

# DEĞİŞİM SÜRECİNDE KAMU HİZMETLERİ ve DEMİRYOLU POLİTİKALARI SEMPOZYUMU

## SONUÇ BİLDİRGESİ

(13 Mart 2003/Ankara)

*Dünya Demiryolcular Günü nedeniyle, Kamu Çalışanları Sendikaları Konfederasyonu (KESK)'na bağlı Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası (BTS), TMMOB Makina Mühendisleri Odası, TMMOB Elektrik Mühendisleri Odası ve TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası tarafından 13 Mart 2003 tarihinde TCDD Genel Müdürlüğü Konferans Salonu'nda "Değişim Sürecinde Kamu Hizmetleri ve Demiryolu Politikaları" başlığı altında ortaklaşa düzenlenen Sempozyumda Ulaştırma Bakanı, TCDD Genel Müdürü, KESK Başkanı ve TMMOB Başkanın yaptığı açış konuşmalarının ardından oturumlara geçilerek, dünyadaki ve ülkemizdeki ulaşım politikaları irdelenmiş, aksaklıklar ortaya konmuş ve aksaklıkların giderilmesine yönelik çözüm önerileri dile getirilerek aşağıdaki sonuçlara varılmıştır;*

Neo liberal politikaların gereği olarak demiryolları sektöründe "yeniden yapılanma adına" kamunun payları azaltılmış ve özelleştirmeye gidilmiştir. Ancak özelleştirmeler demiryollarının güvenli ve ucuz olma gibi özelliklerini erozyona uğratmaktadır. Artan fiyatlar, artan kazalar, yerel ve merkezi hükümet kaynaklarının özel sektöre akıtılması ve bu şekilde ekonominin genelinde ciddi hasarlara yol açan kayıt dışı sektörün özendirilmesi, tekelleşme, işsizliğin artması, çalışan sayısının azaltılması, esnek çalışma biçimleri, işgücü kalitesinin düşürülmesi, çalışanların ücretlerinin düşmesi, çalışma sürelerinin uzaması, dünya demiryollarındaki "yeniden yapılanma"nın sonuçlarıdır. Yeni yatırımlar, yeni hatlar, hızlı trenler sektördeki olumlu ve yeni gelişmelerdir. Ancak bunlar demiryollarında ticari kâr uğruna alt-yapı ve işletmeyi birbirinden ayırarak yürütüldüğü için ciddi problemlere yol açmaktadır.

Ülkemizde uzun bir süreden beri karayolu taşımacılığına verilen önem diğer taşıma türlerinin ihmal edilmesine yol açmış, ekonomik olmayan, irrasyonel yatırım kararlarıyla ülkemizde dengesiz ve çarpık bir ulaşım sistemi geliştirilmiştir. Tamamen dışa bağımlı, çevre ve kültürel dokuyu tahrip eden bu çarpık sistem artan trafik kazaları nedeni ile de telafisi mümkün olmayan maddi ve manevi kayıplara yol açmıştır.

Kaynak darboğazının hat safhaya ulaştığı bir dönemde ülkemizde 16,5 Milyar dolar harcanmasına rağmen üzerinden 8 dakikada 1 aracın geçtiği otoyollar yapılmıştır. Örneğin Bolu Ankara otoyolu bu haliyle kendini ancak 273 yılda amorti edecektir. Karayolunda en ileriye gitmiş olan ABD'de bile 1980 yılından beri karayollarına hiçbir yatırım yapılmamaktadır. Bunun yanı sıra mevcut durum ve kaynaklar göz önüne alındığında hükümetin acil eylem planında açıkladığı 15.000 km'lik duble yolun gerçekçi olmadığı ve sorunun çözümüne faydalı olmayacağı gibi karayolu lehine olan dengesizliği daha da arttıracaklarını göstermektedir.

Diğer taraftan ulaşım ile enerji arasında önemli doğrudan bir ilişki bulunmaktadır. Enerjinin en yoğun tüketildiği sektörlerin başında ulaşım sektörü gelmektedir. Bizim gibi gelişmekte olan ülkelerde enerjinin etkin ve verimli olarak kullanılması çok önemlidir.

Bu gün yük ve yolcu taşımacılığında demiryollarının ulaşımdaki payının yükseltilmesi ülkemiz enerjisinin daha verimli bir şekilde değerlendirilmesi anlamına da gelecektir. Bu nedenle mevcut demir yollarımız gerek alt yapı, gerek ise çeken ve çekilen araçlar yönünden modernize edilirken, mevcut hatlarımızın elektrifikasyon ve sinyalizasyon çalışmalarına da önem verilmelidir.

Oysa türev bir işlem olan ulaşımda alt sistemlerin harmonizasyonu ve koordinasyonu sağlanması gerekirken yukarıda ifade edildiği gibi ülkemizde ulaşım alt sistemleri arasında bir harmonizasyon sağlanamamıştır.

Bu çarpık durumun giderilmesi için alınması gereken önlemler aşağıdaki biçimde önerilmiştir.

• Ülke çıkarlarının maksimize edilmesi temel ilke alınarak, ulaşım alt sistemlerinin bir birini tamamladığı gerçekçi ve uygulanabilir bir ulaşım planlamasının devlet politikası niteliğinde olması gerekmektedir.

- Rasyonel olmayan güzergah tespitlerinden vazgeçilmesi, yönetim organizasyonsuzluğu ve sistemsizliği önleyen çok türlü ortamda optimum kombinasyonun saptanması gerekmektedir.
- Ulaşım sistemleri tek bir bakanlık altında yapılandırılarak karayolu, havayolu, denizyolu ve demiryolu ulaşım politikaları ulusal ve yerel bazda birbirleri ile entegre ve bütünlüklü olarak planlanmalı, kentin tarihsel ve kültürel dokusu, çevre, ekonomiklik boyutları dikkate alınarak uygulamaya konulmalıdır.
- Ulaştırma alt sistemleri arasında özellikle demiryolu aleyhine çalışan karayolu ulaştırmacılığı yasal olarak yeniden düzenlenmeli ve bu alt sistemin demiryolu ile rekabet yerine demiryolunu tamamlayıcı bir niteliğe ulaşmasının sağlanması gerekmektedir.
- Çözüm için sorunların doğru tanımlanarak, dünyadaki gelişmeleri iyi izleyerek ülkemizin ekonomik ve sosyal özelliklerine yanıt veren politikalar oluşturulmalı ve kaynaklar kararlı ve sabırlı biçimde bu amaca uygun olarak tahsis edilmelidir.
- Güvenlik sorunu çözülürken alternatif ulaşım politikaları tartışmaya açılmalı, tekçi, monopol anlayışlara meydan verilmemelidir.
- Sağladığı toplumsal yarar nedeniyle kamu hizmetlerinin serbest piyasaya açılması toplum bütünlüğünün korunmasında ciddi bir tehdit teşkil etmektedir. Hizmet kalitesinin yükseltilmesi aynı zamanda çalışanların sosyal hak ve güvencelerinin temin edilmesinden geçmektedir. Bu nedenle "kamu hizmetlerinin yeniden yapılandırılması" çalışanların da söz ve karar sahibi olduğu bir anlayışla yeniden planlanmalıdır.