Etmesine Yol Açan Diğer Faktörler

TCDD'nin zarar etmesinin nedenleri arasında öncelikle hükümet politikalarının yanlışlığı , kurumlar arasındaki koordinasyonsuzluk ve siyasetin bir üretim kurumu olan demiryollarına karıştırılması gelmektedir. Nitekim TCDD bir kamu hizmeti olmasına rağmen 1982 ve 1983 yıllarında zarar etmemiştir. Bu yıllarda TCDD'nin gelirlerinin giderlerini karşılama oranı sırasıyla %101 ve %99.8 iken , 1994'de bu oran %31'e ve 1996'da ise %37'ye düşmüştür.<sup>(144)</sup> Bu düşüşün sebepleri arasında elbette başka faktörler de etkili olmuştur : <sup>(145)</sup>

Ülkemizde şehirlerarası ulaşımda demiryolu mesafelerinin karayoluna göre uzun olması , malzeme ve diğer girdilerin fiyatlarındaki artışlar , yapım , bakım ve onarım gibi bütün altyapı masraflarının karayolunda Devlet tarafından karşılanmasına karşın , bunların demiryollarında TCDD tarafından karşılanması , yolcu ve yük taşımalarına ait tarifelerin günün maliyetlerine , konjonktür ve ekonomik koşullara uygun olarak belirlenmemesi , Devletin hem "sosyal devlet" ve "kamu hizmeti" ilkesinden hareketle hem de demiryolları ile yapılan taşımanın karayollarına kaptırılmaması amacıyla tarifeleri maliyetlerin altında belirlemesi bu faktörler arasında sayılabilir. Tarifelerin talep esnekliği yüksek olan mallar için ucuz ; talep esnekliği düşük olan mallar için ise yüksek belirlenmesi bile , TCDD'nin kamu hizmeti ve rekabet nedeniyle yolcu ve yük tarifelerini işletme maliyetlerini kapsayacak düzeye çıkaramamasına neden olmaktadır. Öte yandan , tarifeler ülkede ihraç konusu olan malların piyasalarda rekabet edebilmesi için de düşük tutulmaktadır.

---

(144) Alparslan Kara , " TCDD'nin Yeniden Yapılanması" , 2. Ulusal Demiryolu Kongresi , Ankara , 1997 , s. 603

(145) III. İzmir İktisat Kongresi , a.g.r. , s. 3

ekonomik olmayan expres trenlerin ve hatların işletilmesi de görev zararını oluşturmakta olup , subvansiyonlarla bu zararlar finanse edilmeye çalışılmaktadır. Ancak Dünya Bankası ve IMF'nin , KİT'leri subvanse etmemeleri konusunda hükümetlere yaptıkları uyarılar sonucunda hükümetlerin KİT'lere yaptıkları yardımlar büyük ölçüde azalmış ve KİT'ler , üretim , işletme ve yatırım için gerekli finansmanı sağlamak amacıyla özel bankalardan ve kredi kurumlarından yüksek faizle borçlanmak zorunda kalmışlardır.<sup>(146)</sup> Böylece Devletin TCDD'ye verdiği subvansiyonlar giderek azalmış ve bu oran %20'ye düşmüştür. TCDD , çeşitli tarife altı taşımalardan ötürü 1996 yılında 6 trilyon 500 milyar TL.görev zararı almaya hak kazanmış ; bunun Hazine tarafından ödenmesi için gereken prosedür zaman almakta olup, ancak 2 yıl sonra yani 1998 yılında yavaş yavaş ödenebilmektedir. <sup>(147)</sup> İşletme açıkları , yatırımlar , dış borç ana para ve faiz ödemeleri için gerekli olan finansman ihtiyacı ise, Hazine kaynaklarından veya dış proje kredileriyle karşılanmaktadır.<sup>(148)</sup> Nitekim 1999-2003 yılları arasını kapsayan projelerin çoğunda kaynak , %100 dış proje kredisi olarak gösterilmiştir. Hazine de bütçe imkânları ölçüsünde finansman ihtiyacının ancak bir kısmını karşılayabilmektedir.

Sonuçta TCDD giderleri içinde 1994 yılında faizlerin payı %49 , 1996'da da %41.5 olmuştur. <sup>(149)</sup>

---

(146) Alparslan Kara , a.g.m. , s. 603

(147) Ayşe Dönmezer , a.g.m. , s.31

(148) III. İzmir İktisat Kongresi , a.g.r. , s. 4

(149) Alparslan Kara , a.g.m. , s. 603

Kurum ; ayrıca , vergi , stopaj , SSK ve Emekli Sandığı borçlarının toplamı olan 57 trilyon TL.'yi ödeyemediği gibi , çalışanların maaşları dahi Hazine'den aktarılan kaynakla karşılanmaktadır. Limanlardan kazanılan gelir de demiryollarına yatırım yapılarak değil , yine limanlara yatırım yapılarak değerlendirilmektedir.<sup>(150)</sup>

Sonuçta ; öz gelirlerdeki artışlar giderleri karşılayamamakta ve öz kaynak yaratılamamaktadır.

TCDD'nin gelirleri içinde demiryolları faaliyet gelirleri %35 , TCDD'ye bağlı Haydarpaşa , Derince , Samsun , Mersin , İskenderun , Bandırma ve İzmir limanlarının faaliyet gelirleri %20, yol bakım ve onarım giderleri , yurtiçi ekonomik olmayan expres tren ve hatlar için alınan subvansiyonlar %20 ve faaliyet dışı gelirler ise %24'lük bir pay oluştururken ; TCDD'nin gider kalemleri içinde de demiryolları faaliyet giderleri %48 , liman faaliyet giderleri %13 , yatırımlar için alınan borçların faizleri , komisyon ve kur farklarından oluşan faaliyet dışı giderlerin ise %40 'lık bir paya sahip olduğu görülmektedir.<sup>(151)</sup>

Dolayısıyla TCDD'nin 1992-1996 yılları arasını kapsayan İstatistik Yıllığı'ndaki gelir-gider tablosuna bakıldığında ; TCDD'nin 1992 yılında 4 trilyon 758 milyar TL: gelir elde ettiği ; aynı yılda ise , Kurumun 8 trilyon 589 milyar TL. gideri olduğu ve TCDD İşletmesi'nin 1992 yılında 3 trilyon 830 milyar zarar ettiği görülmektedir. 1996 yılı itibarıyla ise, TCDD'nin gelirleri 36 trilyon 357 milyar TL. ; giderleri ise 97 trilyon 142 milyar TL.olarak gerçekleşmiş olup , zararı 60 trilyon 785 milyar TL.'dir.<sup>(152)</sup>Kurum, 1998'de 137 trilyon TL. zarar etmiş olup , 1999 yılı zararının 200 trilyon TL. olacağı hesaplanmaktadır.<sup>(153)</sup>

---

(150) TCDD Eski Genel Müdürü Tekin Çınar , "Koridor Düzenlemeleri Yapılmalı" , Uluslararası Taşımacılık Haber-Araştırma Dergisi , Yıl : 4, Ocak '98 , s. 22

(151) Ayşe Dönmezer , a.g.m. , s. 31

(152) TCDD İstatistik Yıllığı 1992-1996 , ss. 83-86

(153) Cengiz Kuşçuoğlu , "Demiryolu Haciz Dolu" , Milliyet , 5 Temmuz 1999 , s. 7

Öte yandan , TCDD İşletmesi'nde merkeziyetçilik , formalizasyon , organizasyonun büyüklüğü ve karmaşıklığı gibi sebepler de <sup>(154)</sup> karar alma etkinliğini ve dolayısıyla verimi düşüren önemli etkenler olmaktadır.

### 5.11. TCDD'NİN YENİDEN YAPILANMASI

TCDD'nin pazar payının artması , karayollarındaki yükün azalması , ticari esaslara dayalı ve verimli çalışan bir yapıya kavuşturulması amacıyla Dünya Bankası'ndan sağlanan 1 milyon \$'lık hibe ile Booz Allen & Hamilton adlı danışman firma istihdam edilmiş ve 1996 yılı sonunda hazırlanan "Nihai Rapor"a göre temel problemler ; hizmetlerin piyasa şartlarına uygun olmaması , ulaştırma politikasının kara ve havayolu lehinde olması , KİT statüsünün ticari işletmeciliğe engel olması , yönetimin karar alma ve uygulama sürecine siyasal müdahaleler ve artan dönem zararları ve borçları olarak belirlenmiştir.<sup>(155)</sup>Raporda ; 1)Demiryolları Kanun Taslağı'nda "demiryolları bir kamu hizmeti olarak tanımlanmayacaktır" denilmektedir. Böylece demiryollarının niteliği "kamu hizmeti" görme anlayışından "ticari" anlayışa doğru değiştirilmektedir.

2)" Limanlar , hastaneler , eğitim tesisleri , TCDD Meslek Lisesi, Sivas ve Afyon Travers Fabrikaları , Çankırı Makas Fabrikası , TÜLOMSAŞ , TÜVASAŞ ve TÜDEMSAŞ TCDD'den ayrılacak , bir kısmı özelleştirilecek , bir kısmı tasfiye edilecektir" denilmektedir.

---

(154) M.Giray Akçam , "Karar Alma Etkinliği Açısından Yetki Göçerimi ve KİT'ler : TCDD Örneği" , (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi , Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1992) , s.110

(155) Ayşe Dönmezer , a.g.m. , s. 597

Nitekim 1998 yılında Türkiye'nin tek Demiryolu Meslek Lisesi olan Eskişehir'deki Demiryolu Meslek Lisesi kapatılmıştır. Amacı , demiryollarına tüm eğitim birimleriyle "teknik hizmet elemanları" ve "orta kademe yöneticileri" yetiştirmek olan bu kuruluşun kapatılması bir hatadır. Aksine daha da desteklenmesi ve geliştirilmesi gereken bu kurumun kapatılmasıyla , tamamen bir teknik alan olan demiryollarında istihdam edilen uzman ekibin yetiştirilmesi engellenmiştir.

Öte yandan , üniversitelerde de bir "Demiryolu Ulaşımı " adlı bölüm açılmalı ve gençler de bu alana doğru yönlendirilmeli , teşvik edilmeli , gençlerin hem demiryol fabrikalarımızda hem de yurtdışında staj eğitimi görerek teknik bilgilerini geliştirmeleri sağlanmalı ve dünyanın hızla ilerlediği demiryolları alanında teknik gelişmeler yapacak genç beyinlere destek verilmelidir.

Yukarıda bahsi geçen üç büyük bağlı ortaklığın da özelleştirilmelerinden ziyade stratejik önemleri nedeniyle desteklenmeleri ve özerk bir yapıda işletilmeleri sağlanmalıdır.

3) TCDD arazi ve lojmanlarının da elden çıkarılması istenmektedir.

4) Birçok atölyenin , istasyonun ve kâr getirmeyen hatların kapatılmasını öngören rapor ile demiryollarımız birkaç hatta indirgenerek devletin subvansiyon sıkıntısından kurtulması hedeflenmektedir. <sup>(156)</sup>

5) Yol standartlarını yükseltici yatırımlara , elektrifikasyon , sinyalizasyon projelerine , tek hatların çift hale getirilmesi gibi önemli yatırımların yapılmasına karşı çıkmaktadır. <sup>(157)</sup>

---

(156) Güngör Evren , "TCDD'nin Yeniden Yapılanması Çalışması Üzerine Görüşler" , 2.Ulusal Demiryolu Kongresi , Aralık , 1997 , s. 693

(157) Alparslan Kara , a.g.m. , s. 604

6)

**Tablo 11: Personel Mevcudu (1997 Yılı Sonu)**

|                | <b>TCDD</b> | <b>Bağlı Ortaklıklar</b> | <b>Toplam</b> | <b>Toplam İçindeki Payı (%)</b> |
|----------------|-------------|--------------------------|---------------|---------------------------------|
| Memur          | 1295        | 226                      | 1521          | 3                               |
| Sözl. Personel | 20.150      | 889                      | 21.039        | 44                              |
| Toplam Memur   | 21.445      | 1115                     | 22.560        | 47                              |
| Daimi İşçi     | 18.757      | 4102                     | 22.859        | 47                              |
| Geçici İşçi    | 2076        | 801                      | 2877          | 6                               |
| Toplam İşçi    | 20.833      | 4903                     | 25.736        | 53                              |
| Genel Toplam   | 42.278      | 6018                     | 48.296        | 100                             |

**Kaynak :** TCDD , 1997 Faaliyet Raporu , APK Dairesi , s. 16

Bünyesinde 1997 yılı sonu itibarıyla 42.278 adet personel barındıran TCDD İşletmesi'nde personel sayısının 20.250'ye indirilmesi de öngörülmektedir. Halbuki Devlet Demiryolları'nda bir yandan emekli olan personelin yerine yenisinin atanmasının mümkün olmaması , özellikle faal personel mevcudunun ihtiyaç duyulan seviyenin çok altında kalması sebebiyle tren seferleri iptal edilmekte , istasyonlar kapatılmakta ve mevcut personel aşırı çalıştırılmak zorunda bırakılmaktadır. <sup>(158)</sup> Diğer yandan da , demiryollarında yanlış personel politikasının uygulanması sonucu , alanında uzmanlaşmış kişiler yerine , uzman olmayan kişilerin

(158) 9.Ulaştırma Şurası , a.g.r. , s. 20

istihdam edilmesi ve ülkemizde yaşanan yoğun işsizlik nedeniyle devlet kurumlarında görülen “aşırı istihdam” uygulaması , hem gizli işsizliğe hem de verimin düşmesine yol açmıştır. Doğru bir personel politikasının uygulanması için hükümetle demiryolları yönetimi arasında da özerk bir ilişki kurulmalıdır.

7) Raporda bahsedilen diğer bir konu da , taşımacıların ticari açıdan yaşayabilir nitelikte olmayan trafikleri taşıma yükümlülüğünden muaf olması ; taşımacıların sundukları hizmetleri piyasaya dayalı ilkelere göre ücretlendirmekte serbest olması ; hükümetin özel yolcu ücret tarifelerinin uygulanmasını istemesi halinde aradaki farkın tümüyle hükümet tarafından subvanse edilecek olmasıdır.<sup>(159)</sup> Bu ifadeler de Osmanlı İmparatorluğu zamanındaki kâr garantilerini hatırlatmaktadır.

Hükümetin demiryolu işletmesini finanse edecek olması ülke ekonomisine de ağır yükler getirecektir : <sup>(160)</sup> Ücretlerden ve maaşlardan kesilen vergiler arttırılacak ; zamlar yapılacak ; ücret ve maaşlardan kesilen miktarla fonlar oluşturulacak ve bu fon da sermayedarlara devredilecektir.

8) Raporun en önemli bölümünü ise , limanların ve sağlık hizmetleri gibi alanların demiryolu işletmeciliğinden ayrılması , TCDD’nin yolcu ve yük taşımacılığı olmak üzere iki ana iş birimi ve atölyeler ile altyapı olmak üzere de iki destek iş birimi ile toplam dört birime ayrılmasını öngören kısım oluşturmaktadır. İşletme ile altyapı muhasebesi birbirinden ayrılacaktır.

---

(159) Alparslan Kara , a.g.m. , s. 605

(160) a.g.m. , s. 605

Dünyanın birçok ülkesinde yeniden yapılanma çerçevesinde uygulanan ve sonuçları tam olarak belirlenemeyen özelleştirme politikalarının , henüz ulaştırma altyapısını tamamlayamamış ülkemizde de uygulanmaya çalışılması rasyonel bir yaklaşım olarak görünmemektedir. Özellikle birden fazla işletmecinin aynı demiryolu ağını birlikte kullanması , birbirleriyle rekabet eden işletmecilerin aynı altyapıdan yararlanarak etkin bir hizmet sunmaları pek mümkün görünmemektedir.<sup>(161)</sup> Demiryolculuk özü itibarıyla özelleştirilemez. Ancak bünyesinde faaliyet gösteren birimlerden bazıları belediyelere devredilebilir. Banliyö işletmeciliğinde gelirin gideri karşılama oranı her yıl için %50'nin altında kalmaktadır. 1998 yılında da bu oran %46.4 olarak gerçekleşmiştir. Nitekim TCDD'ye bağlı ve zarar eden banliyö hatlarının belediyelerce işletilmesi kararı alınmıştır.<sup>(162)</sup>

Demiryolları politize olmuş bir yapıyı kabul etmeyen , ilerici , teknik bir bünyede hayat bulan bir ulaşım sistemi olarak düşünölmeli ve belediyelerce de bu bilinçle ve geniş kaynak donanımıyla idare edilmelidir.

---

(161) Güngör Evren , a.g.m. , s. 690

(162) Milliyet , 28 Ekim 1999 , s. 11

## SONUÇ

Ulaştırma alt sistemleri içinde önemli bir yere sahip olan ancak altın çağını yaşadığı dönemler olan 19. yy. ve 20. yy. başı yıllara kıyasla eski popülerliğini kaybeden demiryolları günümüzde tekrar ön plana çıkmıştır.

Sanayi Devrimi ile endüstriyel üretimin artması hızlı ulaşım araçlarının gelişmesini gerekli kılan bir faktör olmuştur. Devrimin yapıldığı yüzyıllarda taşımanın madeni vagonlarla ya da hayvan gücüyle yapılıyor olması ve üretim artışının daha hızlı ulaşım araçlarının varlığını gerektirmesi hem çekim gücü kuvvetli olan lokomotiflerin icadına yol açmış hem de zamanla trenlerin ulaşım kazandırılmasını sağlamıştır.

İlk demiryolu İngiltere'de 27 Eylül 1825 tarihinde işletmeye açılmış ; ardından ABD'de 1830 yılında demiryolu çağı başlamıştır. Demiryolu çağını yakalayan diğer ülkeler ise, 1827'de ilk demiryolunu inşa eden Fransa , 1835'de Belçika , 1847'de İsviçre , 1872 'de Japonya ve bunların yanı sıra , Kanada ile Almanya olmuştur.

İngiltere , ABD ve Fransa özel şirketlere ağırlık vererek demiryolunu inşa eden ülkeler olmuşlardır. Özellikle İngiltere'de devlet özel demiryolu şirketlerine hiçbir kısıtlama koymaksızın , onları serbest bırakarak demiryollarının inşa edilmesini sağlamıştır.

ABD'de ise demiryolu yapımının ilk yıllarında özel sektörün oldukça maliyetli olan böyle bir girişimde bulunmada isteksiz davranması, demiryolu inşa etmek için gereken kapitalin çok büyük



Ancak ABD'nin izlediği bu demiryol politikası verimsiz alanlara da demiryollarının yapılması ve yapılan mali yardımların aşırılığı nedeniyle kamu açıklarının büyümesine yol açarken , özel demiryolu şirketleri arasında süregelen rekabet ücretlerin taşıma maliyetinin altına düşmesi nedeniyle ekonomide yıkıcı bir rekabet ortamı yaratarak demiryolu şirketlerinin iflasına neden olmuştur.

Yıkıcı rekabet ABD'nin yanı sıra , İngiltere'de de görülmüş ve bu ülkelerde şirketler aralarında rekabete son veren anlaşmalar yapmışlardır. Ayrıca devlet denetimi de kurulmuştur.

Fransa'da ise devlet denetimi demiryolu yapımının başlangıcından itibaren sağlanmış , özel demiryolu şirketlerini güzergâh tespitinde yalnız bırakmamıştır. Fransa'da Devlet ile özel şirketler arasında demiryolu yapımı için uygulanan sistem "imtiyazlı kurma ve işletme"dir. İmtiyaz sisteminde özel şirketlere demiryolunu inşa etme ve belli bir süreliğine işletme izni verirken , işleten firmanın az gelir elde etmesi halinde farkı imtiyaz veren ödemektedir. Devlet bu sistemde özel şirketlerin faaliyetlerini sürekli denetim altında tutmaktadır. 1904 yılı itibarıyla mevcut 39.588 km.'lik hattan 2780 km.'si devlete ait bulunmaktadır. Ancak 1937 'de çıkarılan bir kararname ile demiryolları tamamen devlet denetimine girmiş ve Fransız Milli Demiryollar Şirketi oluşturulmuştur.

Öte yandan , Almanya , Belçika , İsviçre gibi diğer Batı Avrupa ülkelerinde ise demiryollarının inşasında devlet ağırlıklı bir politika izlenmiştir. 1904 yılı itibarıyla Belçika'da işlemekte olan 4584 km. demiryolundan 3997 km.'si devlet , 587 km'si de şirket demiryolu olmuştur. Ancak Fransa'da olduğu gibi Belçika'da da demiryolları tamamen devlet denetimine girmiş ve Belçika Milli Demiryollar Şirketi kurulmuştur.

Almanya ve Rusya'da da önceleri demiryollarının ilk kısımları özel şirketler tarafından yapılmış olmasına rağmen , Almanya'da özellikle askeri ve ekonomik sebeplerin ön plana çıkması demiryollarının büyük çoğunluğunun devlet tarafından yapılmasına neden olmuştur. 1904 yılı itibarıyla Almanya'da 51.836 km.'lik hattın yalnız 3900 km.'si şirketlere ait olmuştur.

Rusya'da ise Sosyalist sisteme geçinceye kadar ekonomide yabancı sermayenin ağırlıklı olması nedeniyle özel sektöre öncelik verilmiş ; ancak ekonomik sistemin değişmesiyle birlikte devletçilik tüm sektörlerde hakim olmuştur. Rusya'da kurulan demiryolu ağı ile Sibiry'a'daki uç bölgelerde madencilik merkezlerine taşıma hizmetinin götürülmesinin ve tarıma açılan toprakların genişlemesinin bir aracı olmuştur.

Bu ülkelerde demiryolları inşasında devletçiliğin ağır basmasının nedeni , demiryollarının piyasa boyutu nedeniyle bölünemez olmasıdır. Tek bir firmanın piyasa talebini karşılayacak boyuta sahip olamaması nedeniyle demiryolları doğal tekel konumunda bulunmaktadır.

Öte yandan , 19. yy.'ın son çeyreğinde hem endüstriyel üretimin hız kazanması hem de demiryolları ağının süratle gelişerek üretimi , üretim merkezlerini , tüketimi , ihracatı , sanayileşmeyi , kentleşmeyi teşvik etmesi hem gelişmiş ülkelerin bugünkü refah düzeylerine ulaşmalarında etkili olmuş hem de uluslararası pazarların birbirlerine daha da yakınlaşmasında bir araç olmuştur. 1870 yılında 58 milyar frank olan dünya ticaret hacmi 1913 yılında 200 milyar frank seviyelerine yükselmiştir. Dünya ticaret hacminin bu derece yükselmesinde günümüzün gelişmiş ülkelerinin aralarında yaptığı ticaretin yanı sıra,

dönemin az gelişmiş ülkeleri (Asya , Afrika) ile de yapılan ticaret etkili olmuştur.

19. yy. ve 20. yy. başı sömürgeciliğin en etkili araçlarından biri demiryollarıdır. 1890 yılında dünyadaki demiryollarının uzunluğu 617.000 km. iken , 1913'de %80 oranında artış göstererek 1.104.000 km. düzeyine yükselmiş ; dolayısıyla sömürge imparatorluklarının yoğun olarak yaşandığı dönemler olan 1890-1913 devresinde Asya'da demiryolu artışı %127 ; Afrika'da ise %270 oranında gerçekleşmiştir. Özellikle Afrika'da demiryolları yapımında yoğun olarak görülen yatırımlar Afrika'nın doğrudan sömürgeci uygulamalara tabi olması ile ilintilidir.

Gelişmiş ülkeler sömürgeleştirdikleri topraklarda demiryollarını tarım alanları , maden bölgeleri ile liman şehirlerinde inşa etmişlerdir. Demiryolları böylece bu ülkelerdeki kaynakları işleyen gelişmiş devletler için ulaşımı , pazara hakimiyeti ve siyasi egemenliği kolaylaştırmıştır.

1885 tarihinde gerçekleştirilen Berlin Antlaşması ile aynı tarihte kurulan Uluslararası Demiryolları Birliği Kongresi demiryollarının uluslararası alanda sömürgecilik aracı olarak kullanılmasının bir kanıtıdır. 1885 Berlin Antlaşması , sömürgeciliğin resmen onaylandığı ve sömürgeci ülkelerin etkinlik alanlarının belirlendiği tarihtir. Bu tarihte kurulan Uluslararası Demiryolları Birliği Kongresi de gelişmiş devletlerin demiryollarının teknik olarak ilerlemesini sağlayarak ticaret akımının da sömürgeleştirilmiş ülkelere daha seri bir şekilde yapılmasını amaçlamıştır.

Sanayileşememiş , tarım bölgesi olarak kalmış bölgelere hem fazla mal stokunu ihraç etmek hem bu bölgelerin , kendi sanayileri için gerekli olan hammaddelerinden yararlanmak ve hem de sahip oldukları sermaye fazlalarını değerlendirmek amacıyla sanayileşmiş devletler için diğer önemli bir pazar da Osmanlı İmparatorluğu'dur. Batılı devletler tarafından Osmanlı İmparatorluğu'nda yapımına başlanan demiryollarının genel karakteristiği , mal akımının kaynaktan transfer noktasına direkt ve bir defada aktarılmasını sağlayacak şekilde ve yine hammadde , doğak kaynaklar merkezi olan , nüfusu yoğun ve limanlara yakın bölgelerde inşa edilmiş olmalarıdır.

Ülkemiz topraklarında ilk demiryolu İngilizler tarafından 1856 yılında inşasına başlanan ve 1866 yılında işletmeye açılan İzmir-Aydın Demiryolu'dur. İngilizlerin demiryolu yapımı için öncelikle İzmir bölgesini seçmelerinde bu bölgenin hammadde kaynağından yararlanmak ve bu bölgeyi mamul madde sürüm alanı olarak değerlendirmek istemelerinin yanı sıra , İzmir bölgesinin hem Avrupa hem de Hindistan kolonisiyle çabuk bağlantı kurabileceği merkez konumunda olması çok büyük rol oynamıştır.

Osmanlı İmparatorluğu da ülkesindeki iç karışıklıkların süratli asker sevkıyatı ile önlenebileceği ve ülkenin içinde bulunduğu mali bunalımın , ulaşım araçlarını hammadde merkezi olan verimli bölgelerde (Güney ve Batı Anadolu'da) yoğunlaştırarak sağlanacak üretim ve gelir artışı ile çözümlenebileceği düşüncesiyle hareket ederek demiryolları yapımını faiz , kâr ve özellikle km. garantileri vererek teşvik etmiştir.

1860-1898 yılları arasında İngiltere kökenli şirketler 440 km. , Fransız şirketleri 1266 km. ve Alman şirketleri 1020 km. demiryolu yapmışlardır. 1898'den itibaren kesin etkinlik Almanlara geçmiş ve demiryolu yapımı ile ticari ilişkilerimiz de gelişmiştir.

Osmanlı topraklarında demiryollarının yapılmasıyla birlikte demiryolu şirketlerini finanse etmek üzere yabancı bankalar da ard arda kurulmuştur. Banka sermayeleri sanayi şirketlerini finanse ederek oldukça yüksek oranlarda getiri elde etmişlerdir. Osmanlı topraklarında inşa edilen demiryollarının büyük sermaye gerektiren bir altyapı hizmeti olması nedeniyle finansman konusunda kaynakların yetersiz kalması ve yeterli bilgi ve teknik donanımına sahip olunamaması nedeniyle demiryolları kilometre garantileri verilerek Batılı devletler tarafından inşa edilmişlerdir.

“ Kilometre garantisi ” sistemi , kurulacak yolun km.’si başına brüt geliri şirkete garanti eden bir sistemdir. Hükümet tarafından km. başına verilen brüt gelirin altında bir gelirin elde edilmesi halinde Devlet tarafından aradaki fark ödenmektedir. Osmanlı Devleti’nin hem yüksek miktarlarda km. garantisi ödemesi ve bu garantilerin Osmanlı sancaklarından elde edilen aşar gelirleriyle karşılanması hem de hat işletmeye açıldıktan sonra km. başına düşen gelirden belirlenmiş miktara göre bir azalma olduğu zaman açığın Osmanlı Devleti tarafından finanse edilmesi , Osmanlı açısından maliyeti , Batılı devletler için ise getirisi oldukça yüksek bir sonuç yaratmıştır. Mayıs 1889 tarihinde İzmit-Adapazarı hattının yapımıyla başlanan ve 1896 tarihinde Eskişehir-Konya hattı ile son bulan Anadolu Demiryolları da kilometre garantisi ile inşa ettirilen bir demiryoludur. Anadolu Demiryollarının ardından Bağdat Demiryolunun inşasına girişilmiştir. Almanlar , Hindistan ticaretini ele geçirerek o bölgedeki verimli toprakları değerlendirmek amacıyla Konya-Karaman-Adana – Osmaniye – Kilis – Nusaybin – Musul -Bağdat-Basra üzerinden Kuveyt’e ulaştırılması düşünülen Bağdat Demiryolu Projesi’ni derhal uygulamaya koymuşlardır. Almanların Bağdat Demiryolu projesi’nin izleyeceği güzergâhı Musul’dan geçirmesi ve bu bölgenin Kerkük , Bağdat gibi petrol yönünden zengin şehirleri içermesi ,

ABD başta olmak üzere İngiltere , Fransa ve Almanya'nın Osmanlı topraklarındaki petrol bölgelerini elde etmek için aralarında rekabete girişmelerine neden olmuş ve bu rekabet ileride Birinci Dünya Savaşı'na yol açan en önemli etkenlerden biri olmuştur.

Öte yandan , 1878 yılından itibaren uluslararası demiryolları anlaşmaları hız kazanmıştır. Öncelikle ülkelerin demiryolları mevzuatlarının farklı olmasının aktarmalarda yarattığı zorluklar ve bunun getirdiği zaman kaybı seri ulaşımı engelleyen bir unsur olmuştur. Bu amaçla 18 Mayıs 1878 tarihinden itibaren uluslararası yolcu ve eşya sözleşmeleri yapılmaya başlanmıştır. 1890 yılında ilk kez uluslararası eşya taşınmasına ilişkin sözleşme kabul edilmiş ve 1893 yılında da yürürlüğe girmiştir. 1924 yılında yapılan diğer bir Konferans'da da ilk kez uluslararası yolcu ve bagaj taşımalarına ilişkin anlaşma kabul edilmiştir.

Yapılan sözleşmelerin uyum içinde yürümesi için ulaştırma ve transit hürriyetinin Milletler Cemiyeti (günümüzde Birleşmiş Milletler) tarafından esas statüsüne konulması ile uluslararası ilk anlaşma demiryollarında sağlanmıştır. Uluslararası pazarların birbirlerine daha hızlı bağlanması için bulunulan bu girişimler aslında 1776 tarihinde Adam Smith'in getirdiği doktrinle şekillenen küreselleşme fikrinin uygulamaya konmasıdır. Bu bağlamda 1.Dünya Savaşı öncesi demiryollarının dünya pazarlarını birbirine yakınlılaştırarak başlattığı globalizasyon sürecinin uluslararası anlaşmalarla ilk uygulama alanı bulduğu sektör demiryolları sektörü olmuştur. 1994 tarihinde son bulan GATT Uruguay Round Görüşmelerinin sonucunda kurulan WTO (Dünya Ticaret Örgütü) ile globalizasyona kurumsal bir çerçeve kazandırılmış olup , bu aslında küreselleşme sürecinin son halkasını oluşturmaktadır.

Çünkü 1919 yılında kurulan Milletler Cemiyeti ile ülkelerin ekonomik ve siyasi alanda uzlaşısı içinde olarak mal ve hizmet akımının serbest bir şekilde düzenlenmesi de tarihsel sürecin bir sonucu olmuştur.

Bundan ötürü , 19.yy.'ın sonları ile 20.y.y.'ın başları yaşanan iktisadi gelişmeler ve bu gelişmelerle örtüşen siyasi sonuçlar günümüze dek yansımalarını oluşturulan çeşitli kurumlarla göstermiştir.

Uluslararası demiryolları ilişkilerinin gelişiminde en önemli yere sahip olan kuruluş , 1922 yılında kurulan Uluslararası Demiryolları Birliği'dir. Bu kuruluş uluslararası demiryol idarelerinin tesisat ve işletme şartlarının birleştirilmesi ve standardize edilmesi amacıyla oluşturulmuştur. Yüksek kalitede ve verimlilik düzeyinde rekabet eden ülkeler için getirilen standartlarla hem hizmet kalitesinde öngörülen artışla demiryollarının üstünlüğünü azaltan yeni ulaşım araçlarına karşı demiryollarının rekabet gücünü yükseltmek hem de uluslararası ticaret akımının üretim maliyetlerinin ve kârlılık düzeylerinin eşit düzeye getirilmesi sağlanarak hızlandırılması hedeflenmiştir. Özellikle gelişmiş ülkeler arasında belirlenen bu standartlar diğer UIC'ye üye ülkeler için de geçerlidir. Demiryolları işletmelerinin taşıma maliyetini düşük tutmak için modernizasyona ağırlık vererek verimlilik artışı sağlamaları , küreselleşme düşüncesi çerçevesinde dünya pazarlarına ulaşmada bir ulaşım alt sistemi olarak demiryollarının etkinliğini ön plana çıkarmaktadır.

1929 Dünya Ekonomik Buhranı ile değişen ekonomik yaklaşımlar ve Tam Rekabet Piyasasını oluşturma dūřūncesi 1944 yılında toplanan Bretton Woods Konferansı'nın sonucunda bir çerçeveye oturtulmuştur. Bu Konferans'da ayrıca uluslararası mal ve hizmet akımının serbestleşmesini denetleyecek bir ūst kurul olan Uluslararası Ticaret Örgütü'nün kurulması amaçlanmış ; ancak 1948 yılında ITO yerine kurulan GATT , uluslararası ticaret serbestisini sadece sanayi ūrünleriyle sınırlı tutan ve ūlkeler arasında karşılıklı ödüne dayanan bir çerçeve ile sınırlı kalmıştır. 1970'li yıllara gelindiğinde, bu yıllara kadar hakimiyetini sürdüren Fordist üretim tarzı ile ithal ikameci sanayi stratejisi ile sosyal devlet dūřūncesi ve Uluslararası Keynesçilik uygulamaları hem bu üretim biçimlerinin getirdiği monotonluk ve azalan verimlilik hem de OPEC Krizi olarak bilinen Dünya Enerji Buhranı'nın neden olduğu fiyat artışları ve talep azalması nedeniyle sona erdirilmiş ve Batılı Devletlerin sanayicileri üretimin örgütlenme tarzını değiştirerek sanayide yeniden yapılanmaya girişmişlerdir. Böylece hem II. Dünya Savaşı sonrası kurulan IMF , Dünya Bankası gibi kurumların işlevleri değişmiş , sermayenin kâr haddinin giderek düşmesi küreselleşme olgusunun önemini daha da arttırmış ve bu durum hem mikroelektronik alanda yaşanan devrimle sonuçlanmış hem de dünya pazarları arasında daha yakın bir diyaloğun kurulmasını gerektirmiştir. Sermayenin Merkez'deki kâr haddini arttırmak için uzay , hava , demiryolu , uzak haberleşme-ulaştırma alanında son derece gelişkin teknolojik sistemler kullanılmaktadır. Bu anlamda hız-zaman faktörünün birer maliyet unsuru olarak önem kazanması üretim ve tüketim merkezleri arasında daha seri bir işkinin kurulmasını gerektirmiştir.

Öte yandan , tarifeleri aşamalı olarak kaldırmayı amaçlayan GATT ise , yapılan Uruguay Round Görüşmeleri sonucunda dış ticareti ilgilendiren her alanda sadece sanayi mamulleriyle sınırlı kalmayarak kapsamı hizmetler , çevre ,entelektüel mülkiyet haklarını içine almak suretiyle genişletilen bir çerçeveye dönüştürülmüştür. Görüşmelerin sonucunda konulan kuralları denetleyecek yeni bir organizasyon olan Dünya Ticaret Organizasyonu (WTO) 1 Temmuz 1995 tarihi itibarıyla faaliyete başlamıştır. WTO , konulan kuralları denetlemede iki üst merkezden ilki olan Milletler Cemiyeti ve 1947'den itibaren Birleşmiş Milletlerin II. Dünya Savaşı sonrasında dünyayı ve iktisadi alanda dünya ekonomisini yönlendirmede yetersiz görülerek görevlendirilmiştir.

Demiryollarının bir ulaşım aracı olarak dünya ekonomisinde yerini alması için Uluslararası Demiryolları Birliği (UIC) de oluşturulan sistematik kurumların doğrultusunda hareket ederek küreselleşmeye katkıda bulunmaktadır. Birleşmiş Milletler'de gözlemci statüsünde bulunan UIC , ana kurumlarının yanı sıra , Avrupa Birliği ve dünya seviyesinde güçlendirilmektedir. UIC bünyesinde yer alan Avrupa Demiryolları Komitesi (CER) 1988'de kurulmuş olup Avrupa Birliği ve onun çeşitli kurumlarıyla ilişkili olarak demiryolu girişimlerini temsil etmektedir.

Öte yandan , 1957 Roma Antlaşması ile Avrupa Birliği'nin oluşturulmasına yönelik girişimler II. Dünya Savaşı sonrası oluşan yeni ekonomik düzende ivme kazanmıştır. Temmuz 1987'de "Tek Avrupa Senedi" ile " iç pazarın aşamalı olarak kuruluşunu sağlamak " ana hedef olmuştur. 1 Ocak 1993 tarihinde de Avrupa Tek Pazarı işlerlik kazanmıştır. 1 Kasım 1993 tarihinde ise Maastricht Antlaşması ile Avrupa Birliği oluşturulmuştur.

Avrupa Birliği lkeleri de SSCB'nin 1985-1986 dönemlerinden itibaren sosyalist sistemden kopuşunu izleyerek Doğu Bloku lkelerinin de üzülmesi nedeniyle kavuşulan yeni pazarları değerlendirmek amacıyla süper hızlı demiryolları ağının kurulmasına ayrı bir önem vermiştir. Avrupa Birliği lkeleri hem Doğu-Güneydoğu Avrupa lkelerinin pazarlarına hem de bu hattı takiben Asya pazarlarına ulaşmayı amaç edinmişlerdir.

Her Merkez ülkesinin kendi " vre"lerini oluşturmalarında ve globalleşmenin hız kazanmasında demiryollarının nceliği UIC'nin sorumluluğunu arttıran bir faktör olmuştur.

Hızlı demiryolu ağının öncelikle ulusal düzeyde oluşturulmasını sağlayan bir diğer faktör de, diğer ulaşım araçlarıyla rekabet edebilmektir. Özellikle demiryollarının konfor , emniyet , hız , enerji , vre , fiyat alanlarında sahip olduğu avantajları azamileştirecek " hızlı tren " teknolojilerinin geliştirilmesi ve yolcu / yük taşımacılığının belli bir yüzdesinin demiryolu ile yapılması için Avrupa Birliği lkeleri ve diğer gelişmiş ülkeler gayret sarfetmektedirler. Batı Avrupa lkeleri hem yolcu hem yk trafiğini , Japonya özellikle yolcu trafiğini , Rusya ve ABD de yk trafiğinde demiryollarını etkinlik düzeyinde kullanabilmektedir.

Batı Avrupa'da yük taşımacılığının 1970-1995 yılları arasında ulaşım sistemlerine göre pazar paylarının gelişimi incelendiğinde ; 1970'de demiryolları ile yk taşımalarının toplam ulaştırma sistemleri içindeki payı %31.1 iken 1995'de %15.4'e gerilediği görülmektedir. Karayollarının payı ise aynı dönemlerde sırasıyla %55.6 ; %76.8 olarak gerçekleşmiştir.

Orta ve Doğu Avrupa ülkelerinde ise , yük taşımacılığında demiryollarının payı 1970'de %80.9 iken 1995'de %57.7 ; karayollarının payı ise , 1970'de %16.2 iken , 1995'de %39.8 olduğu görülmektedir. Orta ve Doğu Avrupa ülkelerinde 1970-1985 yılları arasında demiryollarının payı Sosyalist düzende olunmasından ötürü yüksek olup , ekonomik sistemlerin değişmesi , kapalı ekonominin yerini serbest rekabete dayalı piyasa ekonomisinin alması ile bu ülkelerde karayollarının payı giderek artarken demiryollarının da payı giderek düşmeye başlamıştır.

Yocu taşımacılığında ise , demiryollarının aldığı pay Avrupa'da 1970-1995 yılları arasında 1/3 oranında düşmüştür. Özel araçlarla yapılan yolcu-km.'nin toplam içerisindeki payının %85'e ulaşması bunda etkili olan bir faktör olmuştur. 1995 yılı itibarıyla 1 km. demiryoluna düşen karayolunun , Batı Avrupa ülkelerinde Orta ve Doğu Avrupa ülkelerine nazaran daha yüksek olduğu görülmektedir. Bu nedenle demiryollarına azalan ilgiyi tekrar kazanmak ve demiryollarının rekabet gücünü yükseltmek için süper hızlı trenlerin üretimine ağırlık verilmiştir. Almanya , Güney Kore, İtalya , İsveç , İsviçre , Japonya , Kanada , ABD gibi hızlı tren projelerine ağırlık veren ülkelerde hızlı tren üretimi şirketler tarafından gerçekleştirilmektedir. Demiryolu işletmeler ile ortaklık kuran GEC ALSTHOM , BOMBARDIER gibi firmalar elektro-hidrolik yatar gövdeli tren üretimini ; aynı şekilde FIAT, SIEMENS gibi firmalar da demiryolu araçlarının ve malzemelerinin üretimini üstlenmişlerdir.

Japonya'da hızlı tren projeleri için Demiryolu Teknik Araştırmalar Enstitüsü ile büyük mühendislik firmaları koordineli olarak çalışmalarını yürütmektedirler.

Yapılan bu çalışmalar sonucunda Avrupa'da hızlı treni tercih eden yolcu sayısında yüksek oranda bir artış görülmektedir. 1980 yılından itibaren hızlı trenle taşınan km. başına yolcu sayısı 12.4 milyar iken 1995'de 32.9 ve 1996'da 37.4 milyar olarak gerçekleşmiştir. Japonya'da 1964 ve 1997 yılları arasında süper hızlı trenlerle 5.5 milyardan fazla yolcu seyahat etmiştir.

Ulusal düzeyde oluşturulan hızlı tren ağı uluslararası boyutlara da taşınmıştır. Paris-İsviçre arası servis yapan Eurostar ; Paris-Brüksel-Amsterdam arası servis yapan Thalys ; Paris'i Manş'a bağlayan TGV Atlantique hattı ; Paris , Brüksel , Köln ve Amsterdam'ı birbirine bağlayan Manş Tüneli uluslararası tren servislerine örnek olarak verilebilir. Uluslararası tren servislerinin yolcu ve yük taşımacılığındaki payı giderek artmaktadır. Örneğin ; Thalys servislerinin demiryolu piyasasından aldığı pay 1994'de %24 iken 1997'de %43'e çıkmıştır.

Avrupa Birliği tarafından alınan kararla Pan-Avrupa Çok Modlu Ulaşım Koridoru belirlenmiş olup , 2010 yılına kadar Avrupa'da 30.000 km.'lik yüksek hızlı demiryolu ağı oluşturulmaya çalışılmaktadır. Uzun dönemli plan , Avrupa'nın hızlı demiryol ağını Viyana-Budapeşte-Belgrad-Sofya üzerinden Türkiye'de Ankara'ya bağlanmasını öngörmektedir. UIC , Avrupa Birliği'nin aldığı kararlar doğrultusunda hareket eden kuruluş olarak demiryolları ağının izleyeceği güzergâhları belirlenen amaçlar ve kararlar doğrultusunda ilerlemesini sağlamaktadır.

UIC bünyesinde yer alan Doğu-Batı Görev Gücü ise , Merkez, Batı ve Doğu Avrupa'nın demiryolları entegrasyonunu hızlandırma amacındadır. UIC'nin Yüksek Hız Kısmı ise , AB'nin yüksek hız ağıyla örülmesinin ilerletilmesi ve bununla ilgili çalışmalardan sorumludur.

Bu yüzden UIC , hem Avrupa Birliği bünyesinde hem de Avrupa-Asya koridorları boyunca pazarları birbirine demiryolları ile bağlamak için hükümetler nezdinde bir dizi girişimlerde bulunmuştur.

UIC , 1998 yılı itibarıyla toplam 137 üyeyle beş kıtanın tümüne yayılmıştır. Bu üyelerin konumları itibarıyla kategorileştirilmeleri sözkonusudur. UIC'nin üyelerinin 59'u aktif üye , 49'u ortak üye , 32'si de şube üye pozisyonundadır. UIC tarafından etkin olunmak istenen alanlar ve iktisadi amaçlar çerçevesinde üyelik konumleri belirlenmiştir.

Globalizasyon çerçevesinde UIC'nin 1998 yılında düzenlediği seminerin içeriğinde de Akdeniz'in karşı tarafında yer alan ülkeler arasında ve daha yakın bölgeler bazında ulaştırma bağlantılarının geliştirilmesi ve böyle bir girişimin başarılı olması yer almaktadır. Amaçlanan ; tüm dünyadaki ticaret hacminden demiryollarının aldığı payın düzenlenmesi için Kuzey Afrika ve Avrupa demiryolları arasında var olan ilişkinin daha da yakınlaştırılması ve teknik uyumu başarmak için bölgede daha aktif olmaktır.

Öte yandan , 2002'de tamamlanmak üzere Avrupa'nın ana liman ve şehirlerini birbirine bağlayacak olan TERN(Trans European Net Work) Projesi'nin de uygulamaya konması öngörülmektedir. Böylece Avrupa'da gelişmiş bir karayolu sistemini de kurmak amaçlanmaktadır. Ancak uluslararası pazara girmede ulaşım maliyetinin ve zamanlamanın önem kazanması , artan enerji maliyetleri , çevre gibi faktörler “ kombine taşımacılık ” biçiminin geliştirilmesine katkıda bulunmuştur.

Globalleşme sürecine de katkıda bulunan “konteynerleşme” kombine taşımacılığının en önemli araçlarından biri olmuştur.

Konteynerleşme ile hem ulaşım araçları arasında bir koordinasyon sağlanmakta hem de pazarların birbirine daha da yakınlaştırılması sağlanmaktadır. Konteyner taşıma tekelini elinde bulunduran "ICF" adlı İntercontainer-İnterfrigo şirketi , gerekli konteyner vagonunu sağlayıp , diğer Avrupa demiryolları ile gerekli bağlantıları düzenleyerek , taşımacılığının %50'sini oluşturan Uzakdoğu ülkelerinden ve ABD'den Avrupa limanlarına gelen deniz konteynerlerinin daha sonra Avrupa'da tren ile taşınmasını sağlamaktadır.

Yeni ekonomik düzende demiryollarının işletme açısından daha verimli hale getirilmesi ve bu sayede uluslararası pazarlara ulaşmada demiryollarının bir ulaşım alt sistemi olarak etkin olması hedeflenmiş ve yeniden yapılanma çalışmalarına hız verilmiştir. Bu sistemde demiryolları idaresinin özerkleştirilmesi , işletme ve altyapının en azından muhasebe bazında ayrılması , altyapı kullanım ücretinin eşgüdüm içinde belirlenmesi ve mali yapının düzeltilmesi amaçlanmaktadır. Artık demiryollarında da işbölümü esasına dayalı bir yapılanmaya gidilmektedir. İşletme ve altyapının ayrılmasının uygulanmasından sonra çeken-çekilen araçların üretimi , anahat / banliyö yolcu ve yük taşımaları , altyapı birbirinden ayrılarak her bölümün sorumluluğu kendine ait olmaktadır. Avrupa Konseyi'nin 91/440 sayılı Direktifi doğrultusunda alınan bu kararlar Mayıs 1993 tarihindeki Ulaştırma Bakanlarının raporlarında da belirtilmiş ve yeniden yapılanma çalışmalarının çerçevesinin Avrupa Komisyonu , UIC ve Avrupa Demiryolu Birliği (CER) tarafından tam olarak belirlenmesi için çalışmalar yürütülmektedir.

Yeniden yapılanma örnekleri dünyada birçok Avrupa ülkesi , Japonya ve bazı Latin Amerika ülkelerinde görülmektedir.

Ülkemizde ise , yeni Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasıyla birlikte , üretim ve tüketim merkezleri arasında demiryolları bağlantısı gerçekleştirmek , özellikle limanlar ile ard bölgeler arası ilişkileri demiryolu ile kurmak, potansiyel üretim merkezlerine ulaşabilmek ve ekonomik gelişmenin ülke düzeyinde yayılmasını sağlamak amacıyla özellikle az gelişmiş bölgelere ulaşmak gibi hedeflerle demiryolu yapımı hız kazanmış ve yabancı şirketlerin elinde bulunan demiryollarının büyük bir kısmı millileştirilmiştir. Ayrıca Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren bugünkü isimleriyle TÜLOMSAŞ , TÜVASAŞ ve TÜDEMSAŞ gibi demiryolu fabrikalarının kurulmasına öncülük edilmiştir. 1940'lı yıllardan itibaren demiryolu yan sanayisi ile ilgili fabrikalar , atelyeler kurulmuştur. Ancak demiryollarına verilen önemin 1940'lı yıllardan itibaren giderek azalması, Marshall Planı , ulaştırma alt sektörleri arasında koordinasyonun sağlanmasına yönelik politikaların uygulanmaması hem demiryollarımızın 1959 yılından itibaren işletme açıkları vermesine hem de demiryolu sanayinin gelişiminin yavaşlamasına neden olmuştur. 1963-1967 yılları arasını kapsayan 1. Beş Yıllık Kalkınma Planı dönemi ile başlayan Planlı Dönemler süresince demiryollarının geliştirilmesine yönelik hedefler gerçekleştirilememiştir. Nitekim örneğin ; 1994 yılı itibarıyla demiryollarının yük taşımalarından aldığı pay %8.2 ve yolcu taşımalarından aldığı pay ise %2.8 olmuştur. Aynı dönem içerisinde karayollarına verilen ödenek %82.7 ve demiryollarına verilen ödenek ise %7.2 olmuştur. 1995 yılında Hazine yardımlarından karayollarının aldığı pay %84 ve demiryollarının aldığı pay ise %16 olmuştur.

Öte yandan , 1982 yılında kabul edilen ve tüm ulaştırma alt sistemleri arasında bir denge kurulmasını hedefleyen tek planlama çalışması olma özelliğine sahip 1983-1993 yılları arasında kapsayan Ulaştırma Ana Planı'nın 1986 yılında yürürlükten kaldırılması demiryollarının aleyhine sonuçlanan bir gelişme olmuştur.

Halbuki demiryollarının sahip olduğu avantajların yanı sıra, özellikle uzun mesafelerde azalan maliyetle çalışması ve bunun topluma yük getirmeyen bir faktör olması gelişmiş ülkelerde demiryollarının tercih edilmesinde en önemli unsur olurken , ülkemizde tercih edilmemesi rasyonel bir politika olmamaktadır.

Karayollarının geliştiği dönemlerde karayollarının demiryollarına paralel olarak inşa edilmesi ve işletmecilik sorunları demiryollarının rekabet şansını azaltan en önemli unsurlar olmuştur.

Tüm demiryol sistemimizin ve teşkilatımızın uluslararası standartlara ve niteliklere kavuşturulması , diğer ulaşım araçlarıyla hem koordine olabilecek hem de rekabet edebilecek çeken-çekilen araç filosuna ve altyapıya demiryollarımızın kavuşturulması sağlanmalıdır.

1999-2003 yılları arası yapımı planlanan demiryolu projelerinin bir an evvel uygulamaya geçmesi , kombine taşımacılıkta raylı sistemin payının arttırılması , trenlerin sevkini hızlandırarak zaman kazandıracak olan tek hat işletmeciliğinden çift hat işletmeciliğine geçişin sağlanması gerekmektedir. Ayrıca kitlesel yüklerin taşınması , kentsel ulaşımında ana merkezlerdeki yoğun taleplerin karşılanabilmesi , belirli uzaklıklar için yüksek hızlarla ulaşım sürelerinin önemli ölçüde kısaltılması ve üretim ile tüketim merkezleri arasında en seri ulaşımı sağlayacak olan yeni demiryol hatlarının inşa edilmesi ağırlık verilmesi gereken projeler arasında yer almaktadır. Nitelikli demiryolcu kadroların yetişmesini sağlayacak olan yasal düzenlemelere de girilmelidir.

Öte yandan , TCDD'nin politik kararlardan uzak tutularak daha verimli işletilmesi için demiryollarını özerkliğe kavuşturacak Demiryolları Kanunu çıkarılmalıdır. Yeniden yapılanma için yabancı şirketlerin yönlendirmesinden ziyade İşletme'nin kendi ihtiyaçlarından yola çıkarak yapılanmaya gidilmelidir. Dünyada çeşitli örnekleri görülen yapılanma girişimlerinin özellikle de işletme ile altyapının en azından muhasebe bazında ayrılmasının doğal tekel konumunda olan demiryollarının işletilmesinde getireceği sonuçların çok iyi analiz edilerek uygulamaya konulup konulmayacağına karar verilmelidir. Özellikle de UIC , Avrupa Komisyonu ve Avrupa Demiryolu Birliği tarafından ele alınan bu konunun tüm ayrıntılarıyla sonuçlarının belirlenmesinden sonra konu incelenmelidir.

## KAYNAKLAR

- Abisel , M. Arslan , “İsviçre Devlet Demiryollarının İdaresinde Hakim Olan Zihniyet” , Demiryolu Dergisi , Cilt :22 , Yıl :22 , Sayı : 275-278 , Eylül-Aralık , 1948
- Acaroğlu , İrem , “Ulaşım Sistemleri ve Demiryolu Ulaşım Sisteminin Bunlar İçindeki Yeri” , 1.Ulusal Demiryolu Kongresi , Ankara , 1979
- Acworth , William M. , Demiryollar Ekonomisi , çev:Hüsamettin Berkes , Ulus Basımevi , İstanbul , 1938
- Akalın , Gülsüm Özkan , “ WTO’ya Doğru Türk Tarım Sektörünün Durumu “ , Gümrük Birliği Sürecinde Türkiye , Sayı:23 , Mayıs-Haziran 1996
- Akalın , Gülsüm Özkan ,” Dünya Ekonomisinde Yönetim Arayışı Dünya Ticaret Örgütü (WTO) “ , Banka ve Ekonomik Yorumlar , Yıl : 36 , Temmuz 1999
- Akçadurak , Z. , “İngiliz Demiryollarının Devletleştirilmesi” , Demiryolu Dergisi , Cilt :22 , Yıl :22 , Sayı :272-274 , Haziran-Ağustos , 1948
- Akçam , M. Giray , “Karar Alma Etkinliği Açısından Yetki Göçerimi ve KİT’ler : TCDD Örneği “ , ( Basılmamış Yüksek Lisans Tezi , Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü , 1992)
- Akın , Osman Nihat , “Demiryolcunun Ansiklopedisi” , Demiryolu Dergisi , Cilt :21 , Yıl :21 , Sayı :248-249-250 , Ekim-Aralık , 1945

- Akın , Osman Nihat , “Demiryolcunun Ansiklopedisi” , Demiryolu Dergisi , Cilt :21 , Yıl :21 , Sayı :266 , Aralık , 1947
- Aktaş , Ehsan , “Ulaştırma Politikaları ve Demiryolları” , 2.Ulusal Demiryolu Kongresi , Ankara , 1997
- Arda , Şener , “Demiryolu Taşımacılığında Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Önerileri” , 2.Ulusal Demiryolu Kongresi , Aralık ,1997
- Armaoğlu , Fahir , 20.Yüzyıl Siyasi Tarihi (1914-1990) , Türkiye İş Bankası Yayınları , Ankara , 1991
- Atasoy , Veysel , Ulaştırma ve Haberleşme Hizmetlerindeki Gelişmeler , Ankara , 1986
- Atik , Saffet , “Türkiye’de Demiryollarının Tarihi Gelişim Süreci ve Mekân Organizasyonuna Etkileri” , 1.Ulusal Demiryolu Kongresi , Ankara , 1979
- Aydemir , Şevket Süreyya , Tek Adam , 3. Cilt , Remzi Kitabevi , İstanbul , 1992
- Barber , William J. , İktisadi Düşünce Tarihi , çev:İhsan Durdu , Şule Yayınları , İstanbul , 1995
- Barda , Süleyman , Modern Ulaştırmada Koordinasyon ve Türkiye’nin İmkânları , Produktivite Kurumu Yayını , 1979
- Baş , Serhat , “Demiryolu Taşımacılığı” , Uluslararası Taşımacılık Haber-Araştırma Dergisi , Yıl : 4 , Ocak 1998 , İstanbul
- Başbakanlık ve Basın Yayın Genel Müdürlüğü , Türkiye , Ankara , 1983
- Berkmen , Enver , Demiryolları , Cilt :1 , İTÜ Matbaası , İstanbul , 1947

- Berkmen , Enver , “Ülkemiz Demiryollarının Örgütsel Yapısı” ,  
1.Ulusal Demiryolu Kongresi , Ankara , 1979
- Bukharin , Nikolay İ. , Emperyalizm ve Dünya Ekonomisi ,  
çev:GülsümAkalin ve Uğur Selçuk Akalin , Spartaküs  
Yayınları , İstanbul , 1996
- Çetinkaya , Ender , “ Genel Ulaştırma Politikası ” , Yeni Ekonomik  
Politikalar Karşısında Ulaştırma Sektörünün Sorunları  
Seminer Tebliğleri , TEBİAT Turizm , Ekonomi ,  
Bilimsel Araştırma ve Tanıtma Merkezi Yayını ,  
İstanbul , 1985
- Çınar , Tekin , “ Koridor Düzenlemeleri Yapılmalı “ , Uluslararası  
Taşımacılık Haber-Araştırma Dergisi , Yıl :4 , Ocak  
1998
- Çoban , Yaşar , “Ulaştırmada Kombine Taşımacılığın Önemi” ,  
2.Ulusal Demiryolu Kongresi , Ankara , 1997
- Demir , Ahmet , “Türkiye Ekonomisinde Demiryolunun Yeri ve  
Önemi” , 2.Ulusal Demiryolu Kongresi , Ankara ,  
1997
- Dengiz , Berna , Fevzi Kutay ve İsmet Duran , “Türkiye’de ve AB  
Ülkelerinde Demiryolları” , 2.Ulusal Demiryolu  
Kongresi , Ankara , 1997
- Doğanay , Hayati , Türkiye Ekonomik Coğrafyası , Öz Eğitim  
Yayınları , İstanbul , 2. Baskı , 1995
- Dönmezer , Ayşe , “Demiryollarında Yeniden Yapılanma ve  
TCDD’nin Finansal Yapısı” , İTÜ Vakıf Dergisi ,  
Sayı:25 , Mart , 1998

- DPT , 4.BYKP Dönemi , Ankara , 1979
- DPT , 6.BYKP (1990-1994) , Ankara , 1989
- DPT , 7.BYKP Öncesinde İktisadi Sektörlerdeki Gelişmeler  
1990-1994 , Haziran , 1995
- DPT Müsteşarlığı , Karayolu Ulaştırması , 7.BYKP Özel İhtisas  
Komisyonu Raporu , Ankara , 1995
- DPT , Ekonomide Etkinliğin Arttırılması , 7.BYKP , Ankara , 1995
- DPT , Ulaştırma , 7.BYKP Özel İhtisas Komisyonu Raporu ,  
Ankara , 1995
- DPT Müsteşarlığı , Dünyada Küreselleşme ve Bütünleşmeler ,  
7.BYKP Özel İhtisas Komisyonu Raporu , Ankara ,  
1995
- Eser , Mustafa ve Zühal Tarhan , “2000’li Yıllarda Demiryolu  
Taşımacılığı” , 2.Ulusal Demiryolu Kongresi , Ankara,  
1997
- Evren , Güngör ve İlknur Tekin , “Türkiye’de Uluslararası Kombine  
Taşımacılığın Avrupa İle Bütünleşme Bağlamında  
Değerlendirilmesi” , 2.Ulusal Demiryolu Kongresi ,  
Ankara , 1997
- Evren , Güngör , Demiryolu , İTÜ İnşaat Fakültesi Matbaası ,  
İstanbul , 1993
- Evren , Güngör , “Demiryolu Maliyetleri ve Ulaştırma Ekonomisi  
Açısından Değerlendirilmesi” , 1.Ulusal Demiryolu  
Kongresi , Ankara , 1979
- Evren , Güngör , “TCDD’nin Yeniden Yapılanması Çalışması  
Üzerine Görüşler” , 2.Ulusal Demiryolu Kongresi ,  
Ankara , 1997

- Ferit , Mehmet , “Cumhuriyetin On Yılda Yarattığı Büyük Eserlerden ve İktisadi Varlığımızın Başlıca Unsurlarından Demiryollarımız” , Demiryolu Mecmuası , Cilt : 10 , Yıl : 9 , 1933
- Gerçek, Haluk , “Ankara-Istanbul Hızlı Tren Projesi : Bir Değerlendirme” , Tüm Demiryolu Çalışanları Sendikası Yayını , Sayı : 1 , Ağustos , 1993
- Germeyanlıgil , Habib , “Son 25 Yıl İçinde Milletlerarası Demiryollar Alanındaki Gelişmeler” , Demiryolu Dergisi , Cilt : 22 , Yıl : 22 , Sayı : 272-274 , Haziran-Ağustos, 1948
- Germeyanlıgil , Habib , “Demiryolları ve Havayolları , Milletlerarası Trafik Anlaşmalarına Varmalıdır.” , Demiryolu Dergisi, Cilt : 22, Yıl : 22 , Sayı : 270-271 , Nisan-Mayıs , 1948
- Girginer , Nurettin , “Ekonomik Kalkınmada Demiryollarının Önemi, Sorunları ve Çözüm Önerileri” , 2.Ulusal Demiryolu Kongresi , Ankara , 1997
- Gülsoy , Ufuk , Hicaz Demiryolu , Eren Yayıncılık , İstanbul , 1994
- Günay , Muzaffer , Ulaştırma Açısından Türkiye’nin Dış Ticaret Gerçekleşme Analizi ve Deniz Ticaret Filosunun Planlanması , İstanbul ve Marmara , Ege , Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası Yayınları, Temel Matbaacılık , İstanbul , 1980
- Gürsel , Kadri , “İsviçre Milli Ekonomisinin Dikkate Değer Elemanı Demiryol ” , Demiryol Dergisi , Cilt : 22 , Yıl : 22 , Sayı: 272-274 , Haziran-Ağustos ,1948
- Güven , H. Sami , Türkiye’de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperatifleri, Türkiye ve Ortadoğu Amme İdaresi Enstitüsü , Sevinç Matbaası, Ankara , 1982

- Hiç , Süreyya , Türkiye Ekonomisi , Filiz Kitabevi , İstanbul , 1994
- Huberman , Leo , Feodal Toplumdan Yirminci Yüzyıla , çev : Murat Belge , İletişim Yayınları , İstanbul , 1991
- İlkin, Akın , “Ulaştırma Kesiminde Başlıca Sorunlar (Karayolu-Demiryolu Karşılaştırması) ” , 1.Ulusal Demiryolu Kongresi , Ankara , 1979
- İlkin , Akın , “Ulaştırma Kesiminde Başlıca Sorunlar” , 1.Ulusal Demiryolu Kongresi , Ankara , 1979
- III. İzmir İktisat Kongresi Ulaştırma Çalıştırma Grubu Raporu , 4-7 Haziran 1992
- İşgüden , Tamer vd. , Gelişme İktisadı : Kuram-Eleştiri ve Yorum , Beta Yayınları , İstanbul , 1995
- Kalgay , Yakup , “Demiryollarımızda Gelişmeler ” , Demiryolu Dergisi , Cilt : 20 , Yıl : 20 , Sayı : 242-243-244 , Nisan-Haziran , 1945
- Kara , Alparslan , “TCDD’nin Yeniden Yapılanması “ , 2. Ulusal Demiryolu Kongresi , Ankara , 1997
- Kazgan , Gülten, Yeni Ekonomik Düzenle Türkiye’nin Yeri , Altın Kitaplar Yayınevi , İstanbul , 1994
- Kazgan , Gülten , “Demiryolları-Karayolları Rekabeti : Etkenler Sorunları ve Sonuçları” , 1.Ulusal Demiryolu Kongresi, Ankara , 1979
- Keçik , Uğur , “Hızlı Trenler ve Süper Hızlı Trenler” İTÜ Vakıf Dergisi , Sayı : 25 , Mart , 1998
- Kemer , Alim , “Esnek Üretim Modeli Çerçevesinde Demiryollarında Müşteri İlişkileri (Pazarlama) “ , 2.Ulusal Demiryolu Kongresi , Ankara , 1997
- Kepenek , Yakup ve Nurhan Yentürk , Türkiye Ekonomisi , Remzi Kitabevi , İstanbul , 6. Baskı , 1994

- Kılıç , Mine , “Mudanya Siemens'i ‘top’arladı ” , Kariyer Dünyası  
Kişisel Gelişim ve Yönetim Dergisi , Sayı : 2 , Kasım ,  
1997
- Koşan , Fahrettin , “Günümüz Taşımacılığı ve TCDD” , 2. Ulusal  
Demiryolu Kongresi , Aralık , 1997
- Kozikoğlu , Sahir , Demiryolları Ticari İşletmesi , Ahmet Sait  
Matbaası, İstanbul , 1946
- Kuraner , İrfan, “Marshall Planı ve Demiryollarımız “ , Demiryolu  
Dergisi , Yıl : 23 , Sayı :279-281 , Ocak-Mart , 1949
- Leduc, Octave , Demiryol Dersleri , çev : Mehmet Bozkurt , İTÜ  
İnşaat Fakültesi Matbaası , İstanbul , 2.Baskı , 1970
- Locklin , Philip , Economics of Transportation , Business  
Publications , USA , 7. Edition , 1972
- Manisalı , Erol , Gümrük Birliğinin Siyasal ve Ekonomik Bedeli ,  
Bağlam Yayınları , İstanbul , 1995
- Meydan Larousse Büyük Lügat ve Ansiklopedi , Meydan  
Gazetecilik ve Neşriyat , İstanbul , Cilt 1 , 1969-1973
- Nöker , Mehmet , “TÜLOMSAŞ Dizel Lokomotif ve Dizel Motoru  
İmalat Projesi” , 2. Ulusal Demiryolu Kongresi ,  
Ankara , 1997
- Orallp , Füsün , “Manş Tüneli Açıldı , İngiltere Artık Ada Değil ” ,  
Bilim ve Teknik TÜBİTAK Yayını , Sayı : 319 ,  
Haziran , 1994
- Öncü , Erhan , “ Dünya Demiryollarında Yeniden Yapılanma:  
Yaklaşımlar ve Uygulamaların Değerlendirilmesi” ,  
2.Ulusal Demiryolu Kongresi , Aralık , 1997
- Öztürk , Müşerref , “ Demiryollarımızın İktisadi Ehemmiyeti “ ,  
Demiryollar Mecmuası , 18. Cilt , 1943

- Özyüksel , Murat , Osmanlı-Alman İlikilerinin Gelişim Sürecinde  
Anadolu - Bağdat Demiryolları , Arba Yayınları ,  
İstanbul , 1988
- Paksüt , Emin , “ Milli Şebekeye Katılan Son Şirket Hattı Cenup  
Demiryolları “ , Demiryolu Dergisi , Cilt : 22 , Yıl : 22 ,  
Sayı : 270-271 , Nisan-Mayıs , 1948
- Parasız , M. İlker , Mikro Ekonomi , Ezgi Kitabevi Yayınları , Bursa,  
Beşinci Baskı , 1994
- Rasmussen , Soren , “ Avrupa’da Kombine Taşımacılık “ ,  
2. Ulusal Demiryolu Kongresi , Ankara , 1997
- Seçkin , İnal ve İrfan Pamuk , “ Ülkemizde Demiryolu  
Taşımacılığının Genel Durumu “ , 2. Raylı Taşıt  
Sempozyumu , Raytaş’91 , Eskişehir , 20-21-22  
Kasım 1991
- Seyidoğlu , Halil , Uluslararası İktisat :teori , politika ve uygulama ,  
Güzem Yayınları , İstanbul , 1. Baskı , 1994
- Shadrin , N. vd. , Railway Construction , çev : G. Leib , Peace  
Publishers , Moscow , t.y.
- Sönmez , Sinan , Dünya Ekonomisinde Dönüşüm: Sömürgecilikten  
Küreselleşmeye , İmge Kitabevi , Ankara , 1998
- Sözal , Süleyman Sırrı , Genel Yol Bilgisi , TCDD Meslek Lisesi  
Yayını , Eskişehir , 1987
- Sungur , İsmail İlhan , “ Türkiye’deki Ulaştırma Politikası İçinde  
Demiryollarının Durumu” , 2. Ulusal Demiryolu  
Kongresi , Ankara , 1997
- Şehsüvar , H. , “ Dünyada ve Bizde Demiryolu “ , Demiryolu  
Dergisi , Cilt : 20 , Yıl : 20 , Sayı : 233-234-235 ,  
Temmuz-Eylül , 1944

- Şenol , İbrahim , Haluk Görgün ve Mustafa Aydeniz , “ Elektrikli Ulaşım Sistemlerinin Tarihsel Gelişimi “ , Railway , Yıl: 1 , Sayı . 1, Temmuz , 1998
- Tarhan , Zuhal ve Mustafa Eser , “ 2000’li Yıllarda Demiryolu Taşımacılığı “ , İTÜ Vakıf Dergisi , Sayı : 25 , Mart , 1998
- Taşan , Hasan , “ Türkiye Ulaştırma Politikasının Temel İlkeleri ve Bu Politika İçinde Demiryollarının Durumu Ne Olmalıdır ve Ulaştırma Alt Sistemlerinin Ulusal Kaynakların Kullanımı Açısından Karşılaştırılması “ , 1. Ulusal Demiryolu Kongresi, Ankara , 1979
- Théma Larousse Tematik Ansiklopedi , Milliyet Gazetecilik A.Ş. , İstanbul , Cilt 1 , 1993-1994
- TCDD , TCDD1987 Faaliyetleri Özeti
- TCDD , APK Dairesi , 1997 Faaliyet Raporu
- TCDD İstatistik Yıllığı , 1992-1996
- TCDD Cer Dairesi , Uluslararası Demiryolları Birliği Standartları Fihristi , 2. Baskı , Ankara , 1989
- TCDD Cer Dairesi , Uluslararası Demiryolları Birliği Standartları Fihristi , 3. Baskı , Ankara , 1995
- T.C. Başbakanlık DİE , Taşıma Sistemlerine Göre Dış Ticaret 1996 , Ankara , 1998
- TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü APK Dairesi Başkanlığı , (1999-2003) Proje Düzeyinde Beş Yıllık Yatırım Programı , 1998

- Tırman , Mete , " Taşımacılık Sektöründe "Kombine Taşımacılığın  
Dünü , Bugünü ve Yarınına " Bir Bakış" , 2. Ulusal  
Demiryolu Kongresi , Ankara , 1997
- Toydemir , Sait , " Hicaz Demiryolu İnşaatı Tarihinden " , Demiryolu  
Dergisi , Cilt : 22 , Yıl . 22 , Sayı : 275-278 , Ankara ,  
1948
- Tulunay , Nurettin , " Demiryolu Haberleri " , Demiryolu Dergisi ,  
Cilt : 22 , Yıl : 22 , Sayı : 267-268 , Ocak-Şubat ,  
1948
- Tulunay , Nurettin , " Milletlerarası Sefere Açılan İlk Demiryolu Yüz  
Yaşını Doldurdu " , Demiryolu Dergisi , Cilt : 20 ,  
Yıl:20 , Sayı : 236-237-238 , Ekim-Aralık , 1944
- Tulunay , Nurettin , " Lucerne Konferansında Söylenen Nutuklar " ,  
Demiryolu Dergisi , Cilt : 22 , Yıl : 22 , Sayı : 267-268 ,  
Ocak –Şubat , 1948
- Tuna , Zerrin , Belli Bir Demiryolu İşletmesinde İşletme Maliyetleri  
Açısından En Uygun Hızın Araştırılması , İ.D.M.M.A.  
Matbaası , İstanbul , 1982
- Türkiye Lokomotif ve Motor Sanyı A.Ş. Genel Müdürlüğü , Brifing  
Raporu , 8 Ağustos 1997
- Ulaştırma Bakanlığı , Cumhuriyetin 60.Yılında Ulaştırma ve  
Haberleşme , Ankara , 1983
- Ulaştırma Bakanlığı , Cumhuriyetin 70.Yılında Ulaştırma ve  
Haberleşme , Ankara , 1993
- Ulaştırma Bakanlığı , Türkiye’de Ulaşım , Ankara , 1987

- 9.Ulaştırma şurası , Demiryolu Ulaştırması Komisyonu Raporu , 1998
- Uyar , Süha , "Turizm ve Demiryolu " , 2. Ulusal Demiryolu Kongresi , Ankara , 1997
- Ülker , Reşit , " Beş Yıllık Kalkınma Planlarında Demiryolları ve Planların Uygulanması " , 1. Ulusal Demiryolu Kongresi , Ankara , 1979
- Vademecum , UIC (Union Internationale des Chemins de fer , Internationaler Eisenbahnverband, International Union of Railways ) , Paris , 1998
- Yamaner , Reşit , " Savaş Sonrası Demiryolları Ticari İşletmesinde Yeni Görüş ve Gidişler " , Demiryolu Dergisi , Yıl : 21 , Cilt : 21 , Sayı : 264 , Ekim ,1947
- Yavuz , Süleyman , "Demiryollarında Tren Kontrol Sistemi " , 2. Ulusal Demiryolu Kongresi , Ankara , 1997
- Yavuz , Ünsal , Cumhuriyet Devri Demiryolu Politikasına Yaklaşım Biçimi IX. Türk Tarih Kongresi'nden Ayrı Basım , T.T.K. Basımevi , Ankara , 1989
- Zengin , Burhanettin ve Gazi Kamil Erel , " Demiryolu Taşımacılığının Türk Turizmindeki Yeri " , 2. Ulusal Demiryolu Kongresi , Ankara , 1997

**Bilgisayar Adresleri :**

1. [http:// www.paris.org/Metro/](http://www.paris.org/Metro/)
2. [http:// www.uic.asso.fr](http://www.uic.asso.fr)