

TCDD'DE DEREGÜLASYON

Dr. Öğr. Üyesi Veysel YILMAZ
Gaziosmanpaşa Üniversitesi Turhal Uygulamalı Teknoloji ve İşletmecilik Yüksekokulu
veysel.yilmaz@gop.edu.tr

Öğr. Gör. Ahmet KASAP
Ahievran Üniversitesi Mucur Meslek Yüksekokulu
ahmet.kasap@ahievran.edu.tr

Dr. Öğr. Üyesi Serdar BUDAK
Gaziosmanpaşa Üniversitesi Turhal Uygulamalı Teknoloji ve İşletmecilik Yüksekokulu
serdar.budak@gop.edu.tr

Özet

Teknolojinin gelişimi uluslararası ve ulusal ticareti artırmıştır. Artan bu ticaret refahın artmasına, refahın artması da hem yolcuların hem de emtianın hareket alanının fazlaşmasına neden olmuştur. Daha güvenli ve iyi şartlarda taşınma sorunun ortaya çıkması bu konuda ülkelerin çözüm yolu üretmelerinin gerekliliğini ortaya koymuştur. Bu çözüm yollarından biri de ulaştırma alanında demir yolu yük ve yolcu taşımacılığıdır. Dünyada 21. yüzyıla kadar demiryollarında devlet sektörünün varlığı diğer yük ve yolcu taşımacılığındaki aktörlerin demiryolu aleyhine gelişmesine neden olmuştur. Devletin katı regülasyonları ve politik uygulamaları, bu alanın geride kalmasının nedenidir. Bir ekonomide, ekonomik büyümenin ve kalkınmanın gerçekleşmesinde tek başına devletin rol alması günümüz ekonomileri için geçerli bir durum değildir. Bu sebeple; demiryolu yük ve yolcu taşımacılığının yeniden yapılanma ihtiyacı çoktan ortaya çıkmıştır. Avrupa demiryolu taşımacılığında da son otuz yılda reform ve düzenlemeler artmıştır. AB'ye aday ülke konumundaki Türkiye'de demiryolu taşımacılığı konusundaki deregülasyonlara 2013 yılında çıkarılan "Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun" ile başlanılmıştır. Bu çalışmada, Türkiye Cumhuriyetinin kuruluşundan itibaren ulaştırma sektöründe demiryolu taşımacılığının rekabet yapısı ve kanunun yürürlüğe girmesiyle yeniden yapılanma süreci incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: TCDD, Deregülasyon, Demiryolları

THE DEREGULATION IN REPUBLIC OF TURKEY RAILWAY

Abstract

The development of technology has increased international and national trade. The increase of this welfare of trade and the increase of welfare caused the increase of both the passengers and the movement area of the emtian. The emergence of safer and better conditions of move has necessitated countries to produce solutions. One of these solutions is the transportation of railway freight and passengers in the transportation. Until a 21th century the state sector on railroads around the world has caused other freight and passenger transporting actors to develop against the railroad. The state's strict regulations and political practices are the reason of backward in this part. In an economy, economic growth and the role of the state does not adequate alone in order to improve for today's economies. Therefore; the need for restructuring of rail freight and passenger transport has already arisen. In the last thirty years, European rail transport has also increased in reforms and regulations. In Turkey, which is a candidate for the EU, is initiated about railway transport to deregulation within 2013 "Law on the Liberalization of Railway Transport in Turkey." In this study, since the establishment of the Republic of Turkey in the rivalry structure of the rail freight transport sector and restructuring of the entry into force of the law is investigated.

Keywords: TCDD, deregulation, Railways

1. Giriş

19. yüzyılda lokomotifin icadıyla ortaya çıkan demiryolları, sanayi devrimiyle birlikte ekonominin ihtiyaç duyduğu hammaddelerin liman bölgelerinden iç bölgelere ucuz ve etkin bir şekilde ulaştırılmasında kullanılarak toplu taşımacılığının vazgeçilmez bir parçası haline dönüşmüştür. Bu sektör 20. yüzyıl başlarında meydana gelen ekonomik bunalımlar, ulaşımdaki demiryolu aleyhine yeni gelişmeler, talep durgunluğu, devletin rolünün artmasıyla oluşan başarısızlıklar vb. gelişmeler demiryolunun ulaştırma pastasından aldığı payı yitirmesine neden olmuştur. Böylece eski gücünde olmayan bir yapının oluşumu ortaya çıkmıştır. Dünyada 1970'li yıllara kadar ulaştırmada demiryolu sektörünün milli gelirden aldığı pay azalma gösterirken bu yıllardan sonra dergülasyon sürecinin başlamasıyla sektör daha fazla pay almaya başlamıştır. Sektörü hak ettiği yere getirebilmek için yapılan deregülasyon çalışmalarındaki temel eğilim hem rakip ulaşım sistemlerinde hem de sektör içindeki rekabetin sağlanması yönünde gerçekleştirilmiştir. Deregülasyon ve reformlar kapsamında özel teşebbüs katılımının artmasına yönelik uygulamalar, hizmetlerin imtiyaz yoluyla verilmesi ve kamu mülkiyetinin satışı gibi mülkiyet reformları veya altyapı ile üstyapı hizmetlerinin dikey ilişkilerinin düzenlenmesini gerektiren yapısal reformlar şeklinde oluşmaktadır (TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, 2017, s. 6-7)

Dünya 20. yüzyılın son çeyreğinde başlayan neo-liberal yaklaşıma sahne olmuştur. Bu çerçevede çoğu ülkelerde devlet tekelinde olan kurumlar bu furyadan etkilenmiştir. Türkiye'de de neo-liberal politikalar kapsamında özelleştirme politikalarında adımlar atılmıştır. Örneğin Türkiye ekonomisi 24 Ocak kararlarıyla neo-liberal politikaları uygulayacağını sinyallerini vermiştir. Daha sonra çıkarılan kanunlar bu politikanın yasal zeminini oluşturmuştur. Özellikle özelleştirme konusunda yapılan düzenlemeler gerçekleştirilmiş ve gerçekleştirilmeye devam etmektedir. Önemli ve büyük çaplı kamu hizmeti veren kamu iktisadi teşebbüsleri Sigara Fabrikaları, Tüpraş, Telekom ve son dönemde Şeker Fabrikaları gibi kurumlar özelleştirmeden nasibini almışlardır. Ancak 1920 yılından itibaren devletleştirilen, 1927 yılında çıkarılan kanunla devlet tekeline alınan TCDD ile ilgili 2013 yılına kadar devlet tekelinin kaldırılmasına yönelik herhangi bir adım atılmamıştır.

TCDD tüm dünyada olduğu gibi 20. yüzyılda başlayan ve ileriki zamanlarda da devam eden ekonomik bunalımlarla meydana gelen olumsuz durumlara baş etmek zorunda kalmıştır. Bu süreçte dışsal olarak talep durgunluğu ve içsel faktörler olarak devlet hegemonyasının artmasıyla oluşan yönetsel başarısızlıklar, yeni ekonomik düzene ayak uydurmaktan yoksun, mali yükü artan, hizmet kalitesi düşen, yeniliklere kapalı ve bu sürede hızla gelişen karayolu, havayolu, deniz yolu gibi rakipler karşısında pazar gücünü yitirmiş hantal bir yapıya dönüşmüştür (TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, 2017, s. 6). Türkiye'de 2013 yılından itibaren DDY (Devlet Demir Yolu)'de deregülasyon dönemine girilmiş olup çıkarılan yasalar ve düzenlemeler bunun kanıtı olarak gösterilebilir.

Türkiye jeopolitik konumu gereği üç kıtayı birleştiren ulaşım ağı üzerinde yer aldığından taşımacılık alanında birçok avantaja sahiptir. Bu nedenle lojistik anlamında tren yolu taşımacılığı da Türkiye için çok önemlidir. Türkiye demiryolu taşımacılığında ulaşım sektörünün diğer aktörleri ile sürdürülebilir rekabet ortamında yarış edebilmek için AB ülkeleri ve diğer bu deneyimi yaşamış dünya ülkelerinin uygulamalarından ders alıp yapısal dönüşümlerini kendi somut koşullarına göre en uygun bir biçimde hayata geçirmeli ve bunun gerekliliklerini ivedi bir şekilde yerine getirmelidir. Bu vesileyle yapılan bu çalışmanın amacı, TCDD'de sektörün içinde yer aldığı rekabet ortamı ve uygulanan yapısal düzenlemelerin rekabet üzerindeki etkilerini ele alıp ve bu deneyimi yaşamış ülkelerin deregülasyon uygulamalarından istifade ederek Türkiye'nin uygulamaya çalıştığı serbestleşmesinin en iyi ve kendi özgün şartlarına göre yapılandırılmasına yardımcı olmaktır.

1.1. Literatür Taraması

Nilson (Jan-Eric, 2002) yaptığı çalışmada 1988 yılına kadar milli olan İsveç demiryolunda deregülasyon sürecini incelemiştir. Demir yolunda rekabete yönelik yeniden yapılanma ile sektöre serbest giriş ve çıkışların olduğunu belirtmiş ve bu sürecin sonuçlarını açıklamıştır. Politikalar bilet fiyatlarına ve rekabet sorunlarına odaklanmadığını, maliyetlerin telafisine yönelik olduğunu belirterek daha fazla değişiklik yapılması konusunda öneriler sunmuştur.

Kabasakal ve Solak (Kabasakal & Solak, 2009) yaptıkları çalışmada TCDD sektörünün rekabete açılması gerekliliğine vurgu yaparak reform uygulamalarına gidilmesi, demiryolu hizmetlerinin serbestleştirilmesi gerekliliğini ortaya koymaya çalışmışlardır. Bunun için sektörde yapılacak reformlarda öncelikli konuyu demiryolu altyapısı ile işletme yapısının ayrılması ve mevcut kamu kuruluşu statüsünden şirketleştirilerek özerkliğinin artırılması konusunu belirtmişlerdir. Böylece demiryolu kuruluşu, gerek sektör içi gerekse ulaştırma alt sektörleri arasında rekabet edebilir hale getirilecektir.

Tangül (Tangül, 2014) yaptığı çalışmada TCDD sektörünün içinde bulunduğu rekabet ortamı ve uygulanan yapısal reformların rekabet üzerindeki etkilerini ele alarak Avrupa Birliği ülkelerinde yapılan serbestleşme deneyimlerinin Türkiye'ye örnek olması ve bu doğrultuda bu sektörde yapılanları ve yapılması gerekenleri değerlendirmiştir.

1.2. Deregülasyon Nedir ve DDY'de Neden Gereklidir?

Deregülasyon, anlamı düzenleme olan regülasyon kelimesinin tersidir. Yani düzensizleştirme başka bir ifade ile serbest bırakma anlamına gelmektedir. Deregülasyon, devlet mekanizmasının karar alanını kısıtlayan düzenlemelerin azaltılması veya kaldırılması şeklinde olabilen, kamu gücünün özel sektöre ve sermayeye devredilmesi yönünde yapılan yasal düzenlemelerdir (Soyer, 2007). DDY'de deregülasyon ise demir yolu taşımacılığında devletin tekelinin azaltılması, bakım, onarım, yolcu ve yük taşımacılığının özel sektöre devredilmesi ve bu alanda özel sektör faaliyetlerini kısıtlayıcı uygulamalara başvurulmaması anlamına gelen bir kavram olarak ifade edilebilir.

TCDD'deki kamunun mevcudiyeti ve tekeli, katı düzenlemelerin, uygulamaların ve hizmetlerin doğrudan devlet aracılığıyla yerine getirilmesini gerekli kılmaktadır. Demiryoluna verilen sübvansiyonlar, politik kaygıların etkisi ile istihdamın aşırılışması ve kâr yerine zarar eden güzergâhlarda faaliyetlerin devam ettirilmesi gibi durumlar bu sektörün zarar etmesine neden olmaktadır. Böylece demiryollarının mali yapısı giderek kötü bir hal almaktadır. Demiryollarında devletin tekelinin olması, bu sektörün mal sahibinin ve tek düzenleyicinin devlet olması sonucunu doğurmakta ve kamu sektörünün hantal yapısı yeni ekonomik sisteme entegre olmayı güçleştirmektedir (Gómez-Ibáñez, 2004, s. 3).

DDY ile yapılan deregülasyon ülkeden ülkeye farklılık göstermekle beraber yeni düzenlemeler çerçevesinde, kurumun borçları yapılandırılmakta, kamu hizmeti yükümlülüklerinin yeniden ayarlanmakta, serbestleşme faaliyetleriyle beraber sektörün denetim ve gözetimi için düzenleyici otoritelerin oluşturulması gibi farklı uygulamalar vardır (Tangül, 2014, s. 5).

Deregülasyon uygulama sürecinde ülkenin mevcut demiryolu ağının durumu, ülke coğrafyasının şartları, ekonomik ve demografik yapı ve ulaşım duyulan ihtiyaca göre farklılık göstermektedir. AB ülkeleri ile Avustralya gibi ülkelerde dikey ayrıştırma özelleştirmeden daha fazla önemlidir. Latin Amerika ülkeleri ve Japonya gibi ülkelerde ise özelleştirme ve erişim uygulamaları birlikte uygulamaya konulduğu görülmektedir. ABD ve Kanada da demiryolu hizmetleri kurulduğu andan itibaren özel sektör tarafından yürütülerek sektörün diğer ulaşım alt yapısındaki rekabetçi gücünü geri kazanması maksadıyla bağımsız karar alma mekanizmaları devreye sokulmuş ve katı regülasyon uygulamaları terk edilerek deregülasyon süreci başlatılmıştır. Deregülasyon uygulamalarının hayata geçirilmesinin amacı, mali açıkların

azaltılması, ulaşımda etkinliğin artırılması ve hizmet kalitesinin yükseltilmesidir. Demiryolu sektöründe deregülasyon süreci uygulamaları iki ana çerçevede yürütülmüştür. Bunlardan birincisi demiryollarının yönetiminde devlet müdahalesinin azaltılması; ikincisini ise demiryolu sektörünün rekabete açılması oluşturmaktadır (Gómez-Ibáñez, 2004, s. 1).

Tablo 1: TCDD hat uzunluğu, yolcu ve yük taşınması

| Yıl | Hat uzunluğu (km) | Yolcu Sayısı (Bin) | Yük Miktarı (Ton) (Bin) |
|------|-------------------|--------------------|-------------------------|
| 2000 | 8 671 | 85 343 | 18 524 |
| 2001 | 8 671 | 76 323 | 14 618 |
| 2002 | 8 671 | 73 088 | 14 616 |
| 2003 | 8 697 | 76 993 | 15 941 |
| 2004 | 8 697 | 76 756 | 17 989 |
| 2005 | 8 697 | 76 306 | 19 195 |
| 2006 | 8 697 | 77 414 | 20 185 |
| 2007 | 8 697 | 81 260 | 21 404 |
| 2008 | 8 699 | 79 187 | 23 491 |
| 2009 | 9 080 | 80 092 | 21 813 |
| 2010 | 9 594 | 84 173 | 24 355 |
| 2011 | 9 642 | 85 752 | 25 421 |
| 2012 | 9 642 | 70 284 | 25 666 |
| 2013 | 9 718 | 46 441 | 26 597 |
| 2014 | 10 087 | 78 404 | 28 747 |
| 2015 | 10 131 | 95 317 | 25 878 |
| 2016 | 10 131 | 89 038 | 25 886 |

Kaynak: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü

Tablo 1’de Türkiye’de lojistik yönünden 2000 yılından itibaren demiryollarının mevcut hat uzunluğu, yolcu sayısı ve taşınan yük miktarı gösterilmiştir. Özellikle kanunun yayınlandığı 2013 yılından itibaren tren yolu hat uzunluğunda, yolcu ve yük taşımacılığında artış olduğu gözlenmektedir.

Demiryollarında deregülasyon süreci sanıldığı gibi düzenlemeleri yürürlüğe koyarak sektörün rekabete açılması gibi basit bir işlem değildir. Bu sürecin getirdiği birçok sorunun çözümü karmaşık ve yeni düzenlemelerin yapılmasını da gerektirmektedir. Bugüne kadar yapılan demiryolu deregülasyon uygulamaları şunu göstermiştir: Yapılacak yeni düzenlemelerde hedeflenen amaçlara ulaşmak için sunulabilecek tek bir reçetenin olmadığıdır (Tangül, 2014, s. 5).

1.2.3. TCDD’de Deregülasyon Süreci

Devlet demiryolu ile ilgili Türkiye Cumhuriyetinin 29 Ekim 1923 yılında kurulmasıyla birlikte Osmanlı İmparatorluğundan kalan demir yolu hattı Anadolu topraklarında 4.136 km’den ibaret durumdadır. Yeni devletin kurulmasıyla birlikte 24.05.1924 yılında 506 Sayılı Kanun çıkarılmış ve bu kanun ile tüm demiryolu hatları millileştirilmiştir. Aynı zamanda bu kanun ile “Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi” kurulmuştur. Daha sonra 1927 yılında 1042 sayılı kanun çıkarılmış, kanun ile demiryolu ağının bakım, onarım ve yapımı ile işletilmesinin beraberce yürütülmesi sağlanarak bundan sonra demiryolu alt yapısı ve işletmeciliği “Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi” ismini almıştır. TCDD (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi) ismini ise 1953 yılında çıkarılan 6186 Sayılı Kanun’la alarak Kamu İktisadi Devlet Teşekkülü haline dönüşmüştür. (TCDD, 2017, s. 3).

Türkiye’de deregülasyon ile ilgili dönüm noktası 2013 yılında yayınlanan “Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun” ile olmuştur. Bu kanun ile Türk demiryolu yeniden yapılandırılacak ve ulaşım konusunda Avrupa Birliği mevzuatına uyum sürecine hız verilmiş olacaktır. Kanunun amacı (Resmi Gazete, 2013):

“a) Demiryoluyla yolcu ve yük taşımacılığının hizmet kalitesi açısından en uygun, etkin ve olabilecek en düşük fiyatla sunulmasını,

b) Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünün demiryolu altyapı işletmecisi olarak yapılandırılmasını,

c) Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık Anonim Şirketi adıyla demiryolu tren işletmecisi olarak bir şirket kurulmasını,

ç) (b) ve (c) bentlerinde belirtilen demiryolu altyapı işletmecisi ve demiryolu tren işletmecisinin hukuki ve mali yapıları, faaliyetleri ve personeline ilişkin hükümler ile ilgili diğer hususların düzenlenmesini,

d) Kamu tüzel kişileri ile ticaret siciline kayıtlı şirketlerin demiryolu altyapısı inşa etmesini ve bu altyapının kullanılmasını,

e) Kamu tüzel kişileri ile ticaret siciline kayıtlı şirketlerin demiryolu altyapı işletmeciliği ve demiryolu tren işletmeciliği yapabilmesini, sağlamaktır.

(2) Bu Kanun, ulusal demiryolu altyapı ağı üzerinde faaliyette bulunan demiryolu altyapı işletmecileri ve demiryolu tren işletmecilerini kapsar.”

Bu kanunun yürürlüğe girmesiyle TCDD, demiryollarında altyapı işletmecisi olarak faaliyet gösterme çalışmaları yeniden yapılandırılmıştır. 6461 sayılı kanun ile TCDD bağlı ortaklık olarak yük ve yolcu taşımacılığında faaliyet gösteren “TCDD Taşımacılık A.Ş.” kurulmuştur. Bu şirketin yanında kanunun verdiği yetki ile özel sektöre de yük ve yolcu taşımacılığı faaliyetlerinde bulunabilmesinin önündeki engel de kalkmıştır. Aynı zamanda kanun ile demiryolu altyapı işletmecisi ve tren işletmecisi olarak kamu tüzel kişileri ile özel şirketlerin yetkilendirilmesi vb. hususlar düzenlenmiştir.

Böylece demiryolundaki deregülasyon ile TCDD'nin demiryolu yolcu ve yük taşımacılığında tekel statüsü kaldırılıp sektöre altyapı ve tren işletmeciliğinde yeni aktörlerin girişi sağlanmıştır (Tangül, 2014, s. 75).

6461 sayılı kanunun yürürlüğe girmesiyle bu kanuna istinaden “Demiryolu Altyapı Erişim ve Kapasite Tahsis Yönetmeliği” 2 Mayıs 2015 Tarih ve 29343 Sayılı Resmî Gazete’de Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından yayınlanmıştır. Bu aşamadan sonraki süreçte, 6461 sayılı kanunun işaret ettiği düzenlemelerin yapılması gerekmekte ve diğer yönetmeliklerin yürürlüğe konulması beklenmektedir. Böylece bu kanunun uygulanmasının önü açılacak, Türkiye’de tekel olarak işletilen demiryolu taşımacılığında özel sektörde söz sahibi olacaktır. Özel sektör, kendine ait tren lokomotiflerine, vagonlarına ve personeline sahip olacak altyapı ve tren işletmeciliği yapabilir bir hale gelecektir (TOBB, 2015, s. 63).

Türkiye’de lojistikte demir yolunun önemine istinaden demiryolları hattı hem uzunluk hem de teknolojik olarak yetersizdir. Demir yolu hatları ile ilgili uygulamaya konan veya konacak olan projelere öncelik verilmelidir. Özel sektörün demiryolu taşımacılık engelleri kaldırılmalıdır.

2. Sonuç

2013 yılına kadar millileştirilmiş halde faaliyet gösteren TCDD, altyapı ve işletme yönünden kamu sektörü tarafından tekelci bir yapı ile yönetiliyordu. Bu tarihten sonra yapılan düzenleme ile demiryolu politikasında bir değişim ortaya konmuştur. Gerçekleştirilen bu deregülasyondan beklenen fayda, piyasa koşullarına uygun olarak hareket eden, daha rasyonel maliyet ortaya koyan, kamu hizmetini en iyi şekilde karşılayan, zarar etmeyen, piyasaya giriş ve çıkışların serbest olduğu, demiryollarında faaliyet gösteren işletmelerin serbest piyasada kendi içerisinde ve ulaşımdaki diğer rakipleri ile rekabet edebilen bir yapıya bürünmesidir.

Türkiye’nin ekonomik kalkınmasında belirleyici konumda olan demiryolunun ulaştırma ve lojistik sektöründeki rolü güçlendirilmelidir. Bunun içinde serbest rekabet ortamının yaratılması sağlanarak ekonomik ve sosyal yönüyle sürdürülebilir, AB mevzuatına uyumlu bir demiryolu sektörünün oluşturulmasına gerek vardır.

2000 yılından itibaren TCDD’de deregülasyon ve yeniden yapılandırma faaliyetlerinin ortaya çıkması ile taşıma türleri arasındaki dengesizlik, 2013 yılında çıkarılan kanunun da büyük etkisi ile demiryolları lehine değişmeye başlamıştır. Bu serbestleşme süreci ve devamı, taşıma türleri arasındaki işbirliğinin gelişmesine zemin hazırlayacaktır. Demiryolları ile diğer taşıma çeşitleri arasında meydana gelecek kombine taşımacılık sistemi Türkiye’nin gelişmesine büyük katkı sağlamış olacaktır. Onuncu beş yıllık kalkınma planında ve bakanlıkça sunulan 2023 ve 2035 yılları Türkiye demiryolu amaç ve hedeflerine ulaşabilmek için demiryolu ile ilgili yatırımların yapılması ve bu sektörde yapısal değişiminin sağlanarak uygulamanın ivedi bir şekilde gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

Kaynaklar

- Gómez-Ibáñez, J. A. (2004). *Railroad Reform: An Overview Of The Options*. Madrid: Rafael del Pino Foundation .
- Jan-Eric, N. (2002). Restructuring Sweden’s railways: The unintentional deregulation. *SWEDISH ECONOMIC POLICY REVIEW* , 9, 229-254.
- Kabasakal, A., & Solak, A. O. (2009). Demiryolu Sektörünün Rekabete Açılması. *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* (25), 27-34.
- Resmi Gazete (2013). *Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun*, Sayı, 28634, Kanun No. 6461,1 Mayıs 2013 : Ankara
- Soyer, Ş. (2007). [www.academia.edu](http://www.ekodialog.com/Konular/deregulasyon-menkullestirme-ozellestirme-turevlestirme-nedir.html). 07 15, 2018 tarihinde [www.academia.edu](http://www.ekodialog.com/Konular/deregulasyon-menkullestirme-ozellestirme-turevlestirme-nedir.html): <http://www.ekodialog.com/Konular/deregulasyon-menkullestirme-ozellestirme-turevlestirme-nedir.html> adresinden alındı
- Tangül, Ö. (2014, Ağustos). Avrupa Birliği Demiryolu Reformu Deneyimleri Ve Türk Demiryolu Sektöründe Serbestleşme Çalışmaları. *Ulaştırma ve Haberleşme Uzmanlığı Tezi* . Ankara: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı.
- TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, S. G. (2017). *Demiryolu Sektör Raporu 2016*. TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü Strateji Geliştirme Dairesi Başkanlığı .
- TCDD. (2017). *T.C. Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı 2012-2016*. Ankara: T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü.
- TOBB. (2015). *Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu 2014*. Ankara: TOBB Yayın Müdürlüğü, Mattek Matbaacılık Bas. Yay. Tan. San. Tic. Ltd. Şti.