

Neden Demiryolu ...



METE TIRMAN

**KONSPED
ULUSLARARASI TAŞIMACILIK VE TICARET
LTD ŐTI**

27.11.2013

Neden Demiryolu...



Gelecekte ...

2050 yılında

Kimilerine göre

Türkiye' nin

Gayri Safi Milli Hasıla' sı

6 Trilyon USD

Olabilecektir.

Neden Demiryolu...



2,1 Milyar ton yük

Taşınacak,

karayollarında

verimli çalışma halinde

6.000.000

verimsiz (bu günkü gibi) çalışma halinde ise

10.000.000

araç yollarda olacaktır.

Neden Demiryolu...



**Karayollarında
iyimser ihtimalle**

120.000 km

kötümser ihtimalle

200.000 km

uzunlukta yük aracı trafikte dolaşacaktır

Neden Demiryolu...



Ülkenin nüfusu

100 Milyon

En büyük kentinin ise

25 Milyon

Olacaktır.

Neden Demiryolu...



Eğer düş gerçek olursa...

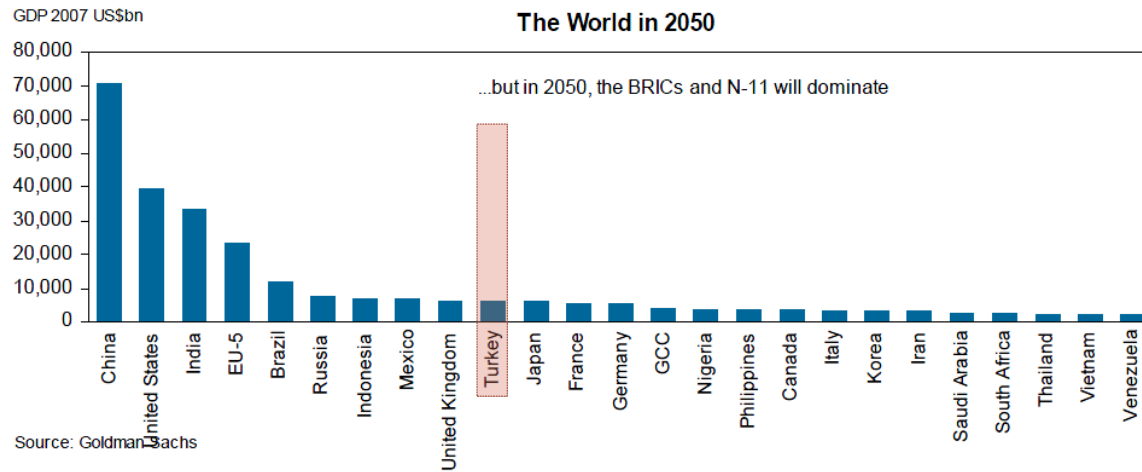
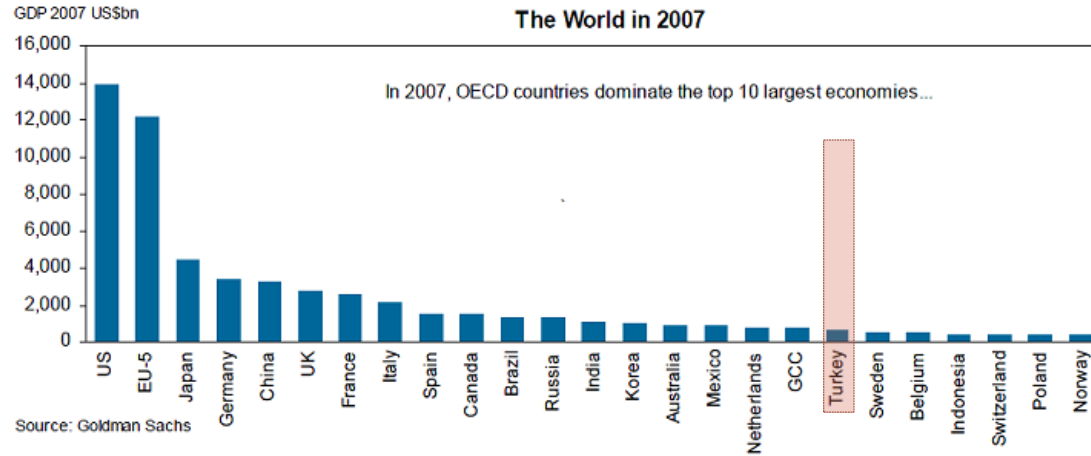
Yani, 37 yıl sonra

Türkiye

**bu düş ülkesinin yerini
alırsa...**

ne güzel olur değil mi?

Neden Demiryolu...



Neden Demiryolu...



Düşün gerçek olması mümkün...

Bunun için her şeyden önce

Ulusal veya Uluslararası alanda

Ulaştırma Master Planı

hazırlanması ve

Taşıma Modları arasındaki dengenin

kurulması

gereklidir

Neden ?

Neden Demiryolu...



Çünkü
2011 yılında Yurtiçi' nde taşınan
260 Milyar TonKm yükün
203 Milyar TonKm'si (% 78)
Karayolu ile taşındı

Bu taşımalar için karayollarında
728.458
Adet karayolu aracı kullanıldı

Neden Demiryolu...



Böyle giderse

2023 yılında **625 Milyar TonKm** yükün
487 Milyar TonKm'si
1.635.000 adet

2035 yılında ise **1.500 Milyar TonKm** yükün
1.170 Milyar TonKm'si
3.670.000 adet

Karayolu aracı ile taşınacaktır.

Neden Demiryolu...



AB, «Beyaz Kitap 2011» de 2050 yılına kadar ulaşılması öngörülen önemli hedefler ortaya koymuştur.

300 Km nin üzerindeki orta ve uzun mesafeli karayolu taşımalarının

- **2030 yılına kadar %30' u**
- **2050 yılına kadar %50' si**

Demiryolu ve Denizyolu taşımacılığına kaydırılacaktır.

Neden Demiryolu...



Bu hedeflerin konulmasında etken olan kaygıların temelinde

- **Sera Gazı etkilerinin kontrol altına alınması**

Bu önlemler sayesinde küresel ısınma 2 derece ile sınırlı tutulabilecektir.

- **Enerji kaynaklarının yetersizleşmesi**

2020-2030 yıllarında karayolu maliyeti petrol fiyat artışları nedeniyle cari fiyatlarla %4 dolaylarında olacaktır. Oysa, demiryolu fiyatları aynı dönemde %10 düşecektir.

- **Taşımacılıktan kaynaklanan yüksek sosyal ve ekonomik maliyetler yatmaktadır.**

Neden Demiryolu...



Avrupa Birliđi' nde

- Toplam **Sera Gazlarının %25** ini taşımacılık sektörü, **bunun %90** ını Karayolu üretmektedir.
- Toplam **enerji tüketiminin %31** i taşımacılık alanında, **bunun %82 si** Karayolunda tüketilmektedir.
- Trafik kazalarında her yıl yaklaşık **40.000** civarında insan yaşamını yitirmektedir.
- Trafik kazalarının sonunda oluşan maddi kayıpların toplamı **GSH** **sının % 2** sini oluşturmaktadır.

Neden Demiryolu...



Avrupa Birliđi' nin bu denli önemli olarak gördüğü Demiryolu Taşımacılığı Türkiye açısından çok daha yaşamsal bir önem taşımaktadır.

Neden Demiryolu...



Çünkü, AB için geçerli olan tüm unsurlar Türkiye için de geçerlidir

Kaza sayısı

1990 da **115.000** iken, 2000 de **500.000** ve 2005 de **621.000** e

Ölü sayısı

2003 de **3.966** iken, 2005 de **4.525** ve 2007 de **5.004** e

Maddi kayıp

2003 de **535.000.000** TL iken, 2005 de **1.000.000.000** TL ve 2007 de **1.560.000.000** TL ye ulaşmıştır.

Neden Demiryolu...



Çünkü,

Türkiye, Konvansiyonel ve Kombine Demiryolu Taşımacılığı açısından son derece olumsuz bir durumdadır. Kombine taşımacılığın olmazsa olmazı **modlar arasındaki dengeli işbirliğidir. Oysa, Türkiye’de karayolu lehine dengesiz bir durum vardır.**

Türkiye’de Yük taşımacılığının % 91,1 i karayoluyla, %5,4 ü demiryoluyla, % 3 ü ise denizyoluyla yapılmaktadır.

TonKm	TR	EU 27	Almanya	Polonya	Bulgaristan
Karayolu	%91,1	%71,8	%63,8	%72,8	%72,4
Demiryolu	%5,4	%17,4	%22,3	%18,8	%11,3
Denizyolu	%3	% 5,8	%10,8	%0,01	%14,7

Neden Demiryolu...



2011 verileri		TR	EU	Almanya	Polonya	Bulgaristan
Uzunluk	Km	11.112	213.574	41.876	20.228	4.300
Çift hat	Km	440	132.059	18.063	8.587	
Elektrifikasyon	Km	2.271	173.386	19.645	11.831	2.827
Lokomotif	Adet	767	44.972	5.127	4.180	591
Vagon	Adet	21.000	1.304.351	102.778	88.928	4.860
Ton	Milyon Ton	24,8	1.688,0	374,7	249	14,1
Ton Km	Milyon TonKm	11	417	113	54	3
Nufus	Kişi	75.000.000	493.800.000	82.400.000	38.100.000	7.300.000
Alan	Km2	784.000	4.322.000	357.000	313.000	111.000
Kişi başı						
Uzunluk	Metre	0,148	0,433	0,508	0,531	0,589
Çift Hat	Metre	0,006	0,267	0,219	0,225	0,000
Elektrifikasyon	Metre	0,030	0,351	0,238	0,311	0,387
Ton	Ton	0,330	3,418	4,547	6,525	1,932
Ton Km	Ton Km	151	844	1.371	1.417	452
Km2 başı						
Uzunluk	Metre	14,173	49,416	117,300	64,626	38,739
Çift Hat	Metre	0,561	30,555	50,597	27,435	0,000
Elektrifikasyon	Metre	2,897	40,117	55,028	37,799	25,468
Ton	Ton	32	391	1.050	794	127
Ton Km	Ton Km	14.417	96.483	316.527	172.524	29.730
Km Başı						
Lokomotif	Adet	0,07	0,211	0,122	0,207	0,137
Vagon	Adet	1,89	6,107	2,454	4,396	1,130

Neden Demiryolu...



Çünkü .:

Türkiye, 2023 ve 2050 hedefleri göz önüne alındığında, hedeflere ulaşabilme açısından Yük Taşımacılığında Demiryolu ve Denizyolu alternatiflerini hızla geliştirmek zorundadır.

		2011	2023	Değişim
Nüfus	Milyon Kişi	75	85	13,33%
GSMH	Milyar USD	780	2.000	156,41%
Taşıma	Milyar TonKm	177	625	253,11%
	Karayolu	91,11%	161 69,80%	437 -21,31%
	Demiryolu	5,70%	10,1 15,00%	93,75 163,16%
	Denizyolu	3,00%	5 10,00%	62,50 233,33%

9 misli



12 misli



Neden Demiryolu...



Bu gün ile 2023 hedeflerinin Almanya ile karşılaştırılması

	Türkiye 2011	Türkiye 2023	Almanya 2011	Türkiye 2023 Olması Gereken
Nüfus (Milyon)	75	85	82	
Demiryolu (Km)	11.112	16.000	41.876	34.835
Demiryolu payı %	5,40%	17,44%	19,40%	
Çift hat (Km)	440	1.200	18.063	15.026
Elektrifikasyon (Km)	2.271	10.000	19.645	16.342
Yük (Milyar TonKm)	11	94	113	
Km başı Yük (TonKm)	989.920	5.875.000	2.698.000	
Lokomotif (Adet)	767	1067	5.127	4.265
Lokomotif başı Yük (TonKm)	14.342.000	104.444.000	22.040.000	
Vagon (Adet)	21.000	29.000	102.778	85.497

Neden Demiryolu...



Türkiye, son yıllarda önemli bir dinamizmle taşımacılık alanındaki geleceğini iddialı hedeflerle Türkiye' nin gündemine taşımıştır.

Bu sayede, Kombine Taşımacılık ve Demiryolları Türkiye de stratejik önemde alanlar olarak belirlenmiştir.

Demiryolu, bir tercih olmaktan çıkmış , bir zorunluluk haline gelmiştir.

Neden Demiryolu...



2023 ün hedeflerine ulaşabilmek ve 2050 lerin refah ülkesini kurabilmenin ön şartı ;

- Öncelikle **Ulaştırma Master Planı**' nin tüm sektör oyuncularının katılımı ve ortak Üretimle hazırlanması
- Ulaştırma Master planınının gereği olan **yatırım kaynaklarının** sağlanması
- **Kombine Taşıma** nın ve **Demiryollarının** öncelikli yatırım ve teşvik alanı olarak seçilmesi, bu kapsamda
 - ✓ **Demiryolları' nda serbestleşmenin** gereği yasal düzenlemelerin vakit geçirmeksizin uygulamaya konulması
 - ✓ Özel sektörün demiryolu taşımacılığında gelişmesine yönelik önlemlerin öncelikle alınması
 - ✓ 2023 ve 2050 yılında Demiryolu taşımacılığının toplam Yurtiçi taşımadan **en az %15 pay** almasını sağlayacak **gerçekçi** planlamaların yapılması
 - ✓ Bunun için yılda **500 Km demiryolu hattının yapılmasının** garantiye alınması
 - ✓ Demiryollarında **yatırım önceliğinin Yük Taşımacılığı** alanına verilmesi

Neden Demiryolu...



Sabrınız
ve
İlginiz
için
teşekkür ederim.