

Demiryolu Taşımacılığı Serbestleşti

Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanunu'nun yürürlüğe girmesi ile birlikte TCDD alt yapı işletmecisi, TCDD Taşımacılık A.Ş. ise tren işletmecisi kuruluş olarak tanımlandı.

Özel sektörün kendi araç ve personeleyle tren işletmeciliği yapması mümkün hale geldi.

Demiryolu taşımacılığı sektörünün rekabete açılması ile ilgili hususlar Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü (DDGM) tarafından düzenlenmektedir. Bunun için tren işletmecilerinin DDGM tarafından belirlenen usul ve esaslar çerçevesinde başvuru yapmalarının önünde engel yoktur.

1 Ocak 2017 tarihinden itibaren fiilen faaliyetlerine başlayan TCDD Taşımacılık A.Ş.; yolcu ve yük taşımacılığı, lojistik hizmetleri, feribot ile yük ve yolcu taşımacılığını gerçekleştirecektir. Yüksek hızlı trenler, konvansiyonel yolcu trenleri ve kent içi banliyö trenleri, ayrıca Marmaray, Başkentray Şirket tarafından işletilecektir.

Taşımacılıkta lojistik dönemi...

Lojistik Merkezlerin Amacı Nedir?

Lojistik merkez içerisindeki bütün çalışmaların ana amacı, ulaştırma sisteminin aşağıdaki hedeflerini gerçekleştirerek yüksek kalite düzeyine ulaşmaktır.

Lojistik Merkezlerin Amacı:

Yük taşımalarının şehir dışına kaydırılması, şehir içi trafiğinin rahatlatılması,
 ♦ Çevre kirliliğinin önlenmesi,
 ♦ Daha verimli lojistik sistemler kullanarak nakliye ve lojistik şirketlerinin rekabet gücünün artırılması, lojistik maliyetlerinin azaltılması,
 ♦ İntermodal alt yapının kurularak taşımaların karayolundan demiryoluna ve deniz yoluna aktarılması.

Lojistik Merkezlerin Faydaları:

♦ Yük taşımalarıyla ilgili ticari faaliyetlerin bir araya toplanması suretiyle lojistik zincirinde en mükemmel hizmetin sunulması,

- ♦ Taşıma ve aktarma sürelerinin ve maliyetlerinin düşürülmesi,
- ♦ Araç (özellikle kamyon-tır), depo, insan gücü kullanımının en uygun hale getirilmesi,
- ♦ Tüm faaliyetler için güvenli bir ortam ve çevrenin oluşturulması,
- ♦ Toplam nakliye ve personel maliyetlerinde düşüş sağlanması,
- ♦ Tek elden ve merkezden yönetim oluşturulması,
- ♦ Tek elden planlama yapılması,
- ♦ Taşıma cirolarının artırılması,
- ♦ Kaliteli çalışma ortamı sağlanması,
- ♦ Destekleyici hizmetler sunulması.

Lojistik merkezler; lojistik ve taşımacılık şirketleriyle ilgili resmi kurumların içinde yer aldığı, karayolu, demiryolu, havayolu, deniz yolu vb. her türlü ulaştırma moduna etkin bağlantıları olan, depolama, bakım-onarım, yükleme-boşaltma, elleçleme, tartı, yükleri bölme, birleştirme, paketleme v.b. faaliyetlerini gerçekleştirme imkanlarına sahip, taşıma modları arasında düşük maliyetli, hızlı, güvenli, aktarma alan ve donanımları ile tercih edilmektedir.

Kent merkezi içinde kalmış yük garlarının; Avrupa ülkelerinde olduğu gibi etkin karayolu ve deniz ulaşımı bağlantısı olan ve yükleyiciler tarafından tercih edilebilir bir alanda, yük lojistik ihtiyaçlarına cevap verebilecek şekilde, modern, teknolojik ve ekonomik gelişmelere uygun şekilde, öncelikle Organize Sanayi Bölgelerine yakın ve yük potansiyeli yüksek olan İstanbul (Halkalı ve Yeşilbayır), İzmit (Köseköy), Samsun (Gelemen), Eskişehir (Hasanbey), Kayseri (Boğazköprü), Balıkesir (Gökköy), Mersin (Yenice), Uşak, Erzurum (Palandöken), Konya (Kayacık), Denizli (Kaklık), Bilecik (Bozüyük), Kahramanmaraş (Türkoğlu), Mardin, Kars, Sivas, Bitlis (Tatvan), Habur ve AYGM tarafından yürütülen İzmir (Kemalpaşa) olmak üzere 20 adet Lojistik Merkez planlanmıştır.

7 adet Lojistik Merkez, Samsun (Gelemen), Uşak, Denizli (Kaklık), İzmit (Köseköy), Eskişehir (Hasanbey), Balıkesir (Gökköy) ve Halkalı işletmeye açılmıştır.

T.C. Devlet Demiryolları Taşımacılık A.Ş. Genel Müdürlüğü

20 lojistik merkezin işletmeye alınmasıyla birlikte, Eskişehir gibi demiryolu, sanayi, ticaret merkezi olan kentlerin kalkınması daha da ivme kazanacaktır

6 adet Lojistik Merkezin de Bilecik (Bozüyük), Mardin, Erzurum (Palandöken), Mersin (Yenice), Kahramanmaraş (Türkoğlu) ve İzmir (Kemalpaşa) inşaat çalışmaları devam etmektedir.

Sivas, Boğazköprü (Kayseri), Yeşilbayır (İstanbul), Tatvan (Bitlis), Habur (Şırnak) lojistik merkezlere ilişkin proje, kamulaştırma işlemleri sürdürülmektedir.

Lojistik merkezlerin faaliyete geçmesiyle Türk lojistik sektörüne yıllık yaklaşık 34,2 milyon ton ilave taşıma imkanı 10 milyon metrekarelik, açık alan, stok alanı, konteyner stok ve elleçleme sahası kazandırılacaktır.

Eskişehir yük taşımacılığında Adres: Hasanbey Lojistik Merkezi

20 Kasım 2013'den beri faaliyette bulunan ve kombine taşımacılığın önemli duraklarından birisi olan Hasanbey Lojistik Merkezi, Eskişehir'in kalkınmasında çok önemli altyapı yatırımlarından birisidir. 100 milyon TL yatırım ile kurulan merkezde; 80.000 m² operasyon alanı, 90.000 m² stoklama ve depo alanı, 67.200 m² kapalı depo ve antrepo alanı bulunmaktadır.

Hasanbey Lojistik Merkezinden 2016 yılında 180 bin ton yük taşınmış olup taşınan madde cinsleri İnşaat Malzemesi, Akaryakıt, Keresteler ve Ağaç Ürünleri, Kimyasal Ürünler, Muhtelif Eşya, Seramik-Fayans, Borular, Hayvansal ve Bitkisel Ürünler, Gıda Maddesi, Askeri Eşya, Boş Konteyner, Demiryolu Araçları, Boş Vagon taşıması, Makina, Kum, Klinker, Çimentodur.

Hasanbey Lojistik Merkez ile Türkiye lojistik sektörüne 1,4 milyon ton taşıma kapasitesi ve ülkemize 541 bin m² lojistik alan kazandırıldı.

Yurt içi ve dışı yük taşımalarının yanı sıra dağıtım, depolama ve diğer tüm hizmetlerin yapılabilmesi Hasanbey lojistik merkezinin 9 km uzaklıktaki Eskişehir Organize Sanayi Bölgesine bağlanma çalışmaları devam etmektedir. Bu bağlantı gerçekleştirildiğinde

taşıma ve elleçleme maliyetlerinde önemli avantajlar sağlanacaktır.

Yük taşımacılığında esnek tarife dönemi...

Rekabet koşullarında yolcu ve yük taşımacılığı yapmak üzere TCDD'nin bağlı ortaklığı olarak kurulan TCDD Taşımacılık AŞ; büyük yüklerin demiryolu ile taşınmasını cazip hale getirmek amacıyla protokol çerçevesinde esnek tarife ve indirim uygulamasına geçmiştir.

Şirket, Türkiye ve Avrupa ülkeleri, Türkiye üzerinden doğu-batı transit trafiği için ihracat ve ithalat trafiğinin birim fiyatlarında indirimler uygularken, işletimsel kayıpların azaltılması, personel verimliliğinin artırılması, yakıt verimliliğinde iyileştirmelerin sağlanması ve bakım giderlerinin azaltılması için çalışmalar yapmaktadır.

Gelecek demiryolunda...

2023 yılına kadar bugün yaklaşık 12 bin 500 km olan demiryolu ağı, 25 bin km'ye ulaşacaktır. Bunun anlamı nedir? İnşa edilen yüksek hızlı ve hızlı demiryolu hatları, mevcut hatların yenilenmesi, elektrifikasyon ve sinyalizasyonun tamamlanmasıyla Edirne'den Kars'a, Erzincan'a, Gaziantep'e Antalya'ya kadar kaliteli bir demiryolu hattı oluşmuş olacaktır. Diğer taraftan, Marmaray, demiryolu hattına sahip Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Bakü-Tiflis-Kars demiryolu ile Londra'dan Çin'e trenlerin aktarmasız olarak ulaşması mümkün hale gelecektir. Keza, birçok üretim

merkezi ve limanların demiryolu bağlantısının sağlanması, planlanan 20 lojistik merkezin işletmeye alınmasıyla birlikte, Eskişehir gibi demiryolu, sanayi, ticaret merkezi olan kentlerin kalkınması daha da ivme kazanacaktır.

Çünkü, lojistik hizmetlerinde farklılık yaratma rekabetçi üstünlük anlamı taşımakta, artan ticaret hacmi lojistik hizmetlerinin daha verimli ve etkin şekilde yürütülmesini zorunlu kılmaktadır. Küresel mal ve hizmet hareketlerinin rotaları değerlendirildiğinde, Avrupa, Asya, Afrika ve Orta Doğu'nun geçiş koridoru üzerinde yer alan Türkiye, lojistik sektöründeki küresel gelişmelerden en çok ekonomik fayda sağlayacak ülkeler arasında yer almaktadır. Ayrıca 2023 yılında dünyanın sayılı ekonomileri arasında yer alacak olan ülkemizde bu büyümeyle paralel olarak lojistik sektöründe de önemli ivmelerin ve kapasite artışlarının gerçekleşeceği ortadadır. Bu kapsamda; 2023 yılına kadar diğer özel tren işletmecileri ile Türkiye'de yapılan yük taşımacılığının yüzde 15'inin demiryoluyla yapılmasını beklenmektedir.

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından yürütülen "Lojistik Master Planı" çalışmalarının ise önümüzdeki yıl tamamlanması beklenmektedir. 2023 yılında Türkiye'nin bölgenin lojistik merkezi olmasının öngörüldüğü plan'da, ayrıca Türkiye'nin Asya ile Avrupa arasında en kısa mesafeyi sağlayan demiryolu koridoru olması hedeflenmektedir.

