

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon :KİT

Giriş :

Tarih :15/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 1

15 Ocak 2015 Perşembe

BİRİNCİ OTURUM,

Açılma Saati: 10.37

BAŞKAN: Hasan Fehmi KİNAY (Kütahya)

BAŞKAN VEKİLİ: Ziver ÖZDEMİR (Batman)

SÖZCÜ: Şenol GÜRSAN (Kırklareli)

KÂTİP: Faruk SEPTİOĞLU (Elâzığ)

-----0-----

BAŞKAN – Komisyonumuzun değerli üyeleri, Sayıştay Başkanlığımızın, kamu kurumlarımızın ve basınımızın değerli mensupları; 24'üncü Yasama Dönemi Beşinci Yasama Yılı'nın 12'nci Birleşimini açıyorum.

Başkanlık Divanı adına hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Bugün gündemimizde Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğünün 2011 ve 2012 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri yer almaktadır.

Şimdi kurum hakkında Komisyonumuzu bilgilendirmek üzere Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürü Orhan Birdal'a söz vereceğim. Ancak, ondan önce toplantımıza iştirak eden kurum temsilcilerine Komisyonumuza kendilerini tanıtmaları için söz vereceğim.

Buyurun.

(Komisyona katılan bürokratlar kendilerini tanıttılar)

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sunumunu yapmak üzere Orhan Bey'e söz veriyorum.

Buyurun Sayın Genel Müdürüm.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Sayın Başkanım, KİT Komisyonumuzun değerli üyeleri, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Kalkınma Bakanlığı, Sayıştay Başkanlığı ile Hazine Müsteşarlığının çok sayın temsilcileri; Kuruluşumuzun 2011-2012 yılı faaliyetlerine ilişkin olarak Sayıştay tarafından hazırlanan rapora ilişkin sunumumu arz ediyorum.

Ülkemizde hava ulaştırma sektörünün altyapısını oluşturan hava trafik kontrol hizmetleri ve havaalanı işletme hizmetleri Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü tarafından yerine getirilmektedir. Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğünün faaliyet konuları sivil havacılık faaliyetlerinin gereği olan hava taşımacılığı, havaalanlarının işletilmesi, yer hizmetlerinin yapılması, hava trafik kontrol hizmetlerinin ifası, seyrüsefer sistem ve kolaylıklarının kurulması ve işletilmesi, bu faaliyetler ile ilgili diğer tesislerin kurulması, işletilmesi ve modern havacılık düzeyine çıkarılmasını sağlamaktır.

Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü kurulduğu 20 Mayıs 1933 tarihinden itibaren Türk sivil havacılık sektörünün öncü kuruluşu olmuştur. 1984 yılında 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararname'yle kamu iktisadi teşebbüsü statüsüne geçen Devlet Hava Meydanları İşletmesi statüsünü geçen Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının ilgili kuruluşudur. Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü Türkiye genelinde aktif olan 53 havalimanının 47 adedini fiilen işletmekte, Zafer, Zonguldak-Çaycuma, Gazipaşa-Alanya ve Aydın-Çıldır havalimanlarının kontrol, denetim ve hava trafik hizmetlerinin Sabiha Gökçen Havalimanının ise hava trafik kontrol hizmetlerini yürütmektedir. Eskişehir Anadolu Üniversitesi Havalimanı ise üniversite tarafından işletilmektedir. Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğünce yatırım çalışmaları devam eden Hakkâri ve Ordu-Giresun havalimanları ile kuruluşumuzca yap-işlet-devret kapsamında yapılacak olan Çukurova ve İstanbul yeni havalimanlarının çalışması ise devam etmektedir.

Havacılık sektörü hata kabul etmeyen, önceden belirlenen kural, plan ve usullerin uygulanmasıyla operasyonların sürdürüldüğü bir ulaşım modudur. Bu itibarla, hizmetlerin gerektirdiği ileri teknoloji ürün sistem ve araçları azami ölçülerde kullanmaktadır. Bugün dünyada kullanılan hava seyrüsefer ve havaalanları işletim sistem ve araçları yeni geliştirilen ürünlerle modernize edilerek hizmetlerimizde kullanılmaktadır. Yansıda detayları görüldüğü üzere bugün 31 adedi radar sistemi olmak üzere 355 adet hava seyrüsefer yardımcı sistemi günün yirmi dört saati kesintisiz olarak hizmet vermektedir. Yine, Türk hava sahasında 63.322 kilometre uzunluğundaki uçuş yolları ve havalimanlarında kullanılan seyrüsefer yardımcı cihazlarının uçuş kontrollerini test, yer tespiti, onarım ve kontrol çalışmalarını yapmak üzere teknik donanımlı 2 adet uçak ve 2 adet helikopter de kullanılmaktadır. Havalimanlarımızın işletme altyapısına yönelik kullanılan araç gereç ve teçhizata bakacak olursak 392 adet genel maksatlı, 651 adet özel maksatlı, 385 adet de kurtarma ve yangınla mücadele araçları olmak üzere toplam 1.428 adet araç ile hizmet verilmektedir.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon :KİT

Giriş :

Tarih :15/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 2

2014 yılı sonu itibarıyla Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü bünyesinde istihdam edilen toplam personel sayısı 9.024 olup bu personelden 2014 yılında 3.771 kişi çeşitli konularda eğitim almıştır.

Kuruluşumuzun ülke ekonomisine olan katkısına da kısaca bakacak olursak 2011 yılında kurumlar vergisi, hazineye ödenen temettü, bütçe katkı payı olarak toplam 829.016.348 Türk lirası katkıda bulunulmuş ve yine 2011 yılı faaliyetlerimizden 811 milyon 75 bin Türk lirası da kâr elde edilmiştir. 2012 yılında ise 754 milyon 755 bin 636 Türk lirası kâr elde edilmiş; kurumlar vergisi, hazine temettüsü ve bütçe katkı payı olarak da toplam 788 milyon 876 bin Türk lirası devlete katkı sağlanmıştır. 2013 yılında ise 796 milyon 275 bin 058 Türk lirası kâr elde edilmiş; kurumlar vergisi, hazine temettüsü ve bütçe katkı payı olarak da devletimize 853 milyon 060 bin 214 Türk lirası ödeme yapılmıştır.

Yıllar itibarıyla, Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü yatırımlarının nakdî ve fiziki gerçekleşme oranında da çok ciddi artışlar gerçekleşmiş, 2003 yılında yüzde 59,3 olan yatırımların gerçekleşme oranı 2013 yılında yüzde 99,4'e yükselmiştir. 2014 yılı yatırım programı kapsamında Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğüne 33 proje için toplam 458 milyon 600 bin lira ödenek tahsis edilmiş, 31/07/2014 tarihinde Yüksek Planlama Kurulu kararıyla tahsis edilen 192 milyon 900 bin lira ek ödenek ile toplam ödeneğimiz 651 milyon 500 bin liraya yükselmiş ve 2014 yıl sonu itibarıyla nakdî gerçekleşme yüzde 95 olarak gerçekleşmiştir.

Sayın Başkanım, Komisyonumuzun değerli üyeleri; ülkemizde 2013 yılında tüm ülke genelinde toplam 150 milyon yolcu havalimanlarımızdan hizmet alırken 2014 yıl sonunda bu sayı yüzde 11 artarak 166,5 milyon yolcuya ulaşmıştır. Yine, 2013 yılında 1 milyon 504 bin 973 adet uçak trafiği gerçekleşirken 2014 yıl sonunda bu sayı yüzde 11 artarak 1 milyon 667 bin 350'ye ulaşmıştır. Yük trafiğinde ise 2014 yılında 2013 yılına göre yüzde 10,4'lük bir artış yaşanmıştır.

2014 yıl sonu itibarıyla toplamda en çok yolcusu olan havalimanlarımıza bakacak olursak iç hatlarda 1'inci sırada Atatürk Havalimanı, 2'nci sırada Sabiha Gökçen, Esenboğa, Adnan Menderes ve son olarak da Antalya Havalimanı yer almaktadır. Toplam yolcu trafiği itibarıyla yaptığımız değerlendirmede de Atatürk Havalimanı 56 milyon 954 bin yolcuyla 1'inci sırada, Antalya Havalimanı 2'nci sırada, Sabiha Gökçen 3'üncü, Esenboğa Havalimanı 4'üncü ve Adnan Menderes Havalimanımız da 5'inci sırada yer almaktadır.

Havalimanlarımız uluslararası alanda da çeşitli ödüllere layık görülmüş, 25 milyon üstü yolcu ağırlanan havalimanları kategorisinde İstanbul Atatürk Havalimanı yüzde 11 artışla 1'inci seçilmiş, 10 ila 25 milyon yolcu ağırlayan havalimanları kategorisinde ise İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı 2'nci sırada yer almış ve dünyada hizmet verilen yolcu kategorisinde Ağustos 2014'te en fazla yolcu taşıyan ilk 15 havalimanı listesinde Atatürk Havalimanımız 13'üncü sırada yerini almıştır.

Son dönemde tamamlanan önemli projelerimize de göz atacak olursak Adıyaman Havalimanı terminal binası yapımı, Kastamonu Havalimanının yapımı ve hizmete verilmesi, Kars Havalimanı terminal binasının yapımı, Konya Havalimanı terminal binası yapımı, Balıkesir Koca Seyit Havalimanı terminali ile Mardin Havalimanı terminal binaları bu dönemde yapılarak hizmete verilmiştir.

Ayrıca, öz kaynaklarımızla yapımı tamamlanan diğer projelerimize bakacak olursak Hatay Havalimanı apron genişletilmesiyle şerit sahaların standart hâle getirilmesi, Tekirdağ Çorlu Havalimanı PAT sahalarının genişletilmesi, Gaziantep Havalimanı apron genişletilmesi, Diyarbakır apron ve taksi yolu yapımı, Esenboğa Havalimanı hızlı çıkış taksi yolları ve apron yapımı, Milas Bodrum Havalimanı taksi yollarının piste dönüştürülmesiyle hızlı çıkış taksi yolu yapılması, Çanakkale Havalimanı pist uzatılması, genişletilmesi ve Sinop Havalimanı pist onarımı ile tevsii ve yeni apron taksi yolu yapım işleri 2014 yılında tamamlanmıştır.

Öz kaynakla devam eden, hâlen inşaatı devam eden diğer yatırımlarımıza da bakacak olursak Ağrı Havalimanı terminal binası yapımı devam etmekte olup 2015 yılının ilk çeyreğinde hizmete verilecektir. Yine, Van Ferit Melen Havalimanı yeni terminal binası ve teknik blok kule yapım işleri de devam etmekte olup 2015 yılının ortasına kadar tamamlanması planlanmaktadır.

Yine önemli bir projemiz, Diyarbakır Havalimanı terminal binası yapım işi de devam etmekte olup 2015 yılının ilk yarısında tamamlanarak hizmete verilecektir. Ayrıca Atatürk Havalimanı PAT sahaları onarımı dediğimiz apron ve taksirut yapım işleri de devam etmekte olup peyderpey yapıldıkça hizmete sokulmakla birlikte projenin 2015 yılı ortalarında tamamlanması planlanmıştır.

Yine, öz kaynak yatırımlarımızla ihale çalışmaları devam eden projelerimize de bakacak olursak Çanakkale Havalimanı terminal binası projesinin ihale değerlendirmesi devam etmekte, Sinop Havalimanı ihalesi de yapılmış olup sözleşme süreci şu anda sürdürülmektedir. Planlamamızda olan Konya Havalimanı apron bağlantı taksi yolu işi ve Esenboğa Havalimanı pist, apron, taksirut sahaları yapım, onarım ve tevsii işleriyle ilgili çalışmalar da yine bu yılın programındadır. Ayrıca Adnan Menderes Havalimanı apron ve paralel taksirutlar yapımı, Kars Havalimanı PAT sahaları yapımı, Balıkesir

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon :KİT

Giriş :

Tarih :15/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 3

Koca Seyit Havalimanı drenaj kanalları, Van Ferit Melen Havalimanı pist başı bataklık alanın doldurulması projeleriyle Gaziantep Havalimanı pist rehabilitasyon ikmal inşaatı da yine 2015 yılı projelerimizin içerisinde.

Ayrıca kuruluşumuzun işlevleri arasında gururla söz edeceğimiz bir diğer hususta hava ulaştırma sektöründe gerçekleştirilen kamu-özel sektör iş birliği projeleridir. Çukurova Havalimanı yap-işlet-devret modeliyle gerçekleştirilen bu havalimanı projemizin 7/3/2013 tarihinden itibaren otuz altı aylık yapım süresi başlamış ve hâlâ devam etmektedir. İstanbul yeni havalimanı projesi, İstanbul'un Avrupa yakasında Yeniköy ve Akpınar yerleşkeleri arasında, Karadeniz sahil şeridinde yer alan yaklaşık 76,5 milyon metrekare büyüklüğündeki alana yapılacaktır. Yap-işlet-devret modeliyle ihalesi 3/5/2013 tarihinde gerçekleştirilmiş olan söz konusu proje kapsamında toplam 4 etapta gerçekleştirilecektir ve tüm etaplar tamamlandığında 1,5 milyon metrekare kapalı alanlı yolcu terminalleri, toplam kapasitesi 150 milyonluk yolcu terminalleri, 165 adet yolcu köprüsü, aralarında ulaşım raylı sistem bağlantısı sağlanacak olan terminal binaları, teknik bloklar, ramp kontrol kuleleri, her türlü uçak tipinin operasyonuna uygun 6 adet bağımsız pist, paralel taksi yolları, 6,5 milyon metrekare büyüklüğünde apron, VIP kargo ve genel havacılık terminalleri, devlet konukevleri, açık-kapalı otoparklar ve bir havalimanında bulunması gereken tüm sistemler burada yer alacak, havalimanı projesi kendi enerjisini üreten, çevreci, doğa dostu, engelsiz ve yeşil havalimanı olarak tamamlanacaktır.

Yine, kamu-özel sektör iş birliği projelerimizden Adnan Menderes Havalimanı dış hatlar, CIP ve iç hatlar terminalleri projesi tamamlanmış ve iç hatlar terminali de hizmete verilmiştir. Ayrıca Aydın Çıldır Havalimanı da özel sektörün işletimine kiralama suretiyle verilmiştir. Dalaman Havalimanı yolcu terminalleri, Milas Bodrum Havalimanı yolcu terminalleri de yine ihaleleri yapılarak işleme sunulmuştur.

Arz ederim.

BAŞKAN – Evet, şimdi önerilere geçiyoruz.

Kuruluşun 2010 yılında gündemde kalan 2 önerisi bulunmaktadır. Öncelikle 1 no.lu öneriyi okutuyorum. Bu öneri aynı zamanda 2011 yılının 3 no.lu önerisi ve 2012 yılının 2 no.lu önerisiyle benzer mahiyettedir.

Buyurun.

Öneri 1:

Havalimanı ve havaalanlarının civarında uçuş can ve mal emniyetini tehdit eden ve kapasite kullanım oranlarını sınırlayan yapılaşmaların tespit edilip önlenmesi amacıyla yapılmakta olan çalışmalarda uydu teknolojilerinden de faydalanılması ve konuyla ilgili tarafların gerekli önlemleri almak üzere bilgilendirilmesi için çalışmaların sürdürülmesi.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Cevap veriyorum Sayın Başkanım.

BAŞKAN – Evet.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Genel Müdürlüğümüz işletiminde bulunan havalimanlarında uçuş, can ve mal emniyetinin sağlanmasını teminen ülkemizin üyesi bulunduğu Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı tarafından yayımlanan Annex-14 Cilt 1 Havaalanları Tasarımı ve İşletimi dokümanında belirtilen havalimanları etrafında korunması gereken yüzeylerin belirlenmesi amacıyla Ulaştırma, Haberleşme ve Denizcilik Bakanlığınca yayımlanan mânia planları kriterlerine uyulması konusu, gerek Bakanlık talimatları gerekse konunun önemine binaen Genel Müdürlüğümüzce gönderilen yazılar ile Havalimanlarımız başmüdürlükleri/müdürlüklerince bulundukları mahallî belediye başkanlıklarına ve valiliklere bildirilmektedir.

Diğer yandan, havalimanları çevresindeki yapılaşmaların tespitine yönelik olarak çevre belediyeler ile koordineli çalışılarak bilgi paylaşımı yapılmakta ve gözlem usulüyle yapılabilen tespitler gereği yapılmak üzere ilgili belediye ve valiliklere, sonuç alınamayan hususlar da 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu'nun 47 ve 48'inci maddeleri gereğince Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne bildirilmektedir.

Mevcut mevzuat kapsamında, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünce hazırlanan onaylı mânia planlarında belirtilen kriterlere uygun imar planlarının düzenlenmesi ile anılan planlara uygun inşaat yapı ruhsatı verilmesi ile yapılan inşaatların kontrolüne yönelik yetki, denetim ve sorumluluk havalimanının bulunduğu bölgenin statüsüne göre ilgili belediyeler ve valiliklere verilmiştir.

Havalimanı mânia planlarının uygulanmasından sorumlu makamların mânia planlarında belirtilen kriterlerin imar planlarına işlenerek hassasiyetle takibinin yapılması, yanlış veya eksik uygulamalara sebebiyet verilmemesi, aksi takdirde ortaya çıkabilecek olumsuzluklardan birinci derecede sorumlu olunacağı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün konuya ilişkin 24/07/2012 tarih ve 1421 sayılı genelgesinde açıkça belirtilmektedir. Bu kapsamda, ülke kaynaklarının etkin ve verimli kullanılması çerçevesinde havalimanları etrafında mânia kriterlerini ihlal eden yapılaşmalarla ilgili olarak TÜRKSAT Anonim Şirketi tarafından uydu görüntülerinden elde edilen veriler Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından yürütülen

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon :KİT

Giriş :

Tarih :15/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 4

söz konusu çalışmaların sonucunda elde edilecek bilgiler kapsamında tekrar değerlendirilerek notamlarla sektöre duyurulacaktır.

Ayrıca mevcut durum itibarıyla da uçuş emniyetini, can ve mal güvenliğini sağlamaya yönelik olarak havalimanları çevresindeki her türlü mâniâ, notamlar vasıtasıyla sektöre duyurularak havalimanlarımızın güvenliği ön planda tutulmaktadır.

BAŞKAN – Evet, teşekkür ederim.

Öneri hakkında söz talebi? Yok. Ne diyorsunuz, gündemde mi kalsın?

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Gündemde kalsın, evet efendim.

Şimdi, değerli arkadaşlar, zaten bu aynı zamanda 2011’in 3 no.lu önerisi ve 2012 yılının 2 no.lu önerisiyle de benzer mahiyette olduğu için bunları birlikte değerlendirdiğimizde, 2010’u ve 2011’i gündemden çıkarıp 2012’nin güncel hâliyle - benzer mahiyette olduğu için- Sayıştayımız tarafından izlenmesinin devamı niteliğinde oylayacağım ama oylama öncesinde Turgay Bey söz talebinde bulundu.

Buyurun.

TURGAY DEVELİ (Adana) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; bizim Adana Havaalanının, şu anda kullanılan havaalanının bir mâniâ sorunu vardı. Geçtiğimiz yıllardan da takip ediyoruz. Konuyu izlemekle görevli valiliğe 100 metre, Belediye binasına da yaklaşık 500-600 metre, arıza olan bir bina var. Herkesin gözü önünde o bina yapıldı, Emniyet binası. Gerçi şimdi yeni havaalanı yapılıyor ama uzun yıllar daha kullanılacak. Bu sorun ne oldu, ne olacak? Yani, orada müteahhit sıkıntı çekiyor, uçaklarda sıkıntı oluyor.

Bir de Bünyamin Bey’in kefil olarak, şey olarak Bayburt-Gümüşhane ortak havaalanı konusunda...

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Yüksel, buyurun.

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Aslında 2012’yi de görüşeceksek ben, hani “Gündemde mi kalsın?” diye sorduğunuz için söz istemiştim. Yani, bunun gündemde tabii ki kalması gerekiyor. 20 havaalanı civarında 63.229 adet doğal ve yapay mâniâ bulunuyor. Ve gene çok uzun zamandır gündemde olan bir öneri bu, Sayıştayın önerisi. Yani, havaalanlarının etrafındakileri de vermiş. Mesela Trabzon’da 6.792. Yani, bunlar, havaalanları yapılırken bu mâniâların olmadığı yerlerin, doğal mâniâların olmadığı yerlerin seçilmesinde özellikle yarar var. Kahramanmaraş’ta 19.081 mâniâdan söz ediliyor burada. İzmir 1.500, Ankara 1.561.

Bir de, yani, sürekli bu gündemde ama bununla ilgili bir yol alınamıyor. Bize bugüne kadar... Mesela, 2008’den bu tarafa ne oldu yani ne kadar, arttı mı mâniâlar, azaldı mı, ne oldu? Bunlarla ilgili bir bilgi alırsak sevinirim.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Evet, teşekkür ederim.

Sayın Öğüt, herhâlde sizin de söz talebiniz var.

ENSAR ÖĞÜT (Ardahan) – Evet, teşekkür ederim Sayın Başkan.

Ben geç kaldım, özür dilerim.

BAŞKAN – Estağfurullah.

ENSAR ÖĞÜT (Ardahan) – Şimdi, Sayın Genel Müdüre şunu soracağım: Rize’ye havaalanı yapılıyor mu veya programda hangi iller var şu anda, yakında?

Şimdi, denizi doldurarak havaalanı yapılacaktı, doğru mu? Doğru, değil mi?

Şimdi Sayın Başkanım... Ben, şimdi, özellikle, Genel Müdürü biliyorum. (Gürültüler) Arkadaşlar, müsaade eder misiniz, ben bir şey yapayım.

MEHMET DOMAÇ (İstanbul) - Acelen var galiba.

ENSAR ÖĞÜT (Ardahan) – Acelemiz var tabii.

BAŞKAN – Arkadaşlar...

ENSAR ÖĞÜT (Ardahan) – Sayın Başkan...

BAŞKAN – Sayın Öğüt, siz devam edin. (Gürültüler)

Arkadaşlar, lütfen dinleyelim.

ENSAR ÖĞÜT (Ardahan) - Sayın Başkanım, sükûneti sağlarsanız konuşayım.

BAŞKAN – Tamam.

ENSAR ÖĞÜT (Ardahan) – Şimdi, Sayın Başkan, benim bölgem, Kars, Ardahan, Iğdır o bölge kırk üç yıl Rus işgali altında kalmış, daha sonra bağımsızlık kazanmış bir bölgedir ve benim bölgem Türkiye’nin bölünmüş haritasında Ermenistan’ı göstermektedir. Ermenistan Türkiye’den tazminat ve toprak talep etmektedir, biliyorsunuz. Bu anlamda da

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon :KİT

Giriş :

Tarih :15/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 5

Ermenistan, Güney Ermenistan dediği Kars, Ardahan, Iğdır, Ağrı Dağı dâhil bir bölgeyi çizmektedir. Ne yazık ki Türkiye Cumhuriyeti devleti yetkilileri o bölgenin boşalması için elinden gelen ne varsa yapıyorlar. Korkunç bir göç var, o göç sonucunda bölge boşalıyor. İnanın, samimi söylüyorum, şu anda 97 bine inmiş tüm Ardahan'ın nüfusu. Bölgede yatırım yok, fabrika yok, iklim şartlarına, hava şartlarına, diğer koşullara baktığınız zaman kimse gitmiyor. Şimdi, bölgede bir üniversite açıldı, doğru dürüst bütçe gönderilmiyor ve bölgeye dış güçler göz dikmiş, bölge boşalıyor. Bölgede havaalanı yıllardan beri “Yapılacak, yapılacak.” diyorlar yapılmıyor ama ne yazık ki... Bakın, ben kimsenin havaalanına karşı değilim. Ordu’da, Giresun’da güzel bir havaalanı yapılıyor; hayırlı olsun, bitmek üzere, tebrik ediyorum. Rize’de bir havaalanı yapılıyor, deniz doldurulacak. Yani, Ardahan’da düz ova var, kamulaştırmada da fazla bir para yok.

Şimdi, biz o zaman, Sayın eski Başbakan, şimdiki Cumhurbaşkanıyla beraber Gürcistan’a gittik. Gürcistan’a dediler ki “Ya, Rize ve Artvin’de havaalanı yok. Gürcistan’da bir havaalanı yapalım, Batum’a.” Türkiye dünya kadar para verdi, Batum’a bir havaalanı yaptırdı. Neydi o havaalanının anlamı? Rize ve Artvin yararlınsın. Şimdi, bura yetmediği gibi, Trabzon daha yakın, ora da yetmediği gibi deniz doldurularak yapılıyor. Hayırlı olsun, tebrik ederim, çok güzel, destekliyorum ben Rize’ye havaalanı yapılmasını ama Ardahan’a yapılması lazım. Neden? Çünkü bölge yerleşim alanından uzak, İstanbul’a, Ankara’ya uzak. 1 milyondan fazla insan yaşıyor. Kars Havaalanını kullanıyoruz. Kars 100 kilometre, gidip gelme olmuyor. Bölgeye yatırım yapılması anlamında, bölgeye gidip gelinmesi anlamında, bölgedeki göçün durması anlamında Ardahan’a kesinlikle havaalanı yapılması lazım. Niçin? Çünkü Ardahan’ın iki tane sınır komşusu var: Biri Gürcistan, biri Ermenistan. Bizim hem Ermenistan hem Gürcistan havaalanından faydalanacak hem ulusal hem uluslararası bir havaalanı olacak. Bu anlamda Erzurum’un Şenkaya, Olur, Oltu; Artvin’in Şavşat ve Yusufeli, Ahıska, Ermenistan bir bölge olarak yararlanacağı için uçaklar da rahatlıkla gidip gelecektir.

Bu konuyla ilgili, Sayın Genel Müdür Bey, çalışma var mı? Ki bir çalışma olduğunu ben biliyorum. O çalışma sonucunda buraya havaalanı yapılacak mı, yapılmayacak mı? Yani, buna net bir cevap verin, biz ona göre bakalım, biz de ona göre tedbirimizi alalım. Yani, eksi 40 derecede orada bayrak bekliyorsak, vatani bekliyorsak niçin oraya yapılmıyor da, başka yere öncelik tanınıyor? Bu çok önemlidir. Bunu rica ediyorum. Bu, programa alınacak mı, alınmayacak mı? Alınmayacaksa, o zaman biz kendimize göre bir şey yapacağız. Eğer “Alınmayacak, yapmayacağız.” diyorsanız, o zaman biz nereye gidelim, ne yapalım? (Gülüşmeler) Hayır, yani, şimdi, biz...

BAŞKAN – Hayır, zaten o bölgede hemen hemen bütün illerde havaalanı var.

ENSAR ÖĞÜT (Ardahan) – Şimdi, bakın, arkadaş, stratejik anlamda önem taşıyor benim bölgem. Stratejik anlamda nasıl önem taşıyor?

BAŞKAN – Yani, Sayın Öğüt’ün ifade ettiği...

ENSAR ÖĞÜT (Ardahan) – Şimdi orada göç veriyor insanlar, boşaldı. Bölge boşalırsa bölge kime kalacak, onu bana söyleyin. Ya, devletin politikası bölgeyi boşaltıp Ermenistan’a teslim etmektir. Tutanaklara geçsin diye ben söylüyorum.

BAŞKAN – Estağfurullah, yok, öyle şey olur mu?

ENSAR ÖĞÜT (Ardahan) - Yani sizin politikanızla “O bölge boşalsın, insan varlığı kalsın. Bölgeyi de Ermenistan’a elli yıl sonra teslim edelim.” mi diyorsunuz? Onun için havaalanı şarttır, yapılması lazım.

MEHMET DOMAÇ (İstanbul) – Ensar Bey, kavga çıkacak şimdi.

ENSAR ÖĞÜT (Ardahan) – Çıkarsa çıksın, ben kavgaya varım, bu iş için kavgaya varım. Ben saygı duyuyorum herkese ama şunu söylüyorum: Kesinlikle, Rize’ye yapılıyorsa karşı değiliz. Deniz dolduruyorsa, benim Ardahan ovasına da yapılmasını istiyorum. Oraya daha pahalıya mal oluyor kardeşim.

Teşekkür ediyorum. Sayın Genel Müdür buna somut bir cevap versin. Biz 2015 yılında mutlak suretle programa alınmasını istiyoruz, alınmadığı takdirde biz de kendimize göre eylemlerimizi yapacağız.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Yani, Ardahan’a havaalanı yapılması konusu belki birçok farklı şekillerde dile getirildi ama böylesi de herhâlde Ensar Bey tarafından ilk kez ifade ediliyor. Netice itibarıyla Ardahan’a havaalanı isteniyor.

MEHMET GELDİ (Giresun) – Ardahan-Kars birlikte demek istiyor.

BAŞKAN - Sayın Türkoğlu, buyurun.

HASAN HÜSEYİN TÜRKOĞLU (Osmaniye) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Son dönemde bu Yasama Meclisi çatısı altında bir kavram var, hepimizin çok muhatap olduğu, yakından tanıdığı bir kavram var, o da: Torba. Adalet ve Kalkınma Partisi hükümetleri de bu “torba” kavramından çok faydalandı. Mesela “darbe” isimli bir torba vardı; Kendileriyle ilgili olumsuz düşünen herkesi ve her şeyi içine koyabildikleri bir torbaydı “darbe”. Son dönemde bu torbanın adı “paralel” oldu. Muhalefet eden herkes önce darbeciydi, şimdi paralelci olmak şeklinde bu torbanın içine doldurulmak suretiyle susturulmaya ve sindirilmeye çalışılıyor. Aslında paralelle ilgili, paralel yapıyla ilgili iddiaların

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon :KİT

Giriş :

Tarih :15/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 6

en temel yoğunlaştığı hususlar yasa dışı dinlemeler ve fişlemelerle ilgili. Biz bu yasa dışı dinleme ve fişlemelerle ilgili faaliyetlerin paralelden değil...

MUSTAFA BİLİCİ (Van) – Başkanım, bu konuşmanın ne alakası var?

MEHMET DOMAÇ (İstanbul) – Türkiye'nin bütün sorunlarını öneriye mi bağlayacağız?

HASAN HÜSEYİN TÜRKOĞLU (Osmaniye) – Sayın Başkan...

BAŞKAN – Arkadaşlar...

HASAN HÜSEYİN TÜRKOĞLU (Osmaniye) - Sayın Başkan, müsaade eder misiniz.

BAŞKAN – Sayın Türkoğlu...

HASAN HÜSEYİN TÜRKOĞLU (Osmaniye) – Sayın Başkan, müsaade eder misiniz.

BAŞKAN – Arkadaşlar, öneri üzerinde değerlendirme yapalım.

HASAN HÜSEYİN TÜRKOĞLU (Osmaniye) - Şimdi, bu yasa dışı dinleme ve fişlemelerle ilgili faaliyetlerin paralel tarafından değil bizzat Hükümet tarafından yapıldığını iddia eden bir düşünceye sahibim. Elimde, şu anda denetim raporları görüşülen kurumda çalışan bir kısım personelle ilgili fişlemeler var. Bu fişlemeler iddia tabii, bilmiyoruz ne kadar doğru ancak basında ve İnternet medyasında, sosyal medyada yer almış fişlemeler. Bu fişlemelerde kurum çalışanlarının isimleri var, bir sütunda; diğer sütunda “Kalmalı, gitmeli.” diye bir düşünce zikredilmiş; devamında da “Değerlendirme” diye bir başlık ve bu başlığın içerisinde kurum çalışanlarının şu şekilde nitelendirilmesi söz konusu olmuş: “Sistem adamı, bizim adamımız, eski ülkücü, solcu, niteliksiz, vesaire” gibi kavramlar var.

Şimdi, ben buradaki değerli bürokrat arkadaşlarımıza soruyorum ki onların da birçoğunun ismi var burada: Bu fişlemeleri kimin yaptığı hususunda bir bilgileri var mı? Yani, “Bunu paralel yapı yaptı.” demek mümkün değil çünkü “paralelci” diye de fişlenmiş insanlar. Dolayısıyla, bu söylenenlerin aksine başka bir merkez var bu fişlemeleri yapan. Ben bu konuda bir bilgileri varsa almak isterim Başkanım.

BAŞKAN – Peki.

HASAN HÜSEYİN TÜRKOĞLU (Osmaniye) – İki: Havalimanları, hava meydanları konusunda en önemli sıkıntılardan birisini biraz evvel Turgay Bey de birkaç cümleyle zikrettiler. Adana Havalimanı, Adana'daki Havalimanı, Şakirpaşa Havalimanı hem teknolojik açıdan hem kapasite açısından yetersiz olması sebebiyle bir yeni havalimanı çalışması var. Bu havalimanı çalışması Adana ile Mersin arasında, Adana'dan biraz daha Mersin'e doğru, Osmaniye'den uzaklaşan bir konumda. Fakat o havalimanının inşaatıyla ilgili firmanın da sıkıntıları olduğuna ilişkin bilgiler var, inşaatın zamanında tamamlanamayacağına ilişkin. Bu inşaat tamamlanmış olsa dahi özellikle Doğu Akdeniz Körfezi'nde başta enerji ve petrokimya tesisleri olmak üzere önemli bir sanayileşme süreci yaşanıyor. Her ne kadar Hükümet tarafından Bakanlar Kurulu kararıyla daha evvel “enerji ihtisas endüstri bölgesi alanı” ilan edilmiş olsa da, bu Bakanlar Kurulu kararının yargı kararıyla iptal edildiğini de göz önüne almak suretiyle, buna rağmen şunu ifade edebilirim: Orada çok ciddi bir yapılaşma, sanayileşme var ve burada sanayiciler sadece yöre halkının ulaşım ihtiyacı dışında lojistik amaçlı bir havalimanı ihtiyacı olduğuna dair de bir değerlendirme var. Dolayısıyla, Osmaniye civarında, Hatay'ın Belen Geçidi'nden kuzeyine doğru, Kahramanmaraş ve Gaziantep'in Nurdagi, Türkoğlu'ndan itibaren kuzeyine doğru ve Adana'nın güneyindeki ilçeleri, Osmaniye'nin tamamını kapsayacak şekilde o bölgeye hizmet edecek hem yolcu taşımacılığında hem de lojistik amaçlı bir havalimanı çalışması var mıdır? Orta ve uzun vadede böyle bir düşünceleri var mıdır? Bu iki hususta bilgilerinizi istirham ediyorum.

Sayın Başkanım, teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Bakanım, Sayın Günay, buyurun.

ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Sayın Başkanım, ben de bütün arkadaşlarımızı, bürokrat arkadaşlarımızı, Bakanlık temsilcilerini, kurum temsilcilerini ve hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Bugün biraz daha güler yüzlü başladı dünkü toplantıya göre bu sabah. Şimdi, yalnız, farklı bir usul götürüyoruz galiba, öneriler üzerinde teker teker konuşuyor gibiyiz ama önerilerin her birisi genele kayacak. Eğer izin verirseniz genel üzerinde ben kısaca görüşlerimi belirtmek istiyorum öneriler üzerinde çok ihtiyaç olmadıkça tekrar söz almayalım diye.

Önce ben arkadaşlarımıza teşekkür etmek istiyorum. Kendileriyle uzun süre mesai yaptık ve Türkiye'nin turizmde ulaşmış olduğu seviyede onların yaptığı çalışmaların çok ciddi katkısı oldu. Ben başladığımda Türkiye dünyada 10 turizm ülkesi arasına girmeye, işte, 8'inci, 9'uncu sıralarda yer almaya çalışıyordu, bıraktığımda da öyleydi, şimdi de 6'ncı sıradayız dünyada. Yani, önümüzde 2 tane kıta var Çin ve Amerika gibi; onun dışında Avrupa'da 3 tane ülke var, İngiltere, Fransa ve İtalya gibi geleneksel turizm ülkesi. Dünyada bu ülkelerin dışında, geri kalan bütün ülkeler arasında Türkiye en fazla ziyaretçi alan ülke konumuna erişti. Bu, tabii, Türkiye'nin tarihsel, doğal güzelliklerini pazarlama konusunda Kültür ve Turizm Bakanlığı başta olmak üzere öteki bakanlıkların sergilediği gayretin yanı sıra hava ulaşımında aldığımız mesafenin de

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon :KİT

Giriş :

Tarih :15/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 7

çok önemli bir payı olmasındandır. Gerek Türk Hava Yolları gerek Hava Meydanları İşletmelerinin ulaşmış olduğu seviye bizim dünyadan fazla ziyaretçi almamız konusunda çok önemli katkılar sağladı. Bunun için arkadaşlarımıza özellikle iş birliği yapmış bir eski Hükümet üyesi olarak teşekkürlerimi sunmak istiyorum, başarılarının da devamını diliyorum.

Ben raporlara dikkatlice baktım akşam. Temadi eden yani süreklilik kazanmış bulunan bazı hususlar var. Bir tanesini konuştuk biraz önce, bu mânia meselesi. Mânia meselesi... Tabii, Türkiye’de herkes -biraz önce de Sayın Ögüt’ün haklı yakınması gibi- mademki bir ile bir üniversite yapıldı, o ile öğrenciler kolay gelip gitmelidir, o ile öğretim üyeleri kolay gelip gitmelidir, o il Türkiye’nin ve dünyanın öbür merkezleriyle kolay bağlanmalıdır anlayışından yola çıkarak, haklı olarak, havaalanı istiyor. Üniversite yapmak ne kadar doğru tartışılır yani geldiğimiz eğitimin bugünkü seviyesi açısından bu tartışılır. Her ile havaalanı yapmak ne kadar doğru, o da tartışılacak bir süre sonra. Mesela elimizde birazdan değineceğim Zafer Havaalanı örneği var yani yanlış ölçümlmelerle, büyük hayallerle başlamış ve şu anda devletin oluk oluk yükleniciye para akıttığı bir mekanizma hâline dönüşmüş. Havaalanı elbette herkes istiyor. İsteyince, tabii, çevrede doğal mânia var, Türkiye engebeli, özellikle belli coğrafyaları, Güneydoğu Anadolu dışında çok ciddi engebeler var. Biz bunu işte, Ordu-Giresun bölgesinde yaşadık. Deniz doldurularak yapılan Türkiye’deki tek havaalanı galiba, benim bildiğim, Ordu-Giresun Havaalanıdır. Onun dışında, şu anda Rize’de böyle bir faaliyet olduğunu ben şahsen bilmiyorum, Sayın Genel Müdür açıklayacak. Bu doğal mânialarla baş etmek biraz zor, yer seçimi konusunda çok özenli davranılması gerekiyor ama yapay mânia konusu gerçekten ürküntü verici bir boyuta ulaştı. Ben kendi çalıştığım alanda bu yapay mânianın yani yüksek gökdelen yapma hevesinin, bu 1 metrekare elde ettiğiniz zaman üzerine bin metrekare yükseltme hevesinin sadece Türkiye’nin tarihini ve doğasını bozduğu kanaatindeydim. Bu raporları dikkatlice okuyunca, bazı gözlemlerimi de ekleyince görüyorum ki Türkiye’nin hava ulaşımı trafiğinde de çok ciddi sakıncalar yaratıyor. Hem Ankara çevresinde hem İstanbul’da hem Türkiye’nin her yerinde hiç olmazsa tarihsel ve doğal özellik taşıyan mekânlarımızı bu yapay mânialardan koruduğumuz gibi havaalanları çevremizi de korumamız gerekiyor. Bunu neden başaramıyoruz, neden bu sorun uzayıp gidiyor ve neden üzerine yenileri ekleniyor, çok anlayabilmiş değilim ben çünkü Allah esirgesin, işte Adana örneğinde verildiği gibi, bu yeni yükselen rant açgözlülüğünün herhangi bir ucubesine bir uçağımızın, Allah esirgesin, çarpması hâlinde bunun hiç izahı yok, bunu ne Hava Meydanları izah edebilir ne Türk Hava Yolları izah edebilir ne belediyeler izah edebilir. Yani bunun başka bir biçimde yaptırımlarının çoğaltılmasıyla ve iş birliklerinin belki çoğaltılmasıyla mutlaka önüne geçilmesi gerekiyor. Bir yandan biz her yere hava meydanı yapmaya çalışıyoruz ama bir yandan hava meydanlarının çevresine kadar da bu yapay, İstanbul’da da var örnekleri, mânialar, son zamanlardaki gökdelen arsızlığı... Ki Sayın Başbakan, şimdiki Cumhurbaşkanımız da defaatle ifade etti, bizim geleneksel mimarimiz zaten dikey mimari değil. Bunu ifade ettik ama geleneksel mimariye aykırı bir yapılaşma tarzından da ne yazık ki yerel yönetimlerimizi, şehirlerimizi koruyamıyoruz. Yani o zaman Cumhurbaşkanının ifade ettiği bu iradeyi de aşan bir başka güç var ülkemizde. Bu rant nasıl bir güçtür ki ne Başbakan dinliyor ne Cumhurbaşkanı dinliyor ne ilgili kurumları dinliyor, hiçbir şeyi dinlemiyor. Bunun altını çizmek istiyorum özellikle.

Benim raporlarda gördüğüm bir önemli husus bu personel meselesi. Arkadaşımızın...

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – Sayın Bakanım, siz dün sonuna kadar kaldınız ama bazı arkadaşların acelesi oluyor yani sizin de bugün işiniz varsa bütün görüşlerinizi söyleyin ama değilse onları öneri öneri geldiğinde...

ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Ben öneri öneri gelince... Bence ben bunu on dakikada, beş dakika toparlarım.

BAŞKAN – Sayın Bakanım, şöyle...

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – Genellikle öyle bir şey yapılıyor, sonra burada hem kalanlar sıkılıyor hem...

ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Ben kaldım dün sonuna kadar.

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – Siz kalıyorsunuz, o yüzden diyorum, hani kalacaksınız...

ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Benim söyleyeceğim bazı hususlar bu önerilerde yok ama. Onun için ben arkadaşlarımızı cevap verirken bunları not alsınlar ve sonuçta bana çerçevesi bir bilgi versinler istiyorum.

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – Örneğin personelle ilgili gelecek zaten, birkaç tane öneri var.

ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Personelle ilgili söyleyeceğim bir tek cümle... Personelle ilgili bütün raporlarda var, büyük hava meydanlarında yığılma var, bazı Anadolu hava meydanlarında da ciddi bir personel sıkıntısı var. Bu, devletin bütün kurumlarında gördüğümüz bir sıkıntı. 10 bin civarında personeliniz var. Bunun aşılması gerekiyor, bu konuda hepimizin gözlemleri var, bunu geçiyorum.

Bu yönetim kurulu üyelikleriniz doldu mu bilmiyorum. Yani yönetim kurulu üyelikleriniz doldu mu 2013’te?

DHMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Doldu, evet.

ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Dolduysa mesele yok, dolmadıysa bence tenkis edin yani fazla yönetim kurulu üyesi olması çok da şart değil ama birkaç yıl devam etmiş.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon :KİT

Giriş :

Tarih :15/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 8

Bu Çukurova Havaalanı meselesi, Mersin Havaalanı meselesi özel olarak ilgilendiğim bir konudur benim çünkü bakınız... Tabii, gayet güzel, Siirt'te havaalanımız var, Muş'ta havaalanımız var.

OSMAN ÖREN (Siirt) – Siirt'teki havaalanı tam bir şey değil yani küçük havaalanı.

ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Küçük havaalanı ama var. Kapasite, talebe göre çalışacak.

Efendim, Batman'da havaalanımız var, Ağrı'da havaalanımız var, Kars'ta var, Iğdır'da var. Bunlar çok güzel, olsun elbette. Mersin'in havaalanı yok arkadaşlar yani Mersin Akdeniz'de bir Antalya'dır, bunu defaatle çeşitli platformlarda söyledim, Mersin Akdeniz'de bir Antalya'dır. Fakat Antalya'nın dünyadan aldığı ziyaretçinin onda 1'ini, yirmide 1'ini, ellide 1'ini almıyor çünkü Mersin'in ulaşımı yok. Mersin Adana Şakir Paşa Havaalanına bağlı. Şakir Paşa Havaalanının Mersin yöresine, Tarsus'a doğru kaydırılacağı konusunda yedi yıldan beri, sekiz yıldan beri –benim yakından takip ettiğim– sonunda ihalesi yapıldı ama o ihale çıkmazda benim gördüğüm kadarıyla.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Hayır, aşıldı o konu.

ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Aşıldı mı? Yani inşallah aşıldı ama benim bilgilerim hâlâ aşılmadığı noktasında. Yedi sekiz yıldır benim... Ayrıca, şunu da söylemek istiyorum: Siz Tarsus'a doğru bu havaalanını kaydirdiğiniz zaman yine Mersin'in sadece Tarsus ve Mersin merkezinin sorununu çözmüş olacaksınız. Mersin'in Mersin'den Antalya'ya kadar bir başka alanı var. Gazi Paşa Havaalanı ne koşullarda çalışıyor şu anda, onu da öğrenmek istiyorum yani uluslararası ulaşım, büyük uçaklara açık hâle getirilebildi mi? Çünkü orada turizm açısından fevkalade büyük bir potansiyel havaalanı olmadığı için değerlendirilemiyor. Hava ulaşımı olmayan yere de uluslararası turisti götürmek mümkün değil. Bu çerçevede, demin Ensar Bey Ardahan'ı söyledi, ben başka bir büyük potansiyeli size söylemek istiyorum. Antalya'nın batısının yani Dalaman'la Antalya Havaalanı arasında kalan 300 küsur kilometrelik mesafenin ki oradaki trafik yoğunluğu ve yolun engebesi nedeniyle bir yerden bir yere ulaşmak bir saat, iki saati alan önemli turizm bölgeleri var yani Antalya Havaalanından ancak Kemer'e kadar getirebiliyorsunuz insanları, Kemer'den itibaren inanılmaz doğal ve tarihsel zenginlik olan bölgelere insanları taşıyamıyorsunuz. Türkiye'de yeni bir havaalanı planlaması yapılacaksa batı Antalya'ya ne yapılıp yapılıp... Bakın, Ordu-Giresun yöresinde deniz dolduruluyor. Ekonomik olarak değeri batı Antalya'ya yapacağınız havaalanının bence çok daha yüksektir. Bunun yapılması gerekiyor.

Bu Zafer Havaalanı gerçekten bir kara deliğe dönmüş vaziyette benim raporlarda gördüğüm kadarıyla. Zafer Havaalanında mesela verildiği ayda 50 bin iç yolcu geleceği hesaplanmış, 5 bin kişi gelmiş. 5 bin dış yolcu geleceği hesaplanmış, sıfır gelmiş ve tabii gelmeyen yolcu başına biz devlet olarak yükleniciye para ödüyörüz. Bu birinci ay böyle olmuş, bir yıl boyunca böyle olmuş. Sizin çok iyi bildiğiniz bir konu yani nasıl heyecanlandık biz Kütahya, Uşak ve Afyon ortak bir havaalanına kavuşacak diye ama hesaplamaları doğru yapılmamış, pazarlama hesaplamaları, aşırı ölçüde yolcu garantisi verilmiş. O yolcu garantisinin yüzde 5'i civarında gerçekleşme var yanlış bilmiyorsam. Son derece... Yani yüzde 50'si değil, komik bir şey ve dehşet verici bir şey ve biz o yükleniciye şimdi çuval çuval para ödemek zorunda kalıyoruz. Bundan sonraki modellerde bu tür hesaplamaların çok daha gerçekçi yapılması lazım. Aksi takdirde... İşte, geçen yıl için de biz galiba 5 milyon avro falan ödemişiz yükleniciye. Her yıl bu devam edecek. 10'uncu yıldan itibaren dönem sonuna kadar da 10'uncu yıl sabitlenecek, inanılmaz bir kara delik oluşmuş vaziyette Zafer Havaalanında.

Ben son olarak bir noktayı daha söylemek istiyorum ve bitiriyorum. Birkaç husus daha var ama arkadaşların zamanını fazla almayayım. Bu hava limanlarınızda hizmetler güzel. Gazete konusunda gördüğüm bir somut sıkıntı var. Türkiye'de gazeteler ne yazık ki oldukça iktidar ve muhalefet yanlısı diye bir ayrışmaya tabi oldu. Eskiden daha ortalamadan bakabiliyorduk, şimdi büyük ölçüde bir ayrışma oldu. İktidar yanlısı gazetelerden aramadığınız kadar var. İsmi söylemeyeyim, bazı gazetelerden 10 tane birden var. Hafif muhalif olan bir gazete, isimlerini söylemeyeyim, ortadan bir gazeteden ya 1 tane var ya da onu birisi zaten cebine koymuş götürmüş, hiç yok.

ADNAN YILMAZ (Erzurum) – Sayın Bakanım, okunmadığı konulmamıştır.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Söyleyin, söyleyin Sayın Bakan, isimlerini de söyleyin.

ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Yok, yok. İsimlerini söylemeyeyim ben, bana yakışmaz ama bu hoş bir tablo olmuyor ne ziyaretçi açısından ne gelen giden açısından ne de yerli. Bir de bunlara parayı kim ödüyor yani bu 10 tane, 20 tane konulan gazete kim ödüyor, ötekileri bilmiyorum kim ödüyor ama bu hoş bir görüntü olmuyor. Orada düzgün bir dağıtım, adaletli bir dağıtım olması, hepsinden 1 tane, 2 tane olması doğrudur.

Sayın Başkanım, değerli arkadaşlarım; ben Hava Meydanları İşletmesinin şimdiye kadarki çalışmalarında başarılar diliyorum. Bu üzerinde konuşacağımız konular konusunda bundan sonraki dönemde biraz daha gayretli olurlarsa daha iyi bir işletme ve daha iyi bir hizmet düzeyine kavuşacağımızı umut ediyorum.

Teşekkür ederim, saygılar sunarım.

BAŞKAN – Teşekkür ederiz.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon :KİT

Giriş :

Tarih :15/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 9

Ben de bu Zafer Havaalanıyla ilgili bir süre sonra kapsamlı bir bilgi aktarmak istiyorum. Bu tabii ki tartışmanın öneriyle ilgili olmayan boyutuydu. Bunlarla ilgili yeri geldikçe biz de görüşlerimizi buradan iletmek istiyoruz.

Sayın Genel Müdürüm, size yapılan değerlendirmeler ve yöneltlen sorularla ilgili söz vereceğim, ondan sonra da oylama yapacağız.

TURGAY DEVELİ (Adana) – Sayın Başkanım, sadece öneriyle ilgili olanları cevaplasın, diğerlerini zamanı geldiği zaman cevaplasın yani zaman kaybetmeyelim.

BAŞKAN – Teşekkür ederim, çok sağ olun.

Şimdi bir de burada açılıştaki söz alan arkadaşlarımız ister istemez kurumun geneli üzerinde de değerlendirme yapıyor. Aslında, buradaki usul en son öneriler görüşüldükten sonra son olarak geneli üzerinde kurumun gerek iç önerilerde yer alan maddelerinin değerlendirilmesi gerekse geneli üzerindeki konuşmalar en sona bırakılıyor. Bu usule de uyarsak zamanı daha iyi kullanmış oluruz.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Usule uyma konusunda dikkatli olalım Sayın Başkan, arkadaşlarımız maddeler hakkında konuşacaklar, sonra genel bir değerlendirme yapılacaktır, hem başta hem sonda olmaz.

BAŞKAN – Çok teşekkür ediyorum Sayın Akar, doğru bir hususa dikkat çektiniz.

Öneri üzerinde yöneltlen sorulara cevap verin ve diğerlerini yeri geldikçe cevaplayın.

Buyurun.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Efendim, Adana Milletvekilimiz Sayın Turgay Develi'nin sorusu... Adana Havalimanında mâniya sorunu olduğu doğrudur. Adana Havalimanının hem şehrin çok ortasında kalması hem de etrafındaki mâniyalar artık kontrolden çıkan mâniyalar. Evet, bir resmî kurumun da orada varlığı doğrudur. Bu kurumun bu binanın yapılmaması için temel atıldığı günden beri idaremiz müdahil olmuş ama maalesef bina yapılmış. Farklı öneriler geliyor yöreden fakat bu önerileri biz gerçekçi bulmuyoruz. Dolayısıyla bu hâliyle kısıtlı kullanılan bir havalimanımızdır Adana Havalimanı. Buradan şu anlaşılmasın, etrafında mâniya olan havalimanlarımız bugün itibarıyla havacılık açısından güvensiz yerler değildir. Mutlaka havacılık kuralları gereği bunlar uçuculara bildirilmektedir, notam dediğimiz sistemle yayımlanmaktadır, AIP ülkemizin havacılıkla ilgili yayınlarında bunlar yayımlanmaktadır. Buraya uçan, sefer yapacak olan tüm pilotlar, tüm hava yolu şirketleri oranın özelliğini -mâniyaların yüksekliğine varıncaya kadar- bilerek sefer düzenlemektedir. Dolayısıyla, herhangi bir mâniya olduğunda biz bunu görmezden kesinlikle gelemeyiz. Onu yayınlamakla mükellefiz. Bunun sonucu şu olur: İşte, orada, eğer pist uzantısında bir bina varsa, bu da mâniya oluyorsa, uçağın normal kalkışına engel oluyorsa tahditli kalkar yani 150 yolcuyla kalkacağına ağırlığını biraz azaltır, gerekirse yakıtını azaltır, tahditli kalkar. Bunun neticede zararı hem hava yolu şirketinedir hem de uçmak istediği hâlde o tahditten dolayı uçamayan yolcudur. Dolayısıyla, mâniyaların yapılması uçuş güvenliği açısından, uçuş emniyeti açısından herhangi bir problem teşkil etmemekte, yayınlanmış mâniyalardan bahsediyorum ki tüm mâniyalarımız yayınlanmıştır ancak tabii ki hiçbir havalimanının bu tahditlerle çalışmasını biz istemiyoruz. Bu mücadele de zaten ondan kaynaklanıyor.

Manialarla ilgili benim genel olarak arz edeceğim bunlar.

Çukurova Havalimanı konusu söylenmişti. Genelde mi konuşalım, şimdi mi söyleyelim bilmiyorum...

BAŞKAN – Genelde bilgi verin.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Peki, başüstüne.

BAŞKAN – Şimdi, bu öneriyle ilgili, arkadaşlar, oylama yapmak üzereydik. Daha sonra söz talepleri oldu. Şimdi, 1 no.lu öneri, 2011 yılının 3 no.lu önerisi ve 2012 yılının 2 no.lu önerisiyle benzeri mahiyette. 2012 yılının 2 no.lu önerisinin gündemde kalmasını, geri kalan 2010 ve 2011 yılının önerilerinin gündemden çıkarılmasını oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Şimdi, 2 no.lu öneriyi okutuyorum:

Öneri 2:

23/7/2010 tarih ve 6009 sayılı Kanun'un 56'ncı maddesiyle 399 sayılı KHK'nın ek 2'nci maddesi değiştirilmek suretiyle yeniden düzenlenen havacılık tazminatlarıyla ilgili olarak anılan yasada öngörülen YPK kararının kurumlar arası görüş ayrılığı nedeniyle uzun süredir çıkarılamamış olmasının yasa gereğinin yerine getirilememesine yol açtığı, havacılık tazminatı avans ödemelerinin yüksek tutarlara ulaştığı ve personel üzerinde de çeşitli olumsuz etkilere neden olduğu hususu üzerinde önemle durularak bir an önce kurumlar arası mutabakatın tesis edilmesi ve YPK kararına esas taslak düzenlemenin hazırlanması için ilgili kurum ve kuruluşlar nezdinde girişimlerde bulunulması.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Cevap veriyorum.

BAŞKAN – Evet, buyurun.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon :KİT

Giriş :

Tarih :15/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 10

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – 23/7/2010 tarih ve 6009 sayılı Kanun’un 56’ncı maddesiyle 399 sayılı KHK’nın ek 2’nci maddesi değiştirilmiş olup ilgili kurum ve kuruluşlar ile gerekli mutabakat sağlanarak 26/9/2012 tarih ve 2012/T9 sayılı Yüksek Planlama Kurulu kararı ile tazminatın oran, usul ve esasları belirlenmiş ve avans ödemelerinin de mahsuplaşması sağlanarak 1/8/2010 tarihinden itibaren Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü personeline yeni oranlar üzerinden havacılık tazminatı ödenmeye başlanmıştır.

BAŞKAN – Gereği yerine getirildi.

Bu durumda 2 no.lu önerinin gündemden çıkarılmasını oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir. Gündemden çıkartılmıştır.

Buyurun.

MEHMET GELDİ (Giresun) – Geçti ama ben şöyle söyleyeyim: Yani, bu önümüzdeki günlerde imar planlarıyla ilgili bir kanun gündeme gelecek. Onun içerisinde yani imar rantıyla ilgili dün Başbakanın açıkladığı paketle gündeme gelecek bir konu var. Yani, burada belediye meclisleri vasıtasıyla imar planı değişikliği yapıp –işte, bak, Adana’daki olan olay da- bu tip şeyin önüne geçmek için oraya bir madde koyalım buradan bir öneri sunup, eğer manıyla ilgili olarak “Devlet Hava Meydanlarının görüşü alınmaksızın yapılmış olan imar planları geçersizdir.” diye, izin alınıncaya kadar.

BAŞKAN – Zaten onu...

MEHMET GELDİ (Giresun) – Şimdi şöyle, şu andaki durum tartışmalı yani ilgili kuruluşların görüşünü almadan yapılan planlar tartışmalı. Bu çok uzuyor. Mahkemeler, bilirkişiler falan işi bir şekilde aşılıyorlar ama bu dediğimiz olursa otomatiğe bağlanmış gibi olur, mutlaka buradan onay almak zorunda kalırlar.

TURGAY DEVELİ (Adana) – Bu sefer belediyeler isyan ederler.

BAŞKAN – Zaten öyle oluyor, zaten belediyeler zor duruma düşüyor.

Değerli arkadaşlar, kuruluşun 2011 yılına ait 5 önerisi bulunmaktadır.

1 no.lu öneriyi okutuyorum:

Öneri 1:

Kuruluş Yönetim Kurulunun bir üyeliğinin 2006 yılından bu yana, diğer bir üyeliğinin ise bir yılı aşkın süredir münhal bulunmasının karar organı çalışmalarında aksamalara yol açtığı, yatırım ve işletme faaliyetlerine ilişkin olarak alınan önemli kararlarda tam temsilin sağlanamadığı hususu üzerinde önemle durularak, Yönetim Kurulunun münhal üyeliklerine atama yapılması için İlgili Bakanlık nezdinde girişimlerde bulunulması,

BAŞKAN – Buyurun.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Kuruluşumuz Yönetim Kuruluna, Bakanlık temsilcisi 24/04/2013 tarihinde, Hazine temsilcisi ise 23/10/2013 tarihinde atanmıştır.

BAŞKAN – Bu önerinin gereği yerine getirildiğine göre bunun da gündemden çıkarılmasını oylarınıza sunuyorum...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Bir şey söyleyebilir miyim?

BAŞKAN – Tabii, buyurun Sayın Akay.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Sayıştaydan çok rica ediyorum, çok daha önemli şeyler varken bu tür kuruluşlarda, bir genel müdür yardımcısının ya da bir yönetim kurulunun atanmaması ki siyasidir olay, siyasallaştırmıştır, bunu KİT Komisyonuna getirip hele üst komisyona taşımalarına çok doğru bulmuyorum. Yani, bir yönetim kurulu üyesinin atanmaması siyasidir. Sonuçta buradan ne karar çıkartacağız? E “Atansın.” diyeceğiz, “Atansın.” diyoruz yıllardır, atamıyor beyefendi. Sonuçta bir öneri de getiremiyorsunuz şey de getiremiyorsunuz.

BAŞKAN – Atanmış zaten.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – O kadar çok iş varken alım satımlarda, ihalelerde, başka nedenler, şeyler varken bir üst öneriyim gibi getirilmesini doğru bulmuyorum bunun.

Bilgilerinize.

BAŞKAN – Gereğini yapmışlar.

Buyurun Sayın Yüksel.

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – Sayın Başkan, teşekkür ederim.

Ben Haydar gibi düşünmüyorum. Aslında, bu Sayıştayın raporunun ilgili bölümlerini okursak bir çok şeyin doğru gitmesini, gelişmesini, havacılığın gelişmesini engelleyen bir durum oluşmuş. Yönetim kurulu eksik çalışıyor, yönetim kurulu kararı yok, yönetim kurulu yetkisini genel müdüre devrediyor, genel müdür kararları, işte, ne kadar...

ADNAN YILMAZ (Erzurum) – Genel müdüre devredilemez yönetim kurulu üyeliği.

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – Var efendim, devrediliyor.

ADNAN YILMAZ (Erzurum) – Hayır efendim, olur mu öyle şey?

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon :KİT

Giriş :

Tarih :15/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 11

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – Var, var burada, buyurun, Sayıştayın raporu var.

ADNAN YILMAZ (Erzurum) – Yönetim kurulu şeyi genel müdüre nasıl devreder?

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – Sayıştayın raporlarını okursanız böyle bir şeyin olduğunu görürsünüz, Sayıştayın raporlarında var. Yani, Sayıştay da burada bakın, onaylıyor.

ABDULLAH LEVENT TÜZEL (İstanbul) – Kafalarıyla onaylıyorlar siz “yok” deseniz de.

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – Siz “yok” deseniz de var yani. Yani, o yüzden önemlidir diyorum yani bunun da bir önemi vardır. Ayrıca, yani “Bu iş çözüldü.” diyor ama Sayıştayın gene raporunda 7’nci sayfada Temmuz 2013’te henüz atanmadığı bilgisi var. Burada hâlbuki Nisan 2013’te “Biris 10’uncu ayda, birisi 4’üncü ayda atanmıştır.” diyor.

Bunu da bilginize sunmak istedim.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – Bir de bu demin öneride, bu mânialarla ilgili bir iyileşme oldu mu şimdiye kadar? Hem, işte, arkadaşımız imar planlarının ona göre düzenlenmesinde de Türkiye’de 30 tane kurum imar planı yaparsa, tabii, bu işler mümkün değil.

MEHMET GELDİ (Giresun) – Kanuna koyalım.

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – Biz Peygamber’in dediği gibi 9’u 30 anladık, öyledir. Yani, kanuna koymak lazım, doğrudur, haklısınız, yüzde 100 haklısınız. Kanunda olsa da bazı şeyler bu ülkede uygulanmıyor ne yazık ki. Bir iyileşme var mı şimdiye kadar? “Yani, siz mesela bu konuda nasıl bir başarı elde ettiniz?” diye sordum, hiç ona bir cevap vermediniz. Belediyelere havale ettik, bakanlıklara havale ettik de ne oldu yani? Öneriye geri döndüğünüz için siz ben o zaman soramamıştım ama...

BAŞKAN – Adnan Bey, buyurun.

ADNAN YILMAZ (Erzurum) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Tabii, bu yönetim kurulu konusunda, yönetim kurulları, hazine temsilcileri, bakanlık temsilcileri oluşmakla beraber, hiçbir zaman bu, bunda olunan bir eksiklikle yönetim kurulu toplanamıyor ve müessesenin almış olacağı kararlara sağlıklı bir şekilde karar verilemiyor. Nasıl? Ben, tabii, yine Haydar Bey’e katılmıyorum, bu çok önemli bir olay. Nasıl önemli bir olay? Bir hazine temsilcisi olmazsa, bir bakanlık temsilcisi olmazsa yönetim kurulunda, yönetim kurulu üyeleri burada genel müdür bey hem genel müdür hem de yönetim kurulu başkanı. Bazı müesseselerde bu ise doğrudan doğruya yönetim kurulu başkanı ayrı, genel müdür ayrı oluyor. Bunların yeter çoğunluğu olmadığı takdirde alınan kararlar, yapılan uygulamalar çok yanlış olur. Onun için Sayıştayın bu önerisi gayet uygundur, yerindedir.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Üst komisyona havale edildiğinde bu sorun çözülmemiş miydi? Herhâlde çözülmemiştir o tarihte ki üst komisyona aktarılmış.

Arkadaşlar, 2011 yılının 1 no.lu önerisini gereği yerine getirildiği için gündemden çıkarılmasını oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

2 no.lu öneriyi okutuyorum, buyurun:

Öneri 2:

İhale yoluyla hizmet alımı uygulamasında ortaya çıkan aksaklıkların tüm yönleriyle değerlendirilmesi; bu konuda yüklenici firmanın istihdam ettiği işçilerin açtığı tazminat ve alacak davalarının giderek arttığı ve bunların genelde aleyhte sonuçlandığı hususu dikkate alınarak, sorunun kalıcı bir çözüme kavuşturulmasını teminen Hazine Müsteşarlığı ve ilgili kuruluşlar nezdinde girişimlerde bulunulması,

BAŞKAN – Buyurun, cevap olarak...

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Gerek Kuruluşumuz gerekse diğer kamu kurum ve kuruluşların Hazine Müsteşarlığı nezdinde yaptıkları girişimler neticesinde 6552 Sayılı İş Kanunu ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması ile Bazı Alacakların Yeniden Yapılandırılmasına Dair Kanun kapsamında konuyla ilgili düzenlemeler yapılmıştır. Yapılan bu değişikliklerle personel çalıştırılmasına dayalı hizmet alımları ile sınırlı olmak üzere, aynı kamu kurumu ya da farklı kamu kurum kuruluşlarına ait iş yerlerinde geçen hizmet sürelerinin toplamı esas alınarak işçilerin çalıştığı son kamu kuruluşu tarafından kıdem tazminatlarının ödeneceği hükmü getirilmiştir. Alt işverenler yanında çalışan işçilerin bu işyerlerinde geçen hizmet süresinin hesabı, alt işverenden ve alt işveren işçisinden istenecek belgeler ve ödeme süreci ile ilgili diğer usul ve esaslar, Maliye Bakanlığı ve Kamu İhale Kurumunun görüşleri alınarak Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığınca çıkarılacak yönetmelikle belirlenecektir.

BAŞKAN – Söz talebi?

Sayın Belen, buyurun.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon :KİT

Giriş :

Tarih :15/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 12

BÜLENT BELEN (Tekirdağ) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Genel Müdür, ben çok özel bir soru soracağım. Ben Tekirdağ Milletvekiliyim, Çorlu’da oturuyorum, Çorlu Havaalanından her hafta uçuş yapıyorum. Burada hizmet sözleşmesiyle yer hizmetleri veren şirkette çalışan işçilerin şöyle bir şikâyeti var: “Uçuşların haricinde -bu Çelebi Havayolları zannedersem yer hizmetleri veriyor- gelen kargo uçaklarının boşaltılmasını bize yaptırıyor firma.” diye şikâyetleri var. Yani, biz burada uçakların iniş, kalkış ve yer hizmetlerini vermek üzere işe girdik fakat işveren bize gelen kargo uçaklarının hamallık işini de yaptırıyor.” şeklinde şikâyetleri var. Buna direnen işçilerin de iş akitleri feshediliyor. Bu konuda hizmet sözleşmenizde gelen kargo uçaklarının boşaltılmasında da çalıştırılacağı hükmü var mı, yok mu, bunu merak ediyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Develi...

TURGAY DEVELİ (Adana) – Sayın Genel Müdürüm, özellikle taşeron işçilerinin haklarıyla ilgili yaşanan sorunlar var ve bunlar da davaya dönüşüyor. Bir de kurumun taşeron olarak çalıştırdığı işçilerin asgari ücretin katları konusunda alacaklarıyla ilgili problemler yaşanıyor. Siz kuruma bunları katlarıyla ödüyorsunuz ama şirketler bunu işçilere tam olarak yansıtmıyorlar, bundan doğan da davalar var.

Bir de ben özellikle işçilerin artan davalar nedeniyle verdiğiniz hizmet alım işlerinde işçilerin haklarını koruyacak şekilde bir düzenleme yapmayı düşünüyor musunuz? Yani, işçilerin hak ve taleplerinin, kazanılmış haklarının ödenmesi konusunda taşerona ödeme yapılırken bunların haklarının ödenmesi konusunda bir hassasiyet göstermeyi düşünüyor musunuz? Bunları merak ediyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Yüksel...

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Bu aslında genel olarak bütün kamu kurumlarının sorunu ama bu bir Hükûmet politikası, bir siyasi anlayış. Bu Hükûmet döneminde ne yazık ki bütün kamu kurumlarının sorunu çünkü norm kadro yasası var. O nedenle de alması gereken elemanı, personeli istihdam edemiyor, onun yerine hizmet alımı şeklinde bunu tamamlıyorlar, eksiklerini. Hükûmetin bu, dediğim gibi, siyasi bir tercihi. 2003’ten bu tarafa aşağı yukarı 300-350 bin civarında olan taşeron işçi sayısı 1,5 milyona falan çıkıyor. Yani, bu 4 kat, 5 kat artırması bu bir siyasi tercih demektir. Ayrıca, norm kadro yasası konusunda da herhangi bir adım atmamak, o yasayı değiştirmeye yönelik bir adım atmamak da gene bunun bilinçli bir tercih olduğunu gösteriyor bu.

Şimdi, benim daha önce alt komisyonda ve önceki komisyonlarda sorduğum sorular vardı, o soruları arkadaşlarımız, genel müdürlük yanıtlamışlar sağ olsunlar, teşekkür ederiz çünkü biz bakanlara direkt sorduğumuz... Özellikle Ulaştırma Bakanlığına, Lütfi Elvan’a 5-6 tane soru önergem var, hiçbirine yanıt alamadım, hiçbirine. Yani, soru önergelerine kapalı Ulaştırma Bakanlığı. Neyse ki alt komisyonlarda sorduğumuz sorulara Genel Müdürlük gayet güzel yanıtlar vermiş. Üstelik hani, Sayıştay raporlarında da var aslında bunlar ama ben verdikleri yanıtlardan bir iki şeyi tartışmaya açmak istiyorum.

Evet, bu, söylendiği gibi çok sayıda dava açılmaya başlandı kurum aleyhine. 2013’te 322 dava açılıyor, 2011’de gene buna yakın, 2013’e geldiğimizde toplam dava sayısı 498 ve bu davaların yüzde 95’ini kazanıyorlar. Şimdi, bu geçen yıl çıkardığımız 6552 sayılı İş Kanunu’yla bir çözüme kavuşturuyor Genel Müdürlük ama cevabında, orada ne diyor? “En son çalıştığı kamu kurumundan tazminatını alır.” Sorun sadece tazminat değil; ücret, izin, kıdem tazminatı, mesai benzer başka bir sürü sorun var. Yani siz bir yerde yirmi yıl çalışmış, yirmi beş yıl çalışmış, gelmiş sizde bir yıl çalışmış, tamamını siz ödemek durumundasınız, o da aslında adil bir şey de değil yani ayrıca.

Diğer önerilerde sırası geldikçe konuşacağız çünkü bu açıktan atamalar, gene Hükûmetin politikalarından öğretmenleri, polislik görevi yapan insanları bu kuruma almalar, onları aldığınız zaman onların o güne kadar çalışmalarını da üstlenmiş oluyorsunuz. Siyasi tercih tabii bunlar, sizin tercihiniz değil, onları biliyoruz, dediğim gibi. Bu ciddi kurum bu konuda zarar uğruyor, artı, 2013’te 14 dava açıyor kurum, 6’sı kurum lehine sonuçlanıyor. Yani bu, taşeronlara açılan dava bu sefer, yani o çalışanların açtığı dava ayrı. Bakın, şöyle bir yanıt vermiş Genel Müdürlüğümüz: “Hizmet alımı yöntemiyle 2.148...” O gelecek, onda ayrı bir öneri de var ama özel güvenlik görevlileriyle ilgili sormuştum, yani “Özel güvenlik görevlilerini taşerona dönüştürdüğünüzde kurum bir yarar sağladı mı bundan?” diye sormuştum. Bu evet, bir hesaplayarak yanıtlanmış “2.148 özel güvenlik görevlisinin bir yıllık toplam maliyeti 59 milyon 994 bin 979 lira olup kişi başı aylık toplam maliyet 2.327 liradır. Eğer söz konusu güvenlik işi Devlet Hava Meydanları koruma ve güvenlik personeli tarafından yerine getirilmiş olması durumunda 2.148 güvenlik personelinin bir yıllık maliyeti kuruma 118 milyon 518 bin 48 TL

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon :KİT

Giriş :

Tarih :15/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 13

olacaktı ve kişi başı aylık 4.589 TL’dir.” diyor. “Şimdi, arkadaşlar, genel olarak bu hesaplar yapılıyor ama kusura bakmayın, ben şunu anlamıyorum: Bu taşeronda bir patron var ortada, işçiyi size kiralyor, yani onun karşılığında da bir kazanç elde ediyor. Nasıl oluyor da direkt sizin çalıştırdığınız kişi ayrıca taşeron parası ödemediğiniz, aracı parası ödemediğiniz hâlde size daha pahalıya geliyor? Gene bu, ülkemizdeki ücret politikasıyla ilgilidir, sendikalar politikasıyla ilgilidir. Bakın, ben size bir örnek vereyim: İzmir Büyükşehir Belediyesinde –burada İzmir Büyükşehir Belediyesinden sık sık örnek veriyorum ama- şimdi bir tane çalışan taşeron yoktur, özel güvenlik, yasal olarak zorunluluğun dışında, özel güvenliğin dışında.

MEHMET DOMAÇ (İstanbul) – Temizlik?

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – Hepsı, hepsi şirketleri üzerinden... Orada da yardımcı olsanız da -bu hizmet alımıyla ilgili, onu bozmak için elinizden geleni yapıyorsunuz ayrıca yani- bu şirketlerden hizmet alımı yapabilsin belediyeler. İhaleye giriyorlar. Arkadan arkadaşımız müdahale etti de ona söylüyorum. Orada da maalesef öyle bir zorlama var. Deniz Feneri sanıkları şirket kuruyorlar, geliyorlar, İzmir’in ihalelerine giriyorlar, bozmak için ellerinden geleni yapıyorlar. Ama orada sendikalarla oturdu Başkan, bir görüşme yaptı, dedi ki: “Ben bu taşeron sistemini bitireceğim.” Gelin bu çalışanlarla ilgili... Yani bir asgari ücret koyuyoruz, belki tavan ücret de konur, yani bu 4.500 liraya niye mal olsun mesela bu taşeron olarak sizin çalıştırdığınız işçiler niye buna mal olsunlar yani?

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – İşçi değil, memur onlar.

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – Burada özel güvenlik personeliyle ilgili, ondan söz ediyoruz, sizin gönderdiğiniz.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Özel güvenlik memuru bizde çalışanlar.

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – Memur olarak çalışıyor. Ama yani bakın, taşeron arkadaşlar, siz yarı yarıya neredeyse taşerona geçmişsiniz. Havaalanları kadar güvenlik açısından önemli, her açıdan önemli yani havaalanları, burada herhangi bir taşeron işçinin yapacağı işler değil bu işler yani. Burada can güvenliği var insanların yani ufak bir kazanın nelere mal olduğu hava alanlarında belli. Ayrıca kazaların dışında da güvenlikle ilgili önemli. Bunların mutlaka aslında kadrolarda çalıştırılması gerektiğini bir kez daha vurgulayayım. Bu anlayış doğru bir anlayış değil yani. Biz siyaset yapanlar bu sorunu çözmeliyiz yani bu taşeron meselesini.

BAŞKAN – Sayın Yüksel, zaten cevapta da yer aldığı gibi bu konuda önemli bir gelişme yaşandı 6552 sayılı İş Kanunu düzenlemesiyle birlikte. Ayrıca yeni gelecek olan bir tasarı daha var. O tasarı kapsamında da taşeron işçilerin gerek kıdem tazminatları gerekse diğer çalışma usul ve esasları açısından benzeri mahiyette kurumlarda çalışanlar varsa zaten çalıştıramayacak. O noktada alt işveren yanında çalışan işçilerin bu hizmet süreleriyle ilgili, ödeme süreciyle ilgili usul ve esaslar Maliye Bakanlığı tarafından çıkartılacak bir yönetmeliğe tabi, onlar bekleniyor şu anda. Bu noktada, inşallah, çalışanların lehine önemli gelişmeler yaşanıyor girişimlerimiz sonucu.

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – Yani, ne diye birilerinden işçi kiralama, birisi niye işçiyi satıyor, niye kendisi kurum alamıyor?

AYDIN BIYIKLIOĞLU (Trabzon) – Çalıştıramıyor, garanti olsun.

BAŞKAN – Sayın Akar, buyurun.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – Olur mu canım?

AYDIN BIYIKLIOĞLU (Trabzon) – Ne diyor? 10 kişi şurada duruyor.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Evet Hocam, çalışır, çalışır, niyetiniz çalıştırmak olursa çalışır. Şimdi, her şey niyete bağlı, nasıl baktığınıza bağlı.

Şimdi, taşeron işçiliği devlette 37 bin kişiyle başlamış 2002’de, bugün 1 milyonlara yaklaşıyor taşeron işçiliği. Devletin tüm kurumlarında özellikle birlikte 2 milyonun üzerinde taşeron işçisi var. Biraz evvel Başkanın söylediği gibi -işçi sağlığı, biz öyle diyoruz, “iş sağlığı” diyorlar ama işin sağlığı olmaz- işçi sağlığı ve iş güvenliği kanun tasarılarında olsun, taşeron için Çalışma Bakanının vermiş olduğu müjdelerde olsun aslında taşeron işçiliğini daha da kurumsal hâle dönüştürüyorlar. Yani, taşeron işçiliğini ortadan kaldırmak gibi bir niyetleri yok, daha da kurumsallaştırmak gibi bir niyet var ve bunu da başarılı bir şekilde yapıyorlar. İş sağlığı ve iş güvenliği yasalarına baktığınız zaman, ben gittim, Komisyon da görüşmelerine katıldım, orada yine işçinin veya oradaki iş sağlığıyla, güvenliğiyle ilgili alınacak tedbirlerin yine de patronlarla çok ilişkilendirilmediğini, çok ufak cezalarla, maddi cezalarla geçirildiğini görüyoruz aynı dün çıkan Perakende Yasası’nda olduğu gibi, bunun içerisinde küçük esnaf yok, sanatkâr yok. Yine İş Güvenliği Yasası’nın içerisinde işçi yok. Bakın, arkadaşlar, bir şeyi çok iyi bileceğiz ki ülkedeki örgütlenme ortadan kalktıkça iş kazaları artar. Herkes iş kazalarının üretim tesislerinde veya iş kollarında oralarda iş güvenliği uzmanlarından kaynaklandığı veya eksik denetimden kaynaklandığı gibi bir algı yaratılıyor, ben buna katılmıyorum ve tek sorumlusunun da bunlar olduğunu düşündürüyor, ben yine buna katılmıyorum. Çünkü, üretimde yirmi üç sene çalışmış bir insan olarak ve sendikalı üretim yapan uluslararası bir

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon :KİT

Giriş :

Tarih :15/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 14

şirkette çalışmış bir insan olarak iş kazalarının sendikalar ve örgütlenme modeliyle nasıl önlendiğine şahit olmuş bir insanım ve bu uluslararası şirketler kendi aralarında yaptıkları yarışlarda iş kazasız geçen gün sayısını böyle bir yarış hâline dönüştürüp en ufak şeyin tedbirini almak zorundalar. Ben bir makinede yirmi dört saat çalıştırılmış, benimle beraber işe girmiş bir mühendisin hayatını kaybettiğini biliyorum, gözlerimizin önünde öldüğünü biliyorum iş kazası nedeniyle. Ama sendikalı bir işçinin bu tür sıkıntılara maruz kalmadığını da biliyorum. Hiçbir güç sendikalı bir işçiyi aynı Soma madenlerinde olduğu gibi yer altında yirmi dört saat, on iki saat, yer üstünde de olsa...

BAŞKAN – Ama Soma’da sendikalıydı.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Ama sarı sendikaydı, onu da anlatırım yarım saat ama konu o değil, sizin bir milletvekilinizin seçtiği temsilcilerdi onlar.

BAŞKAN – Yani, sarısı, kırmızısı falan yok işte, sendika, MADEN-İŞ’in.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Neyse o konuya girmeyeyim şimdi Başkan, uzun. Niye sendikaya karşısınız? Sendikalı olmak... Şimdi, personeli konuşuyoruz, taşeronu konuşuyoruz.

BAŞKAN – Karşı değiliz de şu iddiaya belki de bir şey vermek lazım, karşı değiliz, sendikaya falan karşı değiliz. Ancak sendikalı iş yerlerinde, kaza oranını ona bağladığınız için söylüyorum. Soma’da sendikalı olmasına rağmen böyleydi, bu sefer “sarı sendika” deniyor.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Bakın, arkadaşlar, sarı sendika.

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – Evet, “sarı sendika” diyoruz biz.

BAŞKAN – Yok yani kırmızısını da görürüz.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Neyse, konumuz, onu anlatırım ben uzun uzun size.

MEHMET DOMAÇ (İstanbul) – Sendikacılar içinde tartışınlar.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Biz tartışacağız Mehmet Bey, biz.

Neyse, sonuçta, taşeron işçiliği sayenizde kurumsal hâle dönüştürüldü ve Alaattin Bey’in dediği gibi, birilerinin sırtından birilerinin emeği satılarak birileri zengin ediliyor. Zengin ediliyor, edilmiyor ama bunun külfetini de bunun yükünü de devlet ödüyor. Çünkü, bu kurumlarda üst, asıl işveren devlet olduğu için buradan çıkacak cezai durumları, kıdem tazminatı, fazla mesai, hastalık gibi her şeyle ilgili sorumlu üst yüklenici olduğu için devlet oluyor.

MEHMET GELDİ (Giresun) - CHP’li belediyelerdeki taşeron işçilerle ilgili...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Şimdi, Devlet Hava Meydanlarındaki uygulamaya baktığımızda birçok konuda hizmet alımı yöntemiyle alım yapıyor ve bu alımlar da biraz evvel arkadaşımın söylediği gibi, asgari ücret ve katları şeklinde uygulandığı için de birtakım sıkıntılar oluşmuş. Yaklaşık 6 milyon TL’lik bir fazla ödeme yapılmış faturalara. Bu hem sağlık hizmetinde olmuş hem güvenlik hizmetinde olmuş hem de teknik iletişim hizmetleri alanında 6 milyonluk fazla ödeme olmuş. Bu, farkına varıldığında hizmet aldıkları firmaların bir kısmı işine devam ettiği için bunların bir kısmını geri tahsil edebilmişler ama geri tahsil edemedikleri yani süresi dolanları da mahkeme yoluyla tahsil etmeye çalışmışlar; bir kısmı tahsil edilmiş, edilmemiş. Burada sorulacak soru şu: Tabii ki, bu vatandaşlar bir yorum yapmışlar, aldıkları ücretleri hak edişlerde asgari ücrete gelen farkı katları şeklinde de bildirdikleri için bir olay oluşmuş ve faturayı buna göre kesmişler. Peki, ben merak ediyorum, Sayıştaya da soruyorum burada: Firmalar bunu yapmış da kurum her kesilen faturayı gelip de “Bunu doğru yapmışsınız, bravo, haklısınız.” veya hiç gözden geçirmeden, kontrol etmeden ödemeyi mi yapıyor? Yoksa ilişkili arkadaşlarımız var, bu ilişkili arkadaşlarımız bu faturaları kontrol eder, faturaları sadece kontrol etmek de yetmez, hizmet aldığınız firmaların sosyal güvenlik primlerini yatırıp yatırmadıklarını, vergilerini yatırıp yatırmadıklarını kontrol eder, ondan sonra, bu ödemeler yapılır. Peki, bu arkadaşlarımız kontrol etmemiş mi bunları? Eğer etmemişlerse bunlarla ilgili bir soruşturma başlatılmış mı, başlatılmamış mı? Bu soruların cevabını da bulmamız lazım raporlarda ama raporlarda ben bunu göremiyorum. Uzun uzun anlatılmış, anlayana kadar da canımız çıkıyor, o ona yazmış, o ona yazmış; öyle olmuş, böyle olmuş; ya, nerede bu sonuç, ne olmuş, anlayana kadar bir yarım saatimizi harcıyoruz rapor üzerinde ama asıl sorulması gereken soru, asıl talep edilmesi gereken şey yok. Kim bu? O zaman, ben de farklı şeyler düşünmeye başlıyorum. Acaba bu faturaları kontrol eden arkadaşlarımız -eğer böyle bir durum varsa- bu müteahhitlerle ki genelde bütün devlet kurumlarında böyle olmuş, inceliyoruz zaman zaman, çeşitli ilişkiler içerisine giriyorlar... Ben kimseyi böyle doğrudan suçlamak istemiyorum, Sayıştay cevap verecektir bu soruma tabii. Acaba bir ilişki içerisine mi girmişler de buna göz yummuşlar? Az para değil, 6 milyon TL.

Yine, hizmet alımı yöntemiyle bir şirketten sürekli bir hizmet alma çabanızı görüyorum burada. Şimdi, bu konu açıldığı için, bir daha dönmek için... Hangisi? Sağlık hizmetleri konusunda bir firmadan sürekli bir hizmet alma çabası içerisinde görüyorum sizi. 2011 yılına kadar yaptığınız ve ihaleye katılanları söylemiş, Sayıştay raporlarında yazmış, yine aynı şekilde bir veya iki firma ilave edilerek daha sonra yapılmış, aynı firmaya vermek için çaba sarf edilmiş, KİK bozmuş,

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon :KİT

Giriş :

Tarih :15/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 15

itirazlar olmuş, tekrar bunlara altı aylık, daha sonra üç aylık periyotlarla yeni bir “B” maddesine göre hizmet alımı yapmışsınız, sağlık hizmeti alımları yapmışsınız, tabii ki birinin yapması lazım havaalanlarında, bu firma ama bu firmayla ilgili 2011’deki sonuçlarında birtakım olumsuzlukların olduğu Sayıştay raporlarında var. Diğer firmaların tekliflerini reddederken, yeterli görmezken, içinde bazı, noter kanalıyla -işte, tam şeyini bilemiyorum ama- bir iki belgesinin eksik olduğu veya noter tarafından onaylanmamış olduğu için ihaleye almıyorsunuz ama bu firmayla ilgili Sayıştay raporlarına geçen şikâyetler olmasına rağmen bu firma sürekli sizinle bir ilişki içerisinde. Bir şeye dayandırmayacağım bunu çünkü vatandaşın, firma sahibi doktorun öz geçmişine baktığımda, geçmişte Medline gibi başarılı şirketler kurmuş, işler yapmış, yani sağlık konusunda uzmanlaşmış bir firma olduğunu görüyorum ama okuduğum zaman raporu bu firmadaki ısrarınızı anlamakta zorlandım, bunlar için bir siyasi baskı var mıdır yok mudur, onu da bilemiyorum.

Rekabet açısından da hep aynı firmalar katılmış ve bir iki firmayı evrak eksikliğinden elemişsiniz ama bu firmayla ilgili Sayıştay Raporu’nun 47’nci sayfasına bakarsanız orada eksiklikler olduğunu görürsünüz.

Bir de faturaların fazla kesilmesi olayı var ki bu bir maddi hata olarak değerlendirilmiş burada. Yani bir kanuna veya mevzuata vâkıf olmamaları olarak değerlendirilmiş. Ben öyle de görmüyorum bu işi burada. Ben bu, hizmet aldığımız sektördeki vatandaşların daha çok para kazanmak, daha çok kâr elde etmek için yapmayacakları bir iş olduğunu da düşünmüyorum. Ki yine Soma’yı söyleyeceğim -tırnak içinde- Soma’da da para kazanma hırsı, yani termik santralin fiyatı sabit olduğu için ne kadar çok üretirse o kadar çok kazanacaktır. Onu yapabilmek için de kontrolsüz bir üretim yapmıştır. Burada da hizmet alınan firmaların çoğunda bu sıkıntıyı görüyoruz.

Yine, personelle devam ediyorum, hepsini bir arada bitirmek için söylüyorum personelle. 3 havaalanında olayın yoğunlaştığını görüyoruz, personel yoğunluğunu görüyoruz. Hatta daha da ileri boyutta, Ankara Esenboğa Havaalanında 230 kişi İstanbul’dan daha fazla çalışıyor ki yolcu trafiği bakımından İstanbul’un yolcu trafiği Ankara Esenboğa’nın çok üzerinde. Yani eğer vatandaş daha fazla çalışacaksa İstanbul’da çalışacak ama herhâlde İstanbul’da o kadar teknik bir çalışma yapıyorsunuz ki veya bu işleri teknolojiyle çözüyorsunuz, Ankara Esenboğa’da bu işler çözülemediği için, İstanbul daha önde olduğu için bunu da bedenlen veya insan gücüyle yapmaya çalışıyorsunuz anladığım kadarıyla. Bunun gerekçesi nedir Sayın Genel Müdürüm, yani niye Ankara Esenboğa’da 230 kişi daha fazla çalışır?

Personel olduğu için personelden devam ediyorum. Biraz evvel yine bir arkadaşım burada bir fişlemeden bahsetti. Ben size bir isim soracağım, bunlar sizin kurumunuzda mı çalışıyor, merak ettim. Eğer sizin kurumunuzda çalışıyorsa siyasi görüşlerini belki bilemezsiniz ama benim elimde var, size söyleyeceğim siyasi görüşlerini. Mesela Sıtkı Zeybel şu anda kurumunuzda mı çalışıyor? Sıtkı Bey kurumunuzda çalışıyor anladığım kadarıyla.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Evet, çalışıyor.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Yine, Erdal Çavuşoğlu şu anda çalışıyor mu? Timur Albayrak çalışıyor. Böyle 49 kişinin, hatta 34 de ayrı bir liste var, epey bir liste yapılmış.

Şimdi, Sıtkı Zeybel’in siz eski ülkücü olduğunu biliyor musunuz, merak ettiniz mi veya? Niye böyle bir çalışma yapılma gereği duyulmuş? Şuraya da bir gitmeli... Hani ben söylüyorum size şeylerini, belki siz bilmiyorsunuz diye. Bir de yanına “gitmeli” veya “kalmalı” diye de not düşülmüş. Bu hiç hoş bir şey değil, bu fişleme.

BÜNYAMİN ÖZBEK (Bayburt) – Bizde yok, sizde var Haydar Bey.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Artık Orta Çağ karanlığında yapılan fişlemelerin 21’inci yüzyıla taşınmasını doğru bulmuyoruz ki sadece sizin kurumunuzda değil, bütün devlet kurumlarında bu fişlemenin yapıldığını da biliyoruz ayrıca, sadece sizin kurumunuzda değil.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Fişleme sizde var, sarı sendika, bilmem ne sendika...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Doğru söylüyorsun, çünkü o sendikacıları ben atadığım için ben “sarı” diye yazdım yanlarına.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Fişleme değil mi onlar?

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Onu sizin Manisa Milletvekilinize sorarsanız tanımlar size.

Yine, başka bir şey yapmışsınız, 2012 yılında 144 tane personel ihtiyacınız karşılanmış, bunun 12’si asistan hava trafik kontrolörü olarak, 113 tanesi stajyer olarak karşılanmış ama bunun yanında da işte, çeşitli meslek gruplarından doğrudan atama yapılmış, yani direkt atamayla almışsınız. Bunlar içerisinde gümrükçü var, bunlar içerisinde öğretmen var, bunlar içerisinde 2 tane itfaiye memuru var, 1 polis memuru, 1 ziraat teknikeri, düz memur bir emekli var, açıktan alınmış bu memurlar. Bunlara niye ihtiyaç duyduunuz? Ben sizin başlangıçta görev tanımı yaparken sunumunuzda “Şunları, şunları yapmak zorundayız.” dedikleriniz içerisinde bunlara verilebilecek bir görev olduğunu -özellikle büyük bir kısmına- düşünmüyorum, yani sizin meslek kolunuzda veya hizmet kolunuzda böyle bir görev yok, bunlara niye ihtiyaç duyduunuz? Bunların şimdi isimleri yok yanımda ama acaba son günlerde çıkan, bu yandaşların taşınmasıyla ilgili, o tabii özel kalem kanalıyla taşıyıyor

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon :KİT

Giriş :

Tarih :15/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 16

ama sizinki direkt atama, devlet memurluğundan geliyorlar, bunlar sıfırdan gelmiyorlar, devlet memurluğundan geliyorlar. Ek cetveldeki birtakım ödenekle lehte veya menfi şeylerden yararlanmak için geliyorlar ama siz buna niye izin veriyorsunuz? Gördüğüm kadarıyla Sayıştay da buna vurgu yapmış burada. Siz buna niye izin veriyorsunuz, niye böyle bir görev değişikliğini veya sizin kurumunuza gelmesini bir ziraat teknikerinin ya da işte, öğretmenin... Hadi şöyle de düşünüyorum, pozitif tarafından da bakmaya çalışıyorum: Öğretmeni yetiştirirsiniz, kendi branşı değildir ama eğitim hizmetinde kullanabilirsiniz diye pozitif tarafından bakıyorum. Özel güvenliği hizmet alımı yöntemiyle yapıyorsunuz. Polis memurunu da burada kullanırsınız diye düşünüyorum. İtfaiye memurunu...

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – İşimiz o.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – İşiniz o.

Ziraat teknikeri, herhâlde sahadaki çimleri yoldurmak, onlara kontrol ettirmek için. Burada buluyorum karşılıklarını da. Niye yapıyorsunuz bunu, onu merak ettim. Yani burada, bu kişiler kendilerini hakikaten... Emekli de var bunun içerisinde, düz memur da var, kendilerine bir maddi menfaat temin etmek için yaptıkları aşikâr, Sayıştay Raporu'nda da temin edilmiş. Niye yaptığınızı merak ediyorum, bunları da cevaplarsanız çok memnun olurum.

Bir konuyu da Cengiz Topel'le ilgili söyleyeceğim, mânia konusunda atladım onu. Cengiz Topel çalışmıyor biliyorsunuz bugünlerde, yine ulaşım durdu. Tabii bu sizin işiniz değil, yani oraya uçak şirketlerinin inip kalkması sizin işiniz değil, siz hizmet veriyorsunuz. Yalnız, orayı, biliyorsunuz, siz yapmadınız, Büyükşehir Belediyesi yaptı, askerî bir havaalanıydı. Büyükşehir Belediyesi geldi, oranın yolcu terminallerini falan yaptı, sonra da orada bir tepe vardı, set vardı, biz defalarca o tepenin, setin mâni olacağını söyledik. O tepeyi şimdi traşlıyorlar anladığım kadarıyla. Yine Büyüğeşhire yaptırıyorsunuz. Lütfen, ya bu Cengiz Topel Havaalanını siz devralın... Yani Sabiha Gökçen'den hizmet alıyorlar, yer hizmetleri oradan geliyor, bilmem ne oluyor, hatta uçak geleceği zaman itfaiye geliyor, ambulanslar geliyor Büyüğeşhirden. Ya bunu devralın -sizin o sağlık hizmetlerine baktığım zaman Cengiz Topel yok bunun içerisinde bildiğim kadarıyla- ya da Büyüğeşhire devredin, "Biz bu havaalanından çekildik." deyin, burada sizi eleştirmeyelim, burada o konuda konuşmayalım. Kimin ne yaptığı belli değil benim havaalanımda, 1 milyon 700 binlik bir kentte bir havaalanı çalışmıyor veya çalıştırılmıyor. Şimdi söylemeyeceğim, siyasallaşacak ama bilginiz olsun diye söyleyeyim: AKP İl Başkanı da Sabiha Gökçen'e servis yapıyor Kocaeli'nden, servis otobüsleri var. Biraz da ondan sıkıntılarımız var.

ADNAN YILMAZ (Erzurum) – Hayır...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Evet, doğru, sorarsanız kendisi de söyler.

BÜNYAMİN ÖZBEK (Bayburt) – Haydar Bey, AK PARTİ İl Başkanı servis yapıyor diye Kocaeli Havaalanı çalışmıyor demek yakışmıyor size.

BAŞKAN – Evet, evet, yakışmadı.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Şimdi, niye bunu siz kendi uhdenize almıyorsunuz, niye bu kadar iş yaparken her hizmeti Kocaeli Büyükşehir Belediyesinden bekliyorsunuz, bu soruyu da cevaplarsanız sevinirim.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Sayın Akar, teşekkürler.

Sayın Sarıbaş...

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Bütün Komisyon arkadaşlarıma ve bürokratlara da iyi çalışmalar diyorum. Günaydın.

Değerli arkadaşlar bütün değerlendirmeleri yaptılar da ben bu değerlendirmelerden çok Çanakkale ve Çanakkale'deki 2 havaalanı hakkında bilgi almak istiyorum. Havaalanı tam anlamıyla bitmiş sayılamaz ancak günlük uçuşların kış ayı boyunca İstanbul ve Ankara'ya yapılmadığını görüyoruz. Tek nedeni de hava koşullarının uygun olmadığından dolayı uçak seferleri her gün iptal ediliyor. Yani kısacası orada kuracağınız, uçağı yönlendiren sistemin teknik adını bilmiyorum, ancak o sistem kurulmadığından dolayı uçakların, Ankara'daki Anadolu Jet de dâhil olmak üzere, her ikisinin de çalışmadığını, yani o kadar yatırımın bu kadar günde İstanbul ve Ankara'ya olan seferlerin yapılmamasının tek nedeni olarak görülüyor.

İki, Gökçeada'daki havaalanımızda da sıkıntılar var. Bu anlamda da bu iki havaalanının da bitmesine rağmen, tabii ki eksikleri var, gece konuşlarında, şu anda yaptığınızı da biliyorum, ilave yatırımlarınız da var ama uçakların bu pist bu kadar büyütüldükten sonra inmemesi havaalanının kullanılabilirliğini ortadan kaldırıyor ve gene atıl durumda olduğunu söyleyebilirim, çok büyük bir sıkıntı olduğunu söyleyebilirim. Bu, Gökçeada'daki havaalanının sıkıntılarını nasıl çözeceğiniz hakkında bir bilgi almak isterim. Aynı sıkıntılar orada da var. Her iki Çanakkale havaalanlarının... Kara yolunun dışında başka ulaşım yok, ancak havaalanı ulaşımı çözebilecek bir noktada. En ulaşılmayan yerlerden orası da, bu şekilde hem ada hem burası çözülmezse sıkıntımızın had safhada olacağını biliyorum.

Teşekkür ederim.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon :KİT

Giriş :

Tarih :15/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 17

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Sarıbaş.

Evet, Sayın Genel Müdürüm, yöneltilen soru ve eleştirilere, değerlendirmelere cevap vermeniz için buyurun.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Öncelikle Sayın Belen’in sorusu vardı. Tekirdağ’da yer hizmetlerini biz vermiyoruz, özel bir şirket. Havaalanlarında yer hizmetlerini veren şirketler Çelebi, TGS ve HAVAŞ diye 3 tane şirket, bu şirketler yer hizmetlerini veriyor. Tekirdağ Çorlu’da da Çelebi şirketi veriyor. Çelebi şirketinin havayolu şirketiyle yapmış olduğu sözleşmesi ramp hizmeti vermek. Ramp hizmetinin altında hem uçağa verilen yolcu ve kargo hizmeti hem de kargo uçaklarına verilen hizmet geliyor. Dolayısıyla bunun için çalıştırılıyor oradaki işçiler. Direkt bizim konumuz olmamakla birlikte bunu bir bilgi olarak arz ediyorum.

Taşeron işçilerin haklarını Sayın Develi sormuştu. Biz sözleşmeleri yaparken bunların hakkını sonuna kadar koruyoruz, sözleşmelerde yer alıyor, savunuyoruz. Nasıl savunuyoruz? Şirketlerin tamamen bu kişilerin haklarını hesaplarına doğrudan yatırmalarını temin ediyoruz ve bu yatırdıklarını da kontrol ediyoruz. Yani kişi maaşını, ücretini yatırılmış hesabından, banka hesabından çekiyor, eline az veya çok bir para verilmiyor. Sözleşmede yazan miktar neyse o parayı ödemekle mükellef ve bunu da hak edişini yaparken, faturasını keserken bize ispatlamakla mükellef banka dekontlarıyla birlikte.

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – Peki, Sayın Genel Müdürüm, bu yüzde 95 davaları neyle ilgili?

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Şimdi, efendim, o konu farklı bir konu. Aslında daha sonraki maddelerde gelecek ama yeri gelmişken ben bunu arz edeyim. Oradaki konu şu: Bu kıdem tazminatlarıyla ilgili, malum, bu çalışanlar uzun süre havaalanında çalışıyorlar. Her sene veya iki senede bir bir ihale yapılıyor, hizmet alım ihalesi yapılıyor. Her ihalede ihaleyi kazanan şirket değişebiliyor ama gerek çalıştıran şirketler gerekse biz mevcut çalışanın devam etmesinden yanayız. Yani her şirket değiştiğinde çalışanların değişmesini uygun görmüyoruz. Neden? Çünkü yetişmiş orada, çalışıyor, hizmeti de veriyor. Onların işten çıkartılması da ayrı bir problem olacak, onun için devam ediyor. Bu sefer şirketler değişiyor, birkaç şirket değişiyor ama çalıştığı yer aynı yer. En sonunda, ayrılacağı zaman, işten çıkacağı zaman ya da emekli olacağı zaman diğer şirketleri muhatap olarak bulamıyor. Muhatap olarak bulduğu tek devlet oluyor karşısında, devlet kurumu oluyor. Dolayısıyla müteselsil sorumluluktan dolayı bu mahkemeler bizim aleyhimize gidiyor. Bu, bütün kurumların, kamu kurumlarının problemi olduğu gibi bizim de bir problemimiz. İdareye bir yük getiriyor ama kanuni düzenlemeyle yapılması yoluna gidildi, inşallah bu yönetmelik de çıkınca bu yoluna girecek.

ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Rücu edebiliyor musunuz?

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Rücu ediyoruz ama yani mahkeme devam ediyor, ne zaman tahsil edebilirsek.

BAŞKAN – Bu işi çözecek olan Kıdem Tazminatı Fonu.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Evet.

MEHMET DOMAÇ (İstanbul) – Onlar ihaleye katılabiliyor mu tekrar?

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Eğer ihaleden yasaklanmamışsa, mahkeme kararıyla ihaleden yasaklanmamışsa katılabiliyor, bunu engelleyecek bir durum yok. Mahkemesi devam ediyor bir anlamda.

Yani bunların haklarının kendi ellerine geçmesi konusunda biz her türlü hassasiyeti gösteriyoruz.

Şimdi, bir diğer, asgari ücret konusu vardı. Bizim güvenlikle teknik destek hizmetlerinde asgari ücretin katı şeklinde ödeme yaptık. Bu, aslında biraz sonraki maddede gelecek ama sayın vekilimiz sorduğu için ben arz ediyorum. Güvenlikte şu anda asgari ücretin 1,5 katı, teknik destek hizmetinde teknisyen, tekniker durumunda olanlara asgari ücretin 2 katı ücret veriyoruz. Bizim sözleşmemizde de “Asgari ücretteki artış çalışanların ücretlerine yansıtılır.” diye bir madde var. İhaleye bu şekilde çıkıldı, herkes de ona göre girdi. Şimdi, bu hesaplamalar yapılırken tabii olarak ve hâlen de bunu ben kişisel olarak da kurumsal olarak da savunuyorum ama yapılan işlem yanlış görüldüğü için biz bunun gereğini yerine getirdik. Fakat 1 asgari ücret alana, örnek olarak, bin lira veriyorsak, 2 asgari ücret alana 2 bin lira veriyorsak, asgari ücrete 50 lira zam geldiyse uygulama bize “2.100 lira değil 2.050 lira vereceksiniz.” diye vaz ediyor. Biz 2.100 lira ödemişiz, yani iki asgari ücret farkı ödemişiz. Oysa Sayıştayın başka şeylerde de, bu, bütün kurumların belki yorum farkından içine düştükleri bir durum oldu ve sonradan bundan geri dönüldü. Bu para işçiye direkt ödenen bir para yani işverene ödenen, işverenin cebine attığı bir para değil. Asgari ücret olarak kişinin hesabına yatan, çalışanın hesabına yatan para. O asgari ücretteki yani ne kadar asgari ücret verirsiniz verin 1 asgari ücretin farkının ödenmesini öngörüyor fiyat farkı olarak. Biz 2 asgari ücret ödüyorsak 2 tane fark ödemişiz; 1,5 ödediysek 1,5 fark ödemişiz. Bu, aradaki fazla ödenen fark, konu bu. Bununla ilgili -az önce sayın vekilimin buyurduğu gibi- bazı şirketlerden, büyükçe bir kısmından tahsil ettik, bir kısmından tahsil edemediklerimiz hakkında da dava açtık, bu davaların da büyük bir kısmı bizim lehimize devam ediyor. Yani burada

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon :KİT

Giriş :

Tarih :15/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 18

herhangi bir şirkete sağlanmış bir menfaat değil, tamamen kişilere verilen bir para ve bu para da geri alınacaksa kişilerden alınacak. Tabii, kişilerin bağlı olduğu şirketler vasıtasıyla kişilerden alınacak. Bu durumu da...

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) - Tabii ki kişilere veriyorsa paraları.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Kişilerin hesabına yatırmak ve bunu da belgelemek mecburiyetinde zaten şirketler.

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – Net, aldığını biliyor musunuz?

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Biliyoruz efendim, biliyoruz.

BAŞKAN – Tabii, tabii.

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – Evet, çok teşekkür ederim.

Yok, teknik açıdan söylüyorum, ki ihale hizmet alımlarında, işçilerle ilgili ihalede biliyorsunuz hesap tekniği açısından baktığımızda ihalenin hazırlanmasında yüzdeli kırımlar vardır ya da verilecek teklifler vardır. a fiyatı arttığı sürece -ki onu söylüyorum- fiyat 5 katı arttığı sürece çarpımı yüzde artar, kâr olarak artar yani buna paraleldir. Onun için de yüklenicinin bu parasının fiyatlarının artmasıyla işçiye girdiği gibi müteahhite de girmek zorundadır çünkü fiyat, özellikle ihale sistemimiz bunu getiriyor. Onu belirtmek istedim.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Burada tabii bu artış ihale dönemi içerisinde, sözleşme dönemi içerisinde gelen artışlarla alakalı bir husus. Başlangıçta normalde çıkılan ihalede verilen teklif neyse o.

Güvenlik görevlileriyle ilgili bir sorunuz vardı. Tabii, güvenlik görevlileri de hizmet alımı yaptığımız kısımlardan birisi ve 5188 sayılı Kanun doğrultusunda bu işlemler yapılıyor. Alım işlerinde ihaleyi de yine Kamu İhale Kanunu doğrultusunda gerçekleştiriyoruz. Dolayısıyla, bunların gerek çalıştırılma usulleri gerekse temin edilme usulleri tamamen kanunda öngörüldüğü şekilde. Bizim idare olarak bunun dışında herhangi bir uygulama yapmamız mümkün değil. Çalışırken de bunların bir kere güvenlik görevlisi olabilmek için eğitimini alıp sertifikaya sahip olmaları gerekiyor. Emniyet Müdürlüğümüzün gözetiminde hizmetlerini yürütüyorlar zaten. Bulundukları, görev yaptıkları yerlerde mutlaka Emniyet Genel Müdürlüğümüzün temsilcisinin gözetiminde hizmetlerini yapıyorlar. Dolayısıyla, hizmet kalitesi anlamında bir eksiklik söz konusu değil.

Yine, sağlık hizmetlerinde sürekli aynı firmayla çalıştığımız söylendi. Sağlık hizmetleri, havalimanlarında sağlık hizmetlerinin verilmesi, yaygınlaştırılması yeni bir usul, 2009'dan sonra ihdas edilen bir usul. Daha önce kuruluşumuzun istihdam ettiği doktorlar ve hemşireler vasıtasıyla bu yapılıyordu. Ancak, havalimanlarımızın sayısının artması ve doktor kaynağının da kısıtlı olması, Sağlık Bakanlığının bize bu konuda doktor temin etmekteki güçlükleri dikkate alınarak ama havalimanlarında sağlık hizmetinin verilmesinin de bir uluslararası gereklilik olduğu gerçeğinden hareketle bunu ihale yöntemiyle çözmeyi uygun gördük, bunun için hazineden gerekli izinleri aldık, yine Kamu İhale Kanunu'na göre ihaleleri yaptık ve yine ihaleye iştirak eden firmaların içerisinde bir firma öne çıktı. Birden çok katılım oldu. Dolayısıyla, herhangi bir firmaya yönelmemiz söz konusu kesinlikle değil.

Havalimanlarındaki personel dağılımı konusundaki farklılık dile getirildi. Evet, özellikle Ankara'da, tüm kamu kurumlarında olduğu gibi bizde de olması gerekenden fazla personel olduğunu biz de biliyoruz, Sayıştayın önerileri de bu konuda var. Bunun için biz Ankara'dan başka yerlere gitmek isteyenlerle ilgili önce rızai olarak bir şey var mı diye sorduk, bazılarını gönderdik ama maalesef, ülke gerçeği, herkes Ankara'da çalışmak istiyor. İstanbul'da Atatürk Havalimanında bu hizmetler yine uluslararası kriterlere göre veriliyor yani kişilere fazla iş yüklenerek değil ama Esenboğa Havalimanında olması gerekenden fazla personel bulunduğunu biz de kabul ediyoruz. Bunun için yeni açılan Hava Trafik Kontrol Merkezinin ciddi eleman ihtiyacı var. Bu merkezin ihtiyacını Esenboğa Havalimanından oraya kaydırarak gidereceğiz. Dolayısıyla, Esenboğa Havalimanındaki bu birikme de azalmış olacak.

Cengiz Topel Havalimanı bizim işlettiğimiz bir havalimanı. Belediyenin oradaki dahli sadece yerel yönetim olduğu için bize yapmış olduğu yardımdan, destekten ibaret. Terminal binasını evet, belediye yaptı ama onun dışındaki tüm tesisleri biz yaptık. Kastamonu'da da aynı şekilde valiliğimiz, özel idare terminal binasının yapımı konusunda destek oldu. Şu anda Cengiz Topel Havalimanı Deniz Kuvvetlerimize ait müşterek kullandığımız, protokolle beraber kullandığımız Çanakkale Havalimanı gibi bir havalimanı. Dolayısıyla, mülkiyeti Deniz Kuvvetleri Komutanlığına ait, biz sadece orada işletmeci durumundayız. Havalimanının işletilmesi için tüm altyapı hazır, hiçbir eksiği yok ama havayolu şirketlerinin ticari sebeplerle, zaman zaman zaman yolcu eksikliğinden kaynaklanan sebeplerle seferlerinde koyma, kaldırma gibi durumlar söz konusu. Bu konu bizim dışımızda. Bizim -şu anda sayısını veremiyorum ama- 100'e yakın personelimiz orada hizmet yapıyor, görevinin başında ve yirmi dört saat hizmet verecek şekilde havalimanı açık. Şu anda belediyenin tekrar yapmış olduğu ILS'in glide path sisteminin kurulumu için bir arazisinin tesviyesi konusu var. Burada da belediyeyle bir protokol yaptık. Yapmış oldukları oradaki makinelerin akaryakıt bedelini karşılamak üzere biz karşılayacağız, onlar da yapacaklar.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon :KİT

Giriş :

Tarih :15/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 19

Yani, yeni bir ihale yaparak zamanı geçirmemek, kısa sürede bunu yapmak için yerel yönetimlerden zaman zaman yardım istiyoruz. Bu da o meyanda alınmış olan bir yardımdır, yoksa Cengiz Topel Havalimanına toplam 7 milyon liralık yatırım yapılmış, bunun 2,5 milyonunu belediye; 4,5 milyonunu da biz harcamışız.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Şimdi, Sayın Genel Müdürüm anladım, mazot fiyatını karşılıyor diyorsunuz. Ben bununla ilgili söylediklerinizi anladım. Başka bir fiyat mı vereceksiniz, sadece mazotunu mu vereceksiniz?

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Makine fiyatı olacak ya da kârı olacak. Burada kamu kurumu elindeki makineyi yine bir kamu hizmeti için kullanmış olacak.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) - Hayır, o da dışarıdan ihale yoluyla yaptırıyor işlemi.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Onu bilemiyorum.

Çanakkale’de Gökçeada ve Çanakkale havalimanlarımız açık. Çanakkale merkez Havalimanında cihazlarımız faal. Konu edilen cihaz ILS cihazı. ILS cihazı siparişi verildi, şubat ayında gelecek. Yalnız oraya sefer yapılmamasının ya da seferlerdeki eksikliğin sebebi, tek sebebi ILS cihazı değil, orada da Kocaeli Cengiz Topel’de olduğu için yolcu azlığından kaynaklanan sıkıntılar söz konusu. ILS cihazı uçağı belli bir görüşe kadar havaalanına piste indirmeyi sağlayan bir cihaz. Yani yine Çanakkale’de 100 metre-200 metre, hatta 500 metre görüş olduğunda oraya uçak inemeyecek, bu cihazı koyduğumuzda da inemeyecek. Dolayısıyla, koyduğumuz cihaz 800 metreye kadar görüşte bu uçağın inmesine imkân verecek ama daha az bir görüş olursa yine bu cihaz da çok fazla bir fayda sağlamayacak. Dolayısıyla, bu tür durumlar sene içinde kaç sefer olur, buna bakmak gerekiyor. Gökçeada Havalimanımız yine açık. Gökçeada zaten insani maksatlarla yapılan bir havalimanıydı yani sürekli tarifeli sefer konulması konusunda baştan beri çok fazla bir yaklaşım yoktu ama yazın, özellikle turizmin hareketli olduğu zamanlarda bunun yapılabilmesi için imkân sağlamak üzere açılmış bir havalimanı. Malumunuz, kışın Gökçeada’nın anakara ile bağlantısı olmadığından dolayı bu havalimanını orada olabilecek olağanüstü durumlarda da oranın anakarayla bağlantısını sağlamak üzere açtık ve bunun için de orada bir sürü personel de istihdam ediyoruz. Bu bir sosyal amaçlı hizmet olarak devam ediyor.

Arz ederim efendim.

BAŞKAN - Açıkta kalan soru oldu mu acaba?

BÜNYAMİN ÖZBEK (Bayburt) – Var var Başkanım. Bayburt-Ardahan havaalanı.

BAŞKAN – Onu sonra, genelde verecek cevabını.

Sayın Yüksel, önce sizin herhâlde eksik bıraktığınız...

Sayın Yüksel, buyurun.

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – Teşekkür ederim.

Ben dikkat ettiğiniz gibi hep öneri çerçevesinde kalmaya çalışıyorum ama 3-5 öneri birden evvel Allah konuşuyoruz yani hep.

BAŞKAN – Arkadaşlar, bu ilke olarak öneri üzerinde gerçekten sorularımızı yöneltir ve değerlendirmelerimizi yaparsak zamanı daha iyi kullanmış oluruz. Tabii, sonuçta belki genel değerlendirme yapmayacaksınız hani bu anlamda açılmışken konuşuyoruz. Sözlerimizi bu şeyde sınırlarsak hem daha konsantre olmuş oluruz.

TURGAY DEVELİ (Adana) - Sayın Başkan, Genel Müdürümüzden rica etsek Ensar Ağabey’in genel merkezde bir randevusu var, onun sorusuna bir cevap verse de gitse.

BAŞKAN – Peki.

Sayın Yüksel, sizin başka bir...

ALATTİN YÜKSEL (İzmir) – Yok, yok hayır. Yok, canım, ben onu söylemek için söz almadım. Yani, burada verebilirim de hemen söz hakkımı.

BAŞKAN – Ardahan’la ilgili mi?

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – Ardahan’a verebiliriz. Ardahan önemli tabii, Ardahan’a verelim.

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – Çanakkale’yle ilgili hemen cevabımı vereceğim.

ENSAR ÖĞÜT (Ardahan) – Bayburt-Gümüşhane’yle beraber konuşunlar.

BAŞKAN – Sayın Genel Müdürüm, Sayın Sarıbaş’ın yöneltmiş olduğu bir soru vardı.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Çanakkale’yle ilgili verdim.

BAŞKAN – Şimdi, Sayın Sarıbaş, biraz geç katıldığı için aramıza o ilke olarak değerlendirmemizi belki takip edememişti. O yüzden, farklı sorular yöneltti.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Şimdi, Sayın Başkan, Komisyon üyelerimizin görevlerinden bir tanesi bu Komisyonunda devamlı bulunmak. Onun için, Komisyon üyeleri dışında gelen arkadaşlarımız eğer bir sefer bulunabileceklerse onlara okey ama Komisyondaki arkadaşlarımız ilgili günde bulunacaklar. Komisyon günlerine başka randevu vermesinler diyoruz.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon :KİT

Giriş :

Tarih :15/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 20

BAŞKAN - Bulunmaları gerekir.

Teşekkür ederiz Sayın Akar.

Sayın Genel Müdür, şimdi ilave edeceğiniz başka cevap var mıdır?

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Yok.

BAŞKAN – Peki.

Değerli arkadaşlar, 2011 yılının 2 no.lu önerisi aynı zamanda 2012'nin 1 no.lu önerisinde de yer almakta. 2011'in gündemden çıkartılmasını, 2012 yılının 1 no.lu önerisinin Sayıştay tarafından izlenmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

3 no.lu öneriyi zaten 2010 yılı 1 no.lu önerisiyle benzer mahiyette olduğu için oylamıştık, karara bağlamıştık.

Şimdi 4 no.lu öneriyi okutuyorum:

Öneri 4:

DHİMİ'nin, Yap-İşlet-Devret ve Kiralama proje uygulamalarında sahip olduğu bilgi ve tecrübe birikiminin, havaalanı ve terminal işletmeciliği alanında da dünya standartları noktasında geliştirilerek, havaalanı ve terminal yapım işlerinde iş deneyimi yeterliğine sahip Şirketlerle, Kamu-Özel Sektör İşbirliği modelleri geliştirmesi hususunda etüt çalışmaları yapılması önerilir.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Cevap: Kuruluşumuzun Kamu-Özel-İşbirliği modeli konusunda sahip olduğu bilgi birikimi ve tecrübesini, konusunda uzman Şirketlerle işbirliğine giderek, uluslararası projeler geliştirmek için kullanması doğrultusunda öncelikle mevzuat oluşturulmuştur. Müteakiben uluslararası projelere talipli olabilmek için istenen güçlü finansman yapısının oluşturulması doğrultusunda 10/9/2014 tarih ve 6552 sayılı "İş Kanunu ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması ile Bazı Alacakların Yeniden Yapılandırılmasına" dair Kanunun 11'nci, 8'nci maddesi ile Kuruluşumuzun finansman yapısı da güçlendirilmiştir.

Bundan sonra Uluslararası KÖİ projeleri takip edilerek, öneri doğrultusunda gerekli iş ve işlemler gerçekleştirilecektir.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Bu konuyla ilgili söz talebi var mı?

Sayın Yüksel, buyurun.

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Aslında bu tam da öneriyle ilgili, birebir değil ama bu öneriyle ilgili bir kere bu Sayıştay işte konusunda uzman, bu konuda bilgi ve tecrübe birikimi olan kurumlarla kamu-özel sektör iş birliği modellerini öneriyor. Pek Sayıştayın işi olmaması gerek diye düşünüyorum bu önerinin; bir. İkincisi de Sayıştayın denetlediği şey, bu ihalelerin düzenli, düzgün yapılıp yapılmadığı, adrese teslim, şartnamelerin düzenlenip düzenlenmediği... Türkiye'de 20 civarında şirket sürekli ihaleler alıyor, özellikle de bu havaalanlarıyla ilgili zaten, evet, bir uzmanlaşma olmuş. Bu, sonuçta ihaleye çıkmıyor mu? İhaleyle alınan bir iş bu yani. Bunun sonunda "Efendim, bunun bilgi birikimi var, bunun tecrübesi var, bu, bu konuda uzman, ona bu işi verebilelim." diyor muyuz? Böyle bir sistem var mı bilmiyorum; bir. Adrese teslim şartname dışında tabii yani.

Ben burada bir şey soracağım yalnız; bu yap-işlet-devret, bu kiralama proje modeliyle ilgili dün gazetelerde bir ilan çıktı. Gündüz Arcan isimli bir İzmirli yurttaş havaalanlarının kamuya ait olduğunu, bu tür yerlerin kamu tarafından işletilmesi gerektiğini, ihaleyi alan şirketin tekel konumuna geleceğini belirterek yürütmenin durdurulması için dava açmış. Danıştay 13. Dairesi konuyu görüşerek 28 Aralık 2012'de yürütmeyi durdurma kararı vermiş ve karar şöyle: "İmtiyaz sözleşmesiyle olur bu iş." diyor. Danıştay 13. Dairesi diyor ki: "Tekel niteliğindeki bir kamu hizmeti olan havaalanı işletmesi, meydan, yer hizmetlerinin yapılması, hava trafik kontrol hizmetlerinin ifası, seyrüsefer sistem ve kolaylıklarının kurulması, işletilmesi ve modern havacılık düzeyine çıkarılması işi ancak bir imtiyaz sözleşmesiyle özel hukuk kişilerine gördürülebilir. Ancak, Devlet Hava Meydanları Genel Müdürlüğü Danıştayın düşüncesini almadan Adnan Menderes Havaalanı'nın işletilmesi işini kira sözleşmesiyle söz konusu şirkete vermiştir. Bu nedenle yürütmenin durdurulmasına karar verilmiştir." diye bir ilan verdi vatandaş bununla ilgili gazetede. Ayrıca, Sayıştayın da bu konuda uyarısı var yani "Bu iş böyle hemen olmaz, en azından bu konuda Danıştayın görüşünü alın." diyor. Yani, Danıştayın bu konuda bir önerisi var size. Bunun önerisini alarak...

ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Mevzuat değişti değil mi?

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Cevap verelim mi, yoksa...

BAŞKAN – Tabii, tabii.

Tamam mı Sayın Yüksel?

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon :KİT

Giriş :

Tarih :15/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 21

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – Evet.

BAŞKAN – Peki.

Buyurun, cevap olarak...

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Şimdi, efendim, yap-işlet-devret ve kamu-özel iş birliği projeleri iki şekilde yapılmaktadır: Biri 3996 sayılı Yap-İşlet-Devret Kanunu'na göre, bir de 5335 sayılı kiralama suretiyle işletme haklarının devri yoluyla yapılmaktadır. Birincisinde, 3996 sayılı Kanun'da imtiyaz değildir, özel hukuk sözleşmesidir, "Bu ihaleler neticesinde imzalanan sözleşmeler özel hukuk sözleşmesidir." diye düzenlenmiştir. Bunun devamı niteliğinde olan 5335'te böyle bir hüküm yoktu yani müspet veya menfi olarak böyle bir hüküm yoktu. Ancak, Danıştaya bizim daha önce sormuş olduğumuz, 1. Daireye sormuş olduğumuz görüşte, bunların da görüşe gerek olmadığı noktasında bir görüş geldi, 2003 yılında bir görüş geldi ve biz artık Danıştaya kiralama ihaleleriyle ilgili de görüş sormadık ve yap-işlet-devretlerle ilgili de görüş sormadık. Yalnız, İzmir Adnan Menderes Havalimanı iç ve dış hatlar terminalinin kiralama ihalesini yaptıktan sonra bu vatandaş... Zaten bu vatandaşın görevi yapılan tüm yap-işlet-devretlerle ilgili dava açmak, şimdiye kadar kazandığı hiçbir dava yok, sadece bunda bir yürütmeyi durdurma aldı. Sonradan, biz tekrar Danıştay nezdinde müracaatta bulunduk, bunu imtiyaz sözleşmesine çevirdik yani ihalenin iptali veya yanlış yapıldığıyla ilgili değil, sözleşmenin özel hukuka göre olmayıp imtiyaz sözleşmesi olması ile alakalı bir durum. Bunu imtiyaz sözleşmesine çevirdik, Danıştay bu imtiyaz sözleşmesini onayladı. Dolayısıyla, konusu kalmayan dava da kapanmış oldu, kaybetmiş oldu ve bundan sonra, bu konuyu 3996'yla eşleştirmek için bir kanunla düzenleme yapıldı. Dolayısıyla, bu kamu-özel sektör iş birliği projelerinin tamamı bir özel hukuk sözleşmesi hâline geldi. Şu anki mevzuatımız o ve bu şekilde devam ediyor.

BAŞKAN – Teşekkür ederiz.

ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – 2014'ün eylül ayında bir mevzuat değişikliği yapmışsınız.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Evet ama onun öncesinde hem İzmir hem Bodrum hem de Dalaman Havalimanları için imtiyaz sözleşmesi olarak imzaladık.

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – Yani, bu vatandaş dün verdiği ilanda hâlen kira sözleşmesiyle yürüdüğünü söylüyor, o yüzden...

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Eski bir konu.

BAŞKAN – Yanıltmış olabilir.

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – Bir de tabii, bu yasa değiştiyse bilmiyorum, Sayıştayın da 9 no.lu önerisinde "Kiralama yerine imtiyaz sözleşmesi olarak düzenlenmesi bağlatılmadan önce Danıştay görüşünün alınması." diye...

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Sonra değişti.

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – Sonra değişti, sizin bu önerinizden sonra...

ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – İmtiyaz sayılmaz, imtiyaz sayılmayınca da görüşe gitmesine gerek yok. Siz de görüşünüzü düzeltmişsiniz ancak...

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – Hazır bu İzmir Havaalanı'nı konuşuyorken, İzmir Adnan Menderes Havaalanı'nı... Sayın Genel Müdürüm, bu İzmir Adnan Menderes Havaalanı tamamlanmadan, seçim öncesinde, henüz yapımı bitmeden üç ay önce açılışını yaptınız. Yani, bu tamamen siyasi bir açılıştı, bitmemiş bir tesisin açılışı yapılmaz, bir siyasi partinin şovuna dönüştürüldü, siz de kurum olarak buna alet oldunuz, bunu da belirtmek istiyorum.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Müsaade eder misiniz.

BAŞKAN – Buyurun.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Şimdi, efendim, Adnan Menderes Havalimanı İç Hatlar Terminali açıldığı tarih itibarıyla geçici kabul işlemleri tamamlanmış, bitmiş bir terminaldi. Geçici kabulü yapılmış bir terminal binasını açtık, bunu bitirmeden açmamız mümkün değildi. Dolayısıyla, işletme fonksiyonlarını tamamen yerine getiren ancak geçici kabul eksikliği diyebileceğimiz, işletmeyi aksatmayacak eksikliklerin olduğu bir terminal. Fakat, hiçbir şekilde, açıldığı günden itibaren yolcuyla hizmet bakımından bir eksiklik yaşamadığımız mükemmel bir tesis.

Arz ediyorum.

BAŞKAN – Hayırlı olsun, İzmir'e de hayırlı olsun.

Değerli arkadaşlar, 4 no.lu öneri aynı zamanda 2012 yılının 7 no.lu önerisiyle benzer mahiyettedir, bunları birlikte işleme alıyoruz.

2011 yılı 4 no.lu önerisinin gündemden çıkarılmasını, aynı mahiyette olduğu için 2012 yılı 7 no.lu önerisinin Sayıştay tarafından izlenmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

5 no.lu öneriyi okutuyorum:

Öneri 5:

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon :KİT

Giriş :

Tarih :15/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 22

Raporun ilgili bölümlerinde yer alan diğer öneri ve tavsiyelerin de yerine getirilmesi.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Kuruluşumuz faaliyetleriyle ilgili yapılacak tüm işlemlerde diğer öneri ve tavsiyeler yerine getirilecektir.

BAŞKAN – İzlenmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Böylece 2011 yılı önerileri tamamlanmıştır.

2012 yılına ait 8 öneri bulunmaktadır. Bunların 1 ve 2 no.lu önerilerini görüştük ve bu nedenle 3 no.lu öneriyi okutuyorum:

Öneri 3:

Sayıları yıllar itibariyle artış gösteren ve uçuş başına yüksek maliyetli olan havalimanlarında masraf azaltıcı önlemlerin uygulamaya konulması; yeterli gelir elde edilmesinde gelişmişlik düzeyinde zorluk yaşanan küçük havalimanlarının işletilmesine yönelik olarak, bu alanda deneyim kazanmış şirketler öncülüğünde, yerel, ekonomik ve idari aktörlerin özendirilmesine ilişkin yasal alt yapının oluşturulmasının yanı sıra, teşvik sistemine özel sektör için bu alana özgü faaliyetlerin de dâhil edilmesi hususunun ilgili merciler ile birlikte etüt edilmesi.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Havacılık, uluslararası norm ve standartların uygulama zorunluluğu bulunan bir işletme faaliyetidir. Geliri giderini karşılamayan havalimanlarında, belirlenen sayıda güvenlik personelinin, işletmeyi aksatmayacak nitelik ve sayıda işletme personelinin, sistem ve cihazların bakım ve onarım faaliyetlerinin, limanların kategorisine ve bulunduğu yerin coğrafik yapısına göre itfaiye araçlarının, karla mücadele filosunun, eğitim faaliyetlerinin ve benzeri diğer faaliyetlerin yürütülmesi zorunludur. Bu nedenle, işletmeyi aksatmayacak nitelikteki alınabilen her türlü tasarruf tedbiri uygulanmaktadır.

BAŞKAN – 3 no.lu öneriyle ilgili söz talebi yok.

Önerinin Sayıştay tarafından izlenmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

4 no.lu öneriyi okutuyorum:

Öneri 4:

Yap-işlet-devret modeliyle ihale edilen Çukurova Bölgesel Havalimanı işiyle ilgili olarak yapılan tespitler de dikkate alınarak, kuruluşun gerçekleştireceği yap-işlet-devret projelerinde;

-İhalelerde oluşacak teklif sürelerinin, kuruluşun bu tip projelerinin başarısını etkilemeyecek ve proje riski oluşturmayacak şekilde belirlenmesi açısından önem arz etmesi nedeniyle ön fizibilite raporunda yer alan uçak ve yolcu trafiği tahmin tablosunda bulunan temel yıllara ilişkin yolcu tahminlerinde yüksek sapmaların önlenmesine yönelik olarak fizibilite çalışmalarında kullanılan verilerin hassasiyetle belirlenmesi,

-YPK'ya sunulacak olan proje ön fizibilite raporu ile ilgili olarak Maliye Bakanlığı ve Hazine Müsteşarlığının teknik görüş ve önerilerinin de dikkate alınması.

BAŞKAN – Buyurun.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Kuruluşumuzun 3996 sayılı Kanun'a tabi olarak yürüttüğü yap-işlet-devret projeleri, sadece ülkemizde değil, dünya ölçeğinde başarı kazanmış, iyi kurgulanmış, sözleşmelerle tarafların hak ve yükümlülüklerini netlikle belirlemiş, risk dağılımlarını adil bir şekilde ortaya koymuş, uygulama dönemlerinde taraflar yönünden herhangi bir anlaşmazlığa yol açmamış, süreçleri sorunsuz tamamlayarak kamu-özel iş birliğinin kusursuz örnekleri olarak literatüre geçmiş projelerdir. En kısa işletme süresi üzerinden yarışmaya açılan yap-işlet-devret projelerinin bu denli başarı kazanması, bu projelerde, sektörde oyuncu olmak isteyen pek çok istekliyi idarenin kendi ön fizibilite etüdünde öngördüğü sürelerin çok altında teklif vererek bu projeleri üstlenmeleri yönünde teşvik etmiş ya da bu projelere gösterilen yoğun ilgi ve artan rekabet firma tekliflerinin beklenenin altında çok kısa süreli olmasına yol açmıştır.

Öneri konusu Çukurova Havalimanı Projesi, bu projeyi üstlenerek sektörde oyuncu olmak isteyen firmanın teklifi ile idaremizin fizibilite etüdünde belirlendiği sürenin çok altında pazarlanmış olan bir projedir.

Çukurova Havalimanı ihalesi öncesinde kuruluşumuz ileriye yönelik yolcu tahminleri üzerine kurgulanan ve projenin maliyet büyüklüğü ve riskine göre projenin pazarlanabilmesini sağlayacak tarife ve yolcu garantileri ile cazibe kazanacak bir yapıyla projenin ön fizibilitesini hazırlamış ve Yüksek Planlama Kuruluna teklifini götürmüştür. Yüksek Planlama Kurulunun alt sekretarya kuruluşları olan Hazine, Kalkınma ve Maliye Bakanlıkları kuruluşumuzun ön fizibilite varsayımlarına ilişkin görüşlerini oluşturmuş ve tüm bu görüşler, idaremizin projenin pazarlama stratejisine yönelik ön fizibilitesi ile birlikte Yüksek Planlama Kurulunda tüm detayıyla görüşülmüş ve Yüksek Planlama Kurulu almış olduğu kararla kuruluşumuz varsayımları doğrultusunda hareket edilmesi ve ihaleye çıkılması yönünde idaremizi görevlendirmiştir. Netice olarak, bir yap-işlet-devret projesinin görevlendirme şartlarını belirleme yetkisinin Yüksek Planlama Kurulunun

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon :KİT

Giriş :

Tarih :15/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 23

uhdesinde olması nedeniyle bu kurulun görevlendirme kararında yer alan şartlar doğrultusunda hareket edilmiş ve yapılan ihale sonucunda sözleşme imzalanmıştır.

BAŞKAN – Bununla ilgili olarak Sayın Develi...

TURGAY DEVELİ (Adana) – Sayın Başkanım, bu Çukurova Havaalanı'yla ilgili olarak 2012 yılı raporlarında verilen cevaplarda yok ama sanırım bazı gelişmeler var, sabah oturuma başlarken Sayın Genel Müdür de söylemişti “2013’ü görüşemeyeceğiz büyük bir ihtimalle.” diye. Sayın Genel Müdür varılan gelişmeyi, ulaşılan aşamayı bir anlatırsa, bunun üzerine tartışsak daha verimli olur diye düşünüyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Belen...

BÜLENT BELEN (Tekirdağ) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Ben Osmaniye Vekilimiz adına bir soru şey yapacağım, o bir toplantı için çıktı. Şimdi, bu Çukurova Bölgesel Havalimanı Projesi'nin haricinde Osmaniye iliyle ilgili bir havalimanı projesi düşünüyor musunuz, böyle bir çalışma var mı?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Cevap için buyurun.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Çukurova Havalimanı, malumunuz olduğu üzere -önceki süreci anlatmayacağım- ihalesi yapılmış, sözleşmeye bağlanmış, temeli atılmış, inşaat çalışmaları alan firmanın öz kaynaklarıyla başlamış, belli bir aşamaya gelmiş ama ondan sonra firmanın finansal krize girmesi ve kredi konusunda yaşadığı sıkıntılardan dolayı istediğimiz ölçüde yürüyememiş bir projeydi. Firmayla yapılan görüşmeler neticesinde bu ihalenin, daha doğrusu bu sözleşmenin fesih şartlarını işletmemiz noktasında sona gelindiği konusunda birkaç sefer hem yüz yüze yazışmalarla hem de noter kanalıyla iltiharda bulunduk. Firma, yapmış olduğu çalışmada bir ortak arayışına girdi ve şu an itibarıyla bizim de onay verdiğimiz -zaten firma, diğer işlerinden dolayı da kayyum heyetinin kontrolünde çalışan bir firmaydı- onların da uygun görmesiyle birlikte yüzde 80 hissesini başka bir şirkete devretti. Bu alan şirket, bizim sözleşme imzaladığımız şirket hiçbir şekilde değişmiyor. Bu şirketteki ana ortak, iş bitirme yeterliliğine sahip olan ortağın hissesi değişmemek kaydıyla -diğer ortağın hissesi değişebilir, zaten sözleşme buna cevaz veriyordu- dolayısıyla, başka bir firmaya hissesini devretti ve o firmayla yapmış olduğumuz görüşmede de önümüzdeki haftadan itibaren tüm ekiplerini oraya yığarak bu hafta diğer resmi işleri yapmakla geçirecek. Önümüzdeki haftadan itibaren tüm ekiplerini oraya yığarak inşaatı süratle bitireceğini ve 2015'in sonuna da yetiştireceğini bize beyan etti. Şu anda biz de bunun takipçiyiz. Bizdeki izlenimi firmanın, bu işi yapabileceği yönünde. 2016'nın mart sonuna kadar zaten süresi var, o sürenin öncesinde bitireceğini söylüyor. Orada şu ana kadar da ciddi bir yatırım yapıldı aslında, kaliteli bir yatırım da yapıldı. Bu yatırımın her hâlükârda tamamlanması hem bölge için hem de ülkemiz için önemli. Bunu takip ediyoruz.

Osmaniye'yle ilgili yani bizim kuruluş olarak herhangi bir projemiz yok çünkü az önce Sayın Ensar Vekilimizin de söylediği soruya belki cevap: Havaalanı yapımı konusunda Türkiye'de biz tek yetkili kuruluş değiliz. Yani Kalkınma Bakanlığımızın ya da devletimizin vermiş olduğu görev çerçevesinde gerek Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığına bağlı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğümüze ve gerekse de kuruluş olarak bize bu görevler veriliyor ama genel teamül, sıfırdan yeni yapılacak bir hava limanı ile ilgili çalışmaları Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü yapıyor; yapılmış, idame ettirilecek veya yap-işlet-devret modeliyle yaptırılacak havalimanlarını yapma görevi de kuruluşumuza tevdi ediliyor. Bu anlamda bu bahsedilen havalimanlarıyla ilgili, yeniden, sıfırdan yapılacak havalimanlarıyla ilgili kuruluşumuzda herhangi bir görev bulunmamaktadır.

Arz ediyorum.

BAŞKAN – Sayın Develi, buyurun.

TURGAY DEVELİ (Adana) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Çukurova Havaalanı ile ilgili olarak ihale sürecinden bugüne kadar yaşanan sıkıntıların dileriz sonuna gelinmiş olur çünkü gerek Zafer Havaalanında şimdi yaşadığımız sıkıntılarla -dilerim yolcu kapasitesi artar, verimlilik artar, iç ve dış yolcu sayısında artış olur- aynı sorunlarla Çukurova Havaalanında karşılaşmayız. Çünkü Çukurova Havaalanında garanti yolcu ve diğer yapılan sözleşme sonuçlarında benim tahminim, Sayıştayın da daha önceki önerisi... Gerçi kurumun verdiği cevaplar da bunun, hazine, Maliye Bakanlığında yapılan ortak çalışmanın sonucu çıkan bir tablo olduğu söyleniyor ama dilerim Adana'daki Çukurova Havaalanı için de ileriye dönük olarak bu problemle karşılaşmayız, tabii, öngörülen süre içerisinde havaalanı inşaatı biterse.

Sözleşme imzalanılan şirketin çok kısa süre içerisinde iflasını istemesi, yapılan son andaki görüşmelerle gerekli kaynağın bulunarak bu iflasın da belli bir noktaya getirilmesi, tabii, Adana açısından da, Çukurova bölgesi açısından da, işin,

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon :KİT

Giriş :

Tarih :15/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 24

şimdiye kadar harcanan bunca paranın da boşa gitmemesi açısından da, yapılacak işin uzun vadede aksamaması, en azından bir dört beş yıl daha kaybetmememiz açısından da olumlu bir gelişme.

Kurumun da müteahhitle yapılan sözleşmeyi işlerlikte tutup bir an önce havaalanını çalışmaya başlar hâle getirmeye çalışması konusunda da, soruna yaklaşırken olumlu yaklaşmasını da ben takdir ediyorum. Ama bu, ileriye dönük olarak yaşayacağımız sorunların yaşanmayacağı anlamına gelmiyor, tedbirli olmak gerekiyor, dikkatli olmak gerekiyor çünkü normalde yaklaşık on beş yıllık bir süreyi kapsaması gereken yap-işlet-devret, verimlilik açısından verilen süre dokuz yıl, dokuz ay gibi süreyi kapsıyor. Altı yıllık bir gelirden bahsediyoruz. Şirketin bunu karşılaması, şu andaki yolcu kapasitesiyle bunu karşılaması mümkün görünmüyor. Projeksiyona göre, evet, bu olacak, garanti parayla bu olacak ama burada da kurumun, dolayısıyla, hazinenin zarara uğraması söz konusu olabilecek Zafer Havaalanında yaşadığımız sıkıntılar gibi.

Bir Adanalı olarak, bu kadar para harcanan bir yatırım olarak, sözleşmenin feshedilmeden tekrar yeniden inşaatın çalışmaya başlamasından dolayı, bir yıllık kısa süre içerisinde havaalanının açılacak olmasından dolayı memnuniyet duyduğumu ifade etmek istiyorum.

Dilerim yeni bir aksaklıkla karşılaşılmaz, dilerim yeni bir finansman sorunuyla karşılaşılmaz ve bunca yapılan yatırım, bunca verilen emek de kısa süre içerisinde kendini gösterir, hep beraber bunu değerlendiririz.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Ben teşekkür ediyorum.

Sayın Bakanım, buyurun.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Bir şeyi düzeltme müsaade eder misiniz.

ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Bir şey düzeltmek istiyor sanırım.

BAŞKAN – Buyurun.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Efendim, işletme süresi yapım işinin bitmesinden sonra başlıyor. Yani verdiği süre, on yıllık süre, altı yıl değil on yıl işletecek.

TURGAY DEVELİ (Adana) – Peki, dokuz yıl dokuz ay...

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – İşte, yani dokuz yıldır, “on yıl” diye ben yuvarlak söyledim. Dokuz yıl dokuz aylık süre, yatırımdan sonra başlayacak olan bir süre yatırımın dışındaki bir süre. Siz “Altı yıl işletecek.” diye söylediniz de.

ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Sizin öngördüğünüz on beş yıldır.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Evet.

ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – O, bu öngörünün altında süre...

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Altında bir süre verdi.

TURGAY DEVELİ (Adana) – Altı yıl rakamını onun için söyledim yani on beş olarak söylendi.

BAŞKAN – Tamam.

ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Yani burada dikkat edilmesi gereken bir husus, bir ders aldık aslında hep birlikte. Yani yüklenici daha kısa sürede geriye dönüş teklif etti ama belki başka uygun koşullar da teklif etti ama yüklenici bu işi alırken de sıkıntılıydı. Yani ben de konuyu Adana cephesinden değil, Mersin turizminin gelişmesi cephesinden çok yakın takip ettim. Sıkıntılıydı. Biz, bile bile bir tehlikeli adım atmış olduk ve çok ciddi biçimde zaman kaybettik.

Benim de temennim Hayati Bey gibi, bu havaalanının -bundan sonra ne gibi yaptırımlarınız var bilmiyorum ama- eğer kontrollü, işin dikkatli yürümesini sağlayabiliyorsanız, bu kontrolü hiçbir saniye eksik tutmamanız. Çünkü, yumurta-tavuk hikâyesi.

Orada başka bir sorun daha var. Tarsus bölgesinde 10 bine yakın yatak planlaması var. Yıllardan beri duruyor ve yatırımcılar da havaalanı sorunu nedeniyle sürekli olarak bunu erteliyorlar. Havaalanı konusunda olumlu bir gelişme olmadığı için Tarsus’taki turizm merkezi de hiçbir zaman istenen seviyeye gelmedi. Biz birkaç yıl önce bu konuda her iki ilde birtakım toplantılar yaptık, bütün mesele havaalanına odaklanmıştı. 2015’e geldik. 2016’nın sonunda, ne zaman biteceği varsayılıyor?

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Martta.

ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Yani bir, iki yıl değil, önümüzde on beş ay.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Resmî süresi martta, evet.

ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – On beş ay, on dört ay sonra biteceği varsayılıyor. İnşallah biter. Aksi takdirde, sadece Adana modern bir havaalanına kavuşmaktan uzak kalmayacak, Mersin zaten olmayan havaalanından mahrum kalacak, Tarsus bölgesindeki yatırımlar yerinde saymaya devam edecek, çok ciddi bir biçimde bir kayıp yaşıyoruz. Bu, bence çok dikkatle almamız gereken bir derstir. Bundan sonra yani teklifleri alırken siz “Daha kısa süre, daha uygun koşullar teklif

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon :KİT

Giriş :

Tarih :15/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 25

ediyor.” değil de, bence “Yapabilir mi, altından kalkabilir mi” noktasını Kalkınma Bakanlığıyla, YPK’yla çok ciddi biçimde yeni baştan değerlendirmeniz gerekir diye, bir ibret dersi aldık diye düşünüyorum ben.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Efendim, müsaade ederseniz, aslında bu ibret dersini biz çok öncesinde aldık. Şöyle aldık: Milas-Bodrum Havalimanı Dış Hatlar Terminali Projesi’nde yine çok düşük, bizim fizibilite etütlerimizden çok düşük bir süre çıkmıştı ve Sayın Bakanın onayına bağlı olduğu için o zaman ki Sayın Bakanımız “Bu iş akamete uğramasın, yarım kalsın.” diye onay vermemişti ancak mahkemeye gitti alan firma, “Ben bu işi yapacağım, neden onay vermiyorsunuz?” diye. Mahkeme de lehinde karar verdi. Dolayısıyla, biz sözleşmeyi imzaladık ama sözleşmeyi imzaladıktan sonra aynı sıkıntıları o firma da benzeri şekilde yaşadı. İşte, son anda... Çünkü bu tür projelerde harcadığı bütün para yanıyor, boşa gidiyor. Çukurova’da da... Yani şu anda 50 milyon euroya yakın bir bedel harcanmış, eğer firma bunu yarım bırakırsa bunu hiçbir karşılık almadan devlete terk edip gitmesi gerekiyor. Dolayısıyla, bu ciddi bir zarar zaten.

Onun için, Milas-Bodrum’da da aynı şeyi yaşadığımızdan, bunun da mahkeme kararıyla geri dönüşü söz konusu olduğundan, mahkemelerle uğraşıp zaman kaybetmeyelim diye bu ihaleye onay verildi; mademki kamu yararı var, düşük bir süre verilmiş diye onay verildi. Umarım, bundan sonra...

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

4 no.lu öneriyi Sayıştayın izlemesi doğrultusunda oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

5 no.lu öneriyi okutuyorum:

Öneri 5:

Kuruluşun yatırım projeleri ile ilgili olarak;

Anahtar teslimi götürü bedel teklif alınmak suretiyle ihale edilen terminal binası ve otopark inşaatı gibi yapım işlerinde; arazi topografyası ve kotları ile projedeki temel kotlarının farklı olması sebeplerinden dolayı sözleşme imzalandıktan sonra proje değişikliği yapılarak, işin adet ve alan olarak miktarı değişmediği hâlde maliyet artışlarından dolayı ilave iş artışları verildiğinden, uygulama projelerinin tüm detaylarıyla birlikte ek maliyet artışlarına yol açmayacak şekilde hazırlanması,

Kastamonu, Hatay, Bodrum-Milas Havalimanları bina inşaatı, PAT sahalarının yenilenmesi ve apron genişletilmesi projeleri ile ilgili yapım işlerinde olduğu gibi, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğünce hazırlanarak DHİM’ye gönderilen kesin projelerdeki tip kesitlerin, ihale sonrası uygulama projesi aşamasında değiştirilmesi sonucunda bazı iş kalemlerinin miktarında yüksek oranlarda yapılan artışlar nedeniyle proje maliyetlerinde önemli artışlar meydana geldiği ve yapım sürelerinin uzadığı dikkate alınarak, yapım işlerine ilişkin ihalelere mümkün olduğunca uygulama projeleri esas alınarak çıkılması, kesin projelerle ihaleye çıkılması durumunda ise projelerin ayrıntılı zemin etütleri ile muayene-sondaj çalışmalarına dayalı olarak hazırlanması.

BAŞKAN – Buyurun, cevap...

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Cevap 5. - Öneride yer aldığı gibi anahtar teslimi götürü bedel işlerin uygulama projeleri ile ihaleye çıkılması esas olup uygulama projelerinin, proje değişikliğine ve keşif artışına sebep verilmeyecek şekilde yapılması için gerekli tedbirler alınmaktadır.

Alt yapı projelerinde ise Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkındaki 655 no.lu Kanun Hükmünde Kararname ile Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğünden, ihale öncesi kesin projeler talep edilmekte, ihale aşamasından sonra yüklenici firma tarafından hazırlanan uygulama projeleri aynı Kanun Hükmünde Kararname’nin 15’inci maddesi gereğince inceleme ve onay için anılan Genel Müdürlüğe gönderilmektedir.

Kesin projelerin uygulama projelerine dönüştürülmesi aşamasında yapılan değişiklikler zaman zaman iş artışlarına sebep olmakta, bu durum da maliyet artışlarını beraberinde getirmektedir.

Söz konusu Kanun Hükmünde Kararname’nin ilgili maddesinde değişiklik yapılabilmesi durumunda kuruluşumuzca kesin ve uygulama projelerinin yapılması/yaptırılması ve onaylanması gerçekleşmiş olacak, böylece istenmeyen proje değişikliği ve maliyet artışlarının önüne geçilmiş olacaktır. Konuyla ilgili olarak, gerekli değerlendirmeler yapılmaktadır.

Öte yandan, öneride bahsi geçen projelerin ayrıntılı zemin etütleri ile muayene ve sondaj çalışmalarına dayalı olarak hazırlanması Bakanlığımız Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü ile müştereken etüt edilecektir.

Öneri doğrultusunda Esenboğa Havalimanında yapılması planlanan üçüncü pist ve taksi yollarının bulunduğu alanın proje çalışmalarından önce kapsamlı bir hâlihazır oluşturma ve tüm sahanın jeolojik etütlerinin yapılması çalışmaları başlatılmıştır.

BAŞKAN – İzleyecek misiniz?

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Evet.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon :KİT

Giriş :

Tarih :15/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 26

BAŞKAN – Gereğini yerine getirdik gibi bir anlam çıkıyor aslında ama

Söz talepleri var.

Peki, Sayın Belen, buyurun.

BÜLENT BELEN (Tekirdağ) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Genel Müdür, şimdi, bu kot farklarını şey yapınca, geçmiş günlerde basında İstanbul'a yapılan bu 3'üncü havalimanının kotunun düşürülmesiyle ilgili haberler geldi aklıma. Sayın Bakan o konuyla ilgili bir açıklama yaptı ama Sayın Bakan işin mali konusunu bir röportajda söyledi. Ben onu sormuyorum. Benim sormak istediğim, o günlerde basında yer alan, havacılıkla ilgili birçok dernek veya özel kurumlar şunu dediler: "Kotun düşürülmesi havaalanına iniş ve kalkışta emniyeti olumsuz yönde etkiler." Bu ne kadar doğrudur? Yani, bu kotun düşürülmesi, uçakların iniş ve kalkışında risk oluşturur mu?

Bir de bu üçüncü havalimanının ihalesinde siz Genel Müdürlük olarak veya Hükümet 110 milyon yolcu garantisi verdi mi?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Şeker...

MEHMET ŞEKER (Gaziantep) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Genel Müdürüm, şimdi, ben BİMER'e başvuruda bulunmuştum. Biliyorsunuz, basında çok çıkıyor, yıllardır da bu gündemde. Çok yağmur yağdığı zaman Hatay Havalimanı, pisti de dâhil her yeriyle su altında kalıyor. Bir kere, burada bir öngörüsüzlük var mı yok mu, bu ayrı bir şey ama orayı yapan firmadan, orada bu işlerle uğraşan kişilerden... Ve hatta orada bir askerî bölge var. Ben onlardan da kırmızı kotla ilgili -onların kot değerleri sabit, değişmez- onların ölçülerini, ne kadar yapıldığını, ne kadar para ödendiğini, bunlarla ilgili bir çalışma yaptım. Bunu da dosyalıyorum. Yakında da bununla ilgili cumhuriyet savcılığına da başvuruda bulunacağım. Nedeni şu: 175 santim dolgu yapılması gereken Hatay Havaalanına maalesef bu yapılmamış. Bu paralar verildi mi? Ne kadar verildi? Ne kadar dolgu yapıldığını göstererek bu rakamlar ödendi? Sizden önce özel idare ne kadar ödedi? Sonra siz devraldığınızda ne kadar ödediniz? Bunlarla ilgili çok detaylı bilgi topluyoruz şu anda. En son sizden aldığımız bilgi çerçevesinde Hatay Havalimanında 0,4 pist başı 80,10 metre yani 80 santimlik bir dolgu yapılmış. 22'de de bu 80-79, hemen hemen bu rakamlar ama iddia şu, oradaki taşeron firmalardan öğrendiğim -Adana'daki bir mühendislik firmasından aldığım bilgiler çerçevesinde bununla ilgili ciddi bir çalışma yapıyorum- 175 santim dolgu yapıldığıyla ilgili iddia var. Ayrıca resmî olarak da Millî Savunma Bakanlığından da bu kotları isteyeceğiz. Askerin kotu en doğru kot yani onlar ki değişmiyor, sabit. Ona göre de bu kotların kaç santim olduğuyla ilgili bir çalışma şu anda yapıyoruz. Sizden istirhamım şu: Lütfen siz de Teftiş Kurulunuzu görevlendirerek... Burada ne kadar ödeme yapılmış? 170 santim olarak mı ödeme yapılmış, daha az mı ödeme yapılmış? Şu anki kot değerleri nedir? Burada yağmur yağdığında, Asi Nehri taşıdığına bu havaalanı niçin su altında kalıyor? Dünyada su altında kalan, denize dolgu yapılarak su altında kalan bir havaalanı yokken burada bir öngörüsüzlük mü var, yoksa ihaleden kaynaklanan bir yolsuzluk mu var? Bir firma zengin edilmiş midir? Benim ayrıca bununla ilgili çalışmalarım var ve bu konuda sizlerin de bir çalışma yapmanızı, Teftiş Kurulunuzun özellikle bir çalışma yapmasını ve bütün Komisyon üyelerimizi de bilgilendirmenizi rica ediyorum, bu birincisi.

İkincisi, şehrimle ilgili, Gaziantep'le ilgili. Gaziantep Havalimanının, yapıldığı günden beri bir tamirâtı var. Siz ne kadar süredir Genel Müdürsünüz biliyorum, bu işin içinde ne kadar süredir emeğinizin olduğunu da biliyorum ama bu havaalanı yapıldığı günden beri ya pisti yapılıyor ya apronu yapılıyor ya başka bir yeri yapılıyor, tekrar dönüp ikinci bir pist yapıldı, ondan sonra ilk pistin tamirâtı yapıldı, sonra yeni yapılanın tamirâtı yapıldı, şimdi bir tamirât daha yapılıyor. Bize söylenen "Ekim ayında bitecek." idi. Şu anda yapan firma görevini bitirmiş, siz de zaten yeniden bir ihale yapmışsınız. Bunun da tahminen 2018'de biteceği söyleniyor yani yeni yaptığınız ihale bu. Niçin öbür firma görevini yerine getiremedi, bu bir. Niçin bu havaalanının pisti çok sık sıkıntı yaşıyor?

İkinci sormak istediğim, özellikle bu kadar çok tamirât yapılmasının... Şu ana kadar ne kadar para ödendiğiyle ilgili de bir çalışma yapar, bizleri de bilgilendirirseniz seviniriz. Bu ülkenin parası "Bir defa yapalım ve bu işi bitirelim." üzerine kurulu olmalı. Biz çok zengin bir ülke değiliz. Çok ciddi tasarruflarımız da yok. En azından bu işi yaparken bir defada bitirmemiz en doğru olanı. Niçin böyle oluyor? Zeminden mi kaynaklı, yapan firmadan kaynaklı? Yapan firmadan kaynaklıysa şimdiye kadar niçin bu insanlara dönüp "Siz yanlış yaptınız." deyip bunları tahsil etme yoluna gidilmedi? İhaleden mi kaynaklanıyor? Bunlarla ilgili detaylı bilgi verirseniz -hemen hemen Türkiye'nin çok yerinde de bunlarla karşılaşıyoruz- seviniriz.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon :KİT

Giriş :

Tarih :15/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 27

Bir diğer sorum da yine Gaziantep Havaalanıyla ilgili. Sis o bölgede çok oluyor, hava sıcaklık farkları, gece gündüz farkları olduğu için sis çok görülüyor. ILS cihazı da var. Fakat son zamanlarda bu sisten dolayı uçaklar gelmiyor, inmiyor. ILS cihazının bir başka pistte olduğu, o pisti daha iyi gördüğü ve bu pisti çok iyi görmediği söyleniyor. Bununla ilgili de bize açıklayıcı bilgi verirseniz... Cihaz çalışmıyor mu? Vatandaşın bir kısmı diyor ki: “Söküldü, götürüldü.” Herkes bir şey söylüyor ama en doğru bilgi sizde. Niçin uçaklar inmiyor? Türkiye’nin ihracatında 6’ncı büyük il olan, sanayisinde 6’ncı büyük il olan Gaziantep’e günde 20’den fazla uçak geliyor ama o tür durumlarda maalesef demir yolu ulaşımımız da yok, kara yoluyla ulaşmak da çok güç oluyor ve yabancılar da çok gelmek istemiyor.

Yine Gaziantep’le ilgili bir başka sorum şu: Özellikle bu pistlerin bozulmasına sebep olabilir mi? Son üç yıldır Suriye’yle ilgili yaşanan krizden dolayı gerek insani yardım adı altında gerek başka sebeplerle Katar ve Suudi Arabistan’ın çok büyük uçakları o havaalanına indi, 747’ler indi. Bunlarla ilgili bir sıkıntı var mıdır? Yani, o uçakların inmesinin piste bir zararı olmuş mudur? Bunlarla ilgili de bizi aydınlatırsanız sevinirim.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Şeker.

Sayın Akar...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Evet, Sayın Başkan, şimdi bu anahtar teslim yap-işlet-devret modelinin, en son İstanbul’da yapılan 3’üncü havalimanında şanını şöhretini gördük ama şunu da ifade etmek istiyorum: Ulaştırma Bakanlığı’nda yapılan tüm ihaleler, Devlet Demiryolları, Karayolları ve havalimanları, hiç fark etmiyor, hepsinde aynı şey var. Önce ihaleye çıkılıyor. Daha sonra firmalar ihaleyi aldıktan sonra -A firması, B firması fark etmiyor- ihale şartnamesinde birtakım değişiklikler yapılarak burada... Gerçi Sayıştayın raporunda ilave işler olarak düşünülmüş ama daha çok, firmalara kazanç sağlayacak değişiklikler yönünde değişiklikler yapıldığını hepimiz biliyoruz, ben biliyorum şahsen. Devlet Demiryollarının -onu da görüşeceğiz- Bursa’daki 75 kilometrelik güzergâhında 50 kilometrenin değişmesini sorduğumda dağ varmış, göl varmış yani masa üzerinde, A4 üzerinde proje çiziyorlardı, böyle çıkmışlar, tespitler yapılmadan.

Şimdi, yine, T26 tüneline baktığımız zaman sondaj çalışmaları yapılmamış, doğru. Çalışmaların nerede yapılacağı belirlenmemiş. Baktığımızda, yine ihale şartnamesi ihaleyi alan firmanın niteliği, kalitesi ve yakınlığına göre değişiyor. Bazılarında ek talepler geliyor ve iş artışları yoluyla o belirlenen iş artış yüzdesine girmediği için bunların bir kısmı karşılanamıyor, bir kısmı karşılanıyor ama asıl önemlisi, yapılan değişikliklerde ihaleyi alan firmaya sağlanan maddi katkılar diye bakmak lazım. Buna nasıl bakacağız? Bir tanesi şu, sormak istediğim: 90 kotuyla çıktı üçüncü havalimanı projesi. Sonra bu kotun ihaleden sonra 60’a indiğini öğrendik ve burada 30 metrelik bir kot farkının doğduğunu... Ben inşaatçı değilim ama burada 2 milyar TL’ye yakın bir hafriyattan müteahhit firmanın bir kazancının doğacağı ifade ediliyor inşaat işleriyle uğraşan arkadaşlar tarafından, böyle bir şey ifade ediliyor. Yine, bu, ihaleden önce, ihale şartnamesinde kredinin bulunması konusunda bir hazine garantisi verilmeyordu ama hemen ihaleden sonra... Hemen demeyeceğim, onun da nedenleri var. Bakın, bu ihaleye çıktığında beş şirketli bir konsorsiyum ihaleyi aldı ve bu beş şirketi aslında biz ihaleyle öğrenmedik, daha çok havuz medyasıyla öğrendik ve milletin anasına küfreden müteahhit olarak şöhretlenen bir müteahhitten yani Cengiz İnşaatın sahibi Mehmet Cengiz’den -ismini de vereyim, belki dava açar bana- öğrendik çünkü tapelerde milletin anasına küfrediyordu; anasını belleye belleye bu ihaleleri alacaklarını ifade ediyordu diğer iş ortağıyla beraber ve havuz medyasına milyonlarca doları aktaran bir şirketler grubuydu bunlar; farklı farklı şirketlerdi, 100’er milyon dolar, 30’ar milyon dolar... Hepsi bu ihaleyle ilgiliydi çünkü bu ihalenin karşılığında devletin almış olduğu rüşvetti. Devlet değil, Sayın Bakan Binali Yıldırım’ın bizzat talep ettiği ve koordinasyonuna getirildiği, bu paranın hangi medya grubunun alacağını da tanımlandığı, bir devletin aldığı rüşvetti bunun karşılığında. Ama hemen 17 ve 25 Aralık patlayınca ülkede -sadece iktidar grubu buna inanmıyor ama dünya da buna inanıyor, biz de inanıyoruz, bunun hesabı gün geldiğinde sorulacak, yeri burası değil ama- daha önce fizibilitesi yapılan, Japon ve Alman kredi kuruluşları, finans kuruluşları bu beş şirkete kredi vermeyeceğini ifade etti ve kredi vermeyeceğini ifade edince bu proje durma aşamasına geldi, yapılamama durumuyla karşı karşıya kaldı ve uyduruk bir ÇED mahkeme kararı çıkarttı orada da. İşte “ÇED izni verilmiyor...” Orada Çevresel Etki Değerlendirme Kurulunun yapmış olduğu tespitlerde çevreyle ilgili problemler olduğunu ve yürütmeyi durdurma kararı aldılar. Daha sonra, devreye devlet girdi tekrar. Bunlara, bu kredilere hazine garantisi verileceğini açıkladı ve finansın önü açıldı. Finansın önü açılınca da bir üst mahkemede ÇED kararı iptal edildi ve tekrar işe başlandı.

Şimdi, burada sormak istediğim, bu 30 metreyle bir firmanın kazancı ne kadar olacak yani firmaların kazancı ne kadar olacak veya ihale alan konsorsiyumun hafriyattan kazancı ne kadar olacak? Biliyorsunuz, maliyet 10 milyar euronun üzerindeydi ve 22 milyar euroluk kira alacaksınız ama bu kazanç ne kadar olacak, bunu da talep ediyorum.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon :KİT

Giriş :

Tarih :15/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 28

Yine, güvenlik anlamında bu 30 metre kotun neye göre tespit edildiği... Önce “90 metre” dendi kot, sonra 30 metre daha kot düşürüldü ve “60 metre” dendi. Biraz evvel arkadaşım da sordu, gerçekten önemli bir soru. Güvenlik anlamında başlangıçta 90 metre kabul edilen bir şey 60 metreye düşünce gelecekte zafiyet yaratmayacak mı? Bu da önemli bir şey.

Bu firmaları kredilendiren kredi kuruluşları, finans kuruluşları hangi kuruluşlardır? Hazine bunun ne kadarını garanti etmiştir? Tümüne mi garantör olmuştur, yoksa... Burada kötü bir örnek var. Niye kötü örnek? Yuvacık Barajı var bizim Kocaeli’nde, biz yaptık, bizim belediyemiz yaptı onu, Sefa Sirmen döneminde. Hatta, yargılanmak istediler, “Dokunulmazlığı var.” dendi, sonra dokunulmazlığı kalktı, hâlâ dokunulmazlığı kalkmış vaziyette. Üç defa yargıladılar, beş defa yargıladılar ama Cumhurbaşkanının imzası, Devlet Planlamanın imzası olan bir projeydi. Pahalı yapılmış olabilir, eksik yapılmış olabilir, o tarafına da girmiyorum ama bir şey vardı o projede; hazine garantisi vardı. Hazine garantisi olduğu için Kocaeli Büyükşehir Belediyesi ne Sefa Sirmen zamanında ne de AKP döneminde, şimdi, on yıllık dönemde, on bir yıllık dönemde 1 lira hazineye para ödemedi ve şu anda hazineye Kocaeli Büyükşehir Belediyesinin ondan dolayı 5 katrilyon borcu gözüküyor. Bu neden kaynaklanıyor? Nasıl olsa hazine benim adıma ödedi parayı, borcu bitti. Yap-işlet-devret modeli Türkiye’de ilk uygulanan modeldi. Hazine parayı ödedi, bitti. Biz o özel şirkete, o işi yapan şirkete, hatta Belediyeye devroldu şimdi baraj, beş kuruş borcu kalmadı ama Büyükşehir Belediyesinin şu anda 5 katrilyon sadece hazineye borcu var. Başarı sıralamasında 7’nci sıradaymış Kocaeli Büyükşehir ama Avrupa’nın da en borçlu belediyesi 14 katrilyonla. Bu arada tırnak içinde bunları da söyleyeyim ki başarı hikâyesi anlatıyor anlaşılmasın burada. Bu 5 katrilyon borcu ödemiyor. E tabii, sizin belediyeniz olduğu için yani -sizin demeyeceğim- iktidar partisinin belediyesi olduğu için de normal İzmir Büyükşehir Belediyesi aldığı borçlara karşı yüzde 30 kesilirken Kocaeli Büyükşehir Belediyesinin aldığı devlet yardımından, İller Bankasındaki paydan sadece yüzde 9 kesilmiş ortalaması, aylık bazda, gelirinden. Şimdi, niye girdim buraya? Hazine garantisinin gelecekte ne kadar sıkıntılı bir durumu doğuracağını ben bildiğim için buradan da uyarıyorum, tutanaklara da geçsin diye söylüyorum. “Devleti dolandıran” diyorum bu şirketler için. Çünkü, kara yollarında var, hava yollarında var, yap-işlette var, elektrik dağıtım şirketlerinde var ve hepsi şaibeli bu ihalelerin, hepsi şaibeli. Tape’lerde, dinleme tutanaklarında hepsi mevcut ve bunlar yarın hepimizin başına iş açacak burada. Hem devletten ödeyeceği garanti parayı alacak ki 6 milyar euro civarında on iki yıl da devlet bir para ödeyecek bunlara, garanti yolcu parası. Diyeceksiniz ki: “Yolcu eksik olursa ödeyecek.” ama bana göre Sabiha Gökçen örneğinden gördüğümüz gibi, bugün yetmiyor ama Sabiha Gökçen on yıl yolcu kapasitesinin, düşünülen kapasitenin yüzde 50’sine ulaşmadan, belki yüzde 30’larında, belki yüzde 20’lerinde çalıştı. Ama şimdi yetmiyor, ayrı konu. Bu da iyi düşünülmüş, bu şirketler burada da iyi kollarlanmış. Biliyor ki devlet de, siz de, herkes on-on iki senede veya daha kısa zamanda burası bu yolcu kapasitesine ulaşamayacak. Zaten maliyetlerin bir kısmını da, 6 milyar eurosunu devlet karşılamış olacak burada ve işin kötü tarafı da bütün parayı hazineye ödettirecekler, en çok korkum da bu, bunu da burada ifade etmek istiyorum.

Sorduğum soru zaten çok netti: 30 metrede kazancı ne kadar olacak bu firmaların ve güvenlik açısından tehlike arz edip arz etmediği. Bu yerin doğru olduğuna hâlen, siyasi baskıları umarım bir kenara bırakarak... Biz olması gerektiğini söylüyoruz. “Yapımına veya üçüncü havaalanına, üçüncü köprüye karşıyım ha, yapmayın, böyle bir yatırıma ihtiyaç yok.” demiyorum, bu konu da yanlış anlaşılmasın ama yöntemi, yeri ve bana göre verildiği konsorsiyum Türkiye’nin tüm değerlerini hortumlayan bir konsorsiyum. O anlamda gelecekte başımıza iş açacağını düşünüyorum. Umarım benim düşündüğüm gibi olmaz, bunu da ilave ediyorum arkadaşlar, umarım bu benim düşündüğüm gibi olmaz. Sizlerin iyi niyetle – diyeyim- yaklaşarak hazine garantisi verdiğiniz, kodları indirdiğiniz ya da birtakım finansal imkânlar tanıdığınız bu şirketler bu işleri yaparlar ve devlet bu işten zarar görmez diyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkürler.

Sayın Günay, buyurun.

ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Sayın Başkanım, çok kısaca teknik bir husus sormak istiyorum. Şimdi, arkadaşlarımız bu kot düşürülmesi meselesine değindiler.

Ben kurumunuzu tenzih ederek söylüyorum, Ulaştırma Bakanlığının hakikaten biraz kâğıt üzerinde, çalakalem birçok proje yaptığını biliyorum. Burada da galiba böyle bir husus gündemde, Sayıştay raporunda da 2013 yılında zikredilmiş. Bu eş zamanlı olarak üçüncü havaalanıyla Kanal İstanbul Projesi’nin yapılacağı da varsayılmış ve Kanal İstanbul Projesi’nden çıkacak olan hafriyatın burada kullanılması düşünülmüş. 1,7 milyar metreküp gibi son derece yüksek rakamlar var ama Kanal İstanbul hiçbir etüdü yapıp ciddiye kavuşmamış bir proje olduğu için şu anda durdu ve bence de galiba yapılamayacak. Yapılmamasının da ekolojik dengeler açısından daha doğru olduğu konusunu çok ciddiye aldığımız bilim insanları söylüyor. Tabii, burada, şartname sırasında öngörülen bir varsayım da gerçekleşmemiş oluyor. Kanal İstanbul’dan buraya nakil olmayınca başka yerden ve çok daha büyük maliyetlerle belki çok yüksek miktarda dolgu yapmak gerekiyor. Şimdi, bu kotun

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon :KİT

Giriş :

Tarih :15/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 29

düşürülmesi bundan mı kaynaklanıyor, yani bu projelerin tasarımı sırasındaki öngörüsüzlükten mi kaynaklanıyor, bunu sormak istiyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Cevap için, buyurun Orhan Bey.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Evet, teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Bir kere, müsaade ederseniz sondan başlayayım.

Kotun düşürülmesinin sebeplerinden birisi oradan beklenen hafriyat olabilir ama sadece, tek başına sebep o değil, başka teknik sebepler de var.

Sayın Akar gitti ama...

BAŞKAN – Tutanaklara geçtiği için onlar daha sonra takip ederler.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Müsaade ederseniz, evet, cevaplayayım.

Şimdi, yapılan değişiklikler... Bir kere ihale ilanına çıkıldığı andan itibaren bu ihaleyle ilgilenen tüm kurumların, kuruluşların, şirketlerin idaremize sormuş olduğu sorulara verilen cevaplar ortada ve bunlar ihale dokümanlarının devamı, ayrılmaz bir parçası. Bu sorularda, zeyilnameyle cevap verilen bu sorularda bu kotlarda değişiklik olup olmayacağına dair sorular soruldu ihaleyle ilgilenen, şartname alan veya alma niyetinde olan tüm şirketler... Biz bunları açıklıkla bunun nasıl olabileceğini söyledik. Müsaade ederseniz bizim uygulama sözleşmemizdeki aynı maddeyi okuyayım: “Uygulama projeleri, hesaplar, raporlar ve benzeri yapım sözleşmesi eklerinde belirlenen şartlara, avan projelere, esas ve tiplere, ihtiyaç programlarına, teknik ve sanat kurallarına uygun olarak görevli şirket tarafından iş programını aksatmayacak şekilde hazırlanacak, uygulamada gerekli görülecek tüm ölçüleri ve ayrıntıları kapsayacaktır. Statik ve zemin iyileştirme projeleri için üniversite onayı alınacaktır. İşe ait uygulama projelerinin hazırlanması aşamasında ihale eki avan projelerde belirtilen kot ve koordinatlar, gerekli hesap ve dokümanlar doğrultusunda mânialar vesaire dikkate alınarak idarenin onayıyla değişiklik arz edebilir.”

İhaleye bir avan projeye çıkılmış, bu avan projede birtakım öngörüler olmuş fakat bu avan projedeki öngörülerin daha sonra idarenin onayıyla değiştirilebileceği ihaleye şartname alan veya girme niyetinde olan tüm şirketlere ayırım yapmaksızın bildirilmiş. Dolayısıyla, bu ihaleye giren tüm şirketler veya girme niyetinde olanlar bu şartları bilerek, ileride böyle bir proje yaptığında idarenin onayıyla kotların veya koordinatların... Koordinattan bahsettiğimiz şey de o gün için -az önce arz ettiğim gibi- bir avan proje yapılıyor; işte, pistin lokasyonu, kulenin yeri, terminalin yeri, bunların koordinatları, bunlar değişiklik arz edebilir son duruma göre idarenin onayıyla. Buna imkân verecek bir şekilde ihaleye çıkıldı.

İkincisi: Bu ihale tüm dünyanın gözü önünde ve herkese açık yapıldı. Yani, bu ihaleye katılımın olabildiğince fazla olabilmesi için biz her türlü gayreti gösterdik. Nitekim, iki tanesi yabancı ortaklığı, ciddi yabancı ortaklığı, TAV ve IC FRAPORT şirketi; bir tanesi Fransızlarla, bir tanesi Almanlarla ortak olan iki şirket girdi, ayrıca bu konsorsiyum girdi, bir diğer şirketimiz daha girdi. Ve bu üç tane şirket de ihalenin sonuna kadar yarıştan kopmadılar. Yani, 95’inci turda -100’e yakın tur yapıldı çünkü- ihale neticelendi. Ve bir altındaki firma, Almanların baskın ortak olduğu firma 1 milyon lira eksikle bu ihaleyi kaybetti, Fransızların baskın olduğu diğer firma 50 milyon eksikle bu ihaleyi kaybetti. Dolayısıyla, bu ihale sadece bir konsorsiyuma yönelik yapılmış bir çalışma kesinlikle değildir. Bunu biz idare olarak kesinlikle kabul etmiyoruz, şiddetle.

MEHMET ŞEKER (Gaziantep) – İhalenin başında hazine garantisi var mıydı Sayın Genel Müdürüm?

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Geleceğim ona da, müsaade ederseniz.

Bu ihalenin şartnamesinde, başında da, sonunda da, bugün de hazine garantisi söz konusu değildir kesinlikle. İhale şartnamesinde, zeyilnamelerde ve tüm yapılan yazışmalarda hiçbir şekilde bu ihaleye hazine garantisi verileceği şeklinde hiçbir beyan yoktur, dolayısıyla hazine garantisi söz konusu kesinlikle değildir.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Bugün?

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Bugün değil, evet. O zaman da değildi, bugün de değildir.

BAŞKAN – Sayın Akar, niye peki? Ben merak ediyorum, bu bilgileri nereden alıp siz yöneltiyorsunuz, bu tür değerlendirmeler yapıyorsunuz? Yani, çok ciddi iddialarda bulunuyorsunuz ama...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Hayır, bakın...

BAŞKAN – Aslı yok yani.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Plan ve Bütçe tutanaklarını getirtelim. Kredilere sadece üç projede hazine garantisi verildiğini ifade etti Plan ve Bütçede Lütfi Bey. Körfez geçişi, yeni havalimanı ve üçüncü...

BAŞKAN - Ama, bakın, Devlet Hava Meydanları Genel Müdürlüğü...

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Kesinlikle böyle bir hazine garantisi mümkün değil.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon :KİT

Giriş :

Tarih :15/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 30

BAŞKAN – Hazine garantisi olmadığını net bir şekilde burada bildiriyorlar.
DHMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Hazine temsilcilerimiz de burada.
HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Sayın Genel Müdürüm, onu söylemiyorum.
BAŞKAN – Ama, yani, öyle bir iddiada bulundunuz ki...
HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Özellikle soruldu, özellikle soruldu orada.
BÜLENT BELEN (Tekirdağ) - Sayın Başkan, Hazine temsilcisi cevap versin.
BAŞKAN – Yani, Genel Müdürün görüşlerine... Tamam, ondan da isteyelim.
Peki, ondan sonra, lütfen... Yani, bu tür bir iddiayı buraya taşıyıp o kadar büyük ithamlarla hazine garantisinin verileceği, ülkenin zarara uğratılacağı, vesaire...
HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Ya, ben bu iddiayı taşımakla yükümlüyüm Sayın Başkan.
BAŞKAN – Ama burada biz, yani... Bu kadar sert iddialar getiriyorsunuz ama hiçbir alakası yok gerçekten.
ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Sayın Başkan, 2012'nin sonunda -arkadaşlar teknik olarak daha ayrıntılı bilgi verirler, Sayıştay da bilir- bir yatırım akim kalırsa, idare yüklenmek zorunda kalırsa onun dış finansmanını idarenin üstlenebileceği konusunda –doğrudan hazine garantisi belki değil ama- bir mevzuat değişikliği yapıldı.
DHMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – O farklı bir şey.
ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Ama doğrudan sizi kapsamamakla birlikte bu ihaleyi de bence bir ölçüde kapsıyor, değil mi?
DHMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Evet, orada idare tarafından herhangi bir projeyi feshetmesi durumunda kredinin...
ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – İşletmesi veya işin akim kalması yani benim bildiğim.
DHMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Ama tek taraflı.
ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Onu şey edebilir.
DHMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Müsaade ederseniz Genel Müdür Yardımcım bu konuda bir açıklama yapacak detaylı.
BAŞKAN – Tabii, buyurun.
ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Bir de Sayıştay o konuda bize bilgi versin.
DHMİ GENEL MÜDÜR YARDIMCISI FUNDA OCAK – Efendim, yüce heyetinizi saygıyla selamlıyorum.
Şimdi, hiçbir surette –Sayın Genel Müdürümün arz ettiği gibi- hazine garantisi, gelen kredilere geri ödeme garantisi kesinlikle yoktur ne başında ne de bugün için. Herhâlde tartışma konusu şununla karıştırılıyor: Hazine 3996 sayılı Kanun'la, 4749 sayılı Borçlanma Kanunu'nun ilgili hükümleri uyarınca genel ve özel bütçeli kuruluşlara 2012 yılında yapılan bir düzenlemeyle sadece fesih durumlarında, eğer yapılan tesise fesih tarihinde idareler bedelsiz olarak el koyuyorlarsa –ki bu çok önemli bir ayrıntıdır- o zaman fesih durumunda kullanılmış ancak geriye ödenmemiş kredileri üstlenebiliyor.
BAŞKAN – Çok farklı bir şey.
DHMİ GENEL MÜDÜR YARDIMCISI FUNDA OCAK – Ama bu sadece genel ve özel bütçeli kuruluşlar için. Malumunuz Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü genel ve özel bütçeli bir kuruluş değildir, bir KİT'tir. Bütçesi farklıdır ve hazine burada da, bizde asla devreye girmemektedir. Bizim yaptığımız sözleşmede, ihale şartnamesinde, şayet fesih olursa sözleşme –bu yatırım döneminde olabilir, işletme döneminde olabilir- fesih tarihinde idaremiz yapılmış olan tesise bedelsiz olarak el koyuyor. Bedelsiz olarak el koyduğu için el koyduğu tarihte eğer ödenmemiş bir kredi borcu varsa sadece bu durumda o borcu üstleniyor. Bu normal bir üstlenme değildir, fesih durumuyla sınırlıdır ve mutlaka tesise bedelsiz el konulmak kayıt ve şartıyla geçerli, şartlı bir husustur.
BAŞKAN – Anlaşıldı.
DHMİ GENEL MÜDÜR YARDIMCISI FUNDA OCAK – Burada da hazine devrede değildir efendim.
Arz ediyorum.
BAŞKAN – Hazineden bu konuyla ilgili bilgi verecek olan bir arkadaşımız varsa buyursun.
Evet, buyurun.
HAZİNE MÜSTEŞARLIĞI TEMSİLCİSİ BATUHAN NAFİ ÖCAL - Şöyle: En son hazine garantisi 1999 yılında verildi yani üçüncü havalimanına kesinlikle verilmiş bir garanti yoktur. Toplamda 17 projeye garanti verilmiştir; 16 enerji ve bir su projesi olmak üzere 17 projeye garanti verilmiştir.
BAŞKAN – Geçmişte?
HAZİNE MÜSTEŞARLIĞI TEMSİLCİSİ BATUHAN NAFİ ÖCAL - Evet.
Beyefendinin söylediği, üç proje dedi. Üç projeye borç üstlenimi verildi, bu ayrı bir mekanizma.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon :KİT

Giriş :

Tarih :15/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 31

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Doğru söylüyorsun. “Borç üstlenimi”nin kelime anlamı farklı, “hazine garantisi” farklı bir şey.

HAZİNE MÜSTEŞARLIĞI TEMSİLCİSİ BATUHAN NAFİ ÖCAL - Evet, o eskiyi çağırıyor. Yani, borç üstlenimi verilen üç proje de: Bir, üçüncü köprü sizin söylediğiniz gibi; iki, İzmir-İstanbul otoyolu; üçüncüsü de İstanbul’daki Tüp Tünel Geçiş Projesi’dir. Bu üç proje dışında borç üstlenimi verilmiş bir proje yok. Zaten şöyle: Bu üçüncü havalimanı projesine de borç üstlenimi verilmesi mümkün değil. Bizim 19 Nisan 2014 tarihinde yönetmeliğimiz çıktı. Bu yönetmeliğe göre genel ve özel bütçeli idarelere sadece borç üstlenimi verebiliyoruz. Ayrıca, bu borç üstleniminin uygulama sözleşmesinde öngörülmesi gerekiyor. Yani, bu proje uygulama sözleşmesinde öngörülmediği için zaten bize gelseler de biz bir borç üstlenimi veremiyoruz.

ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Yani, işlem uygulama sözleşmesinin...

HAZİNE MÜSTEŞARLIĞI TEMSİLCİSİ BATUHAN NAFİ ÖCAL - Ama ihale öncesi, efendim, kusura bakmayın...

ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Uygulama Sözleşmesinin 36’ncı maddesinin (d) bendine, İstanbul yeni havalimanı uygulama sözleşmesinin 36’ncı maddesinin (d) bendine bu hüküm eklenmiştir. Bu yasal düzenlemeyle, büyük yatırım kaynağı gerektiren projelerde finansmanın daha kolay sağlanabilmesinin yanı sıra ihalelere olan ilgiyi artırarak rekabetin oluşmasını da sağlayabilecektir. Bunun yanı sıra, projelerin iyi hazırlanmaması ve genel ekonomik kriz dönemleri gibi nedenlerle bu süreçlerdeki sıkıntılar sonucunda ise idarelerin yüksek mali yükümlülüklerle karşılaşma olasılığı bulunmaktadır.” diye 2013 raporunda yer alıyor. Bize bunu izah edin işte.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Ben hazine garantisi dediğim için özür diliyorum.

BAŞKAN – Bir dakika arkadaşlar...

Borç üstlenilmesiyle ilgili bir konu var mı?

Buyurun Funda Hanım.

DHİMİ GENEL MÜDÜR YARDIMCISI FUNDA OCAK – Sayın Başkanım, bizim ihale şartnamesinde, az önce ifade ettiğim gibi, eğer sözleşme feshe giderse idare der ki: “Fesih tarihinde yapılmış olan tesise bedelsiz el koyarım.” Bedelsiz el koyduğu için o tesiste kullanılmış krediden geriye o tarihte ödenmemiş tutarını idare üstlenir. Bu bizim ihale şartnamemizde vardır. Kanunda da (11/a) maddesinde, 3996’da tanımlanmıştır ama burada devrede hazine yoktur efendim, hazine bize borç üstlenimi yapamaz çünkü biz KİT’iz.

BAŞKAN – Bir şey daha soracağım: Bedelsiz devirde aldıktan sonra, geri kalan borcun ödenmesi hâlinde bile kamu zararı fiili anlamda oluşabilir mi, böyle bir sorun yaşanabilir mi?

DHİMİ GENEL MÜDÜR YARDIMCISI FUNDA OCAK – Sayın Başkanım, biz bakiye kredileri üstlenmiyoruz kesinlikle. Sadece bedelsiz el koyduğumuz tesiste kullanılmış kadarlık kısmını üstleniyoruz. Bu ayrımı son derece önemlidir ve şartnameyi de yatırıma dönmüş...

BAŞKAN – Fiilen zarara uğrama olasılığı var mıdır?

DHİMİ GENEL MÜDÜR YARDIMCISI FUNDA OCAK – Hayır efendim, hayır, mümkün değil.

BAŞKAN – Olamaz. Bu de böylece...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Bir söz alabilir miyim Sayın Başkan?

BAŞKAN – Buyurun.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Haklısınız. Biraz evvel dediğim duyulmadı ama Esad’a, Esed, İŞİD’e DEAŞ, hazine garantisini de borç üstlenme olarak değiştirdik. Güzel bir algı yönetimi yapıyoruz, doğrudur ama siz biraz evvel “Biz KİT’iz, KİT’iz” diye oradan bağırıyorsunuz da 14 bin metrekare araziye KİT Kanunu’na göre bedelsiz olarak verme şansınız olmamasına rağmen hazineye devredip cami ve Diyanet İşleri Başkanlığına devredildi mi, edilmedi mi? Onu da söyleyin. Bağırınız “KİT olarak veremeyiz, veremeyiz.”, sayfalar dolusu yazı yazdınız.

AYDIN BIYIKLIOĞLU (Trabzon) – Şu konuyla alakalı...

BAŞKAN – Hayır, hanımefendi şunu söylüyor: “Biz KİT’iz, bunu yapamayız, borç üstlenemeyiz.” Siz üstlenmeyin ama bakanların açıklaması var, Ekonomi Bakanının “Bu yapılan iş doğrudur.” demesi var. Bunların hepsi var.

BAŞKAN – Eksik bilgiyle...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Ben umarım bu böyle gerçekleşmez, benim söylediğim şekilde gerçekleşmez, umarım devlet zarara uğramaz. Onun için bunları ifade etmeye çalışıyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Uğramaz, uğramaz, merak etme.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon :KİT

Giriş :

Tarih :15/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 32

MEHMET ŞEKER (Gaziantep) – Sayın Başkanım, bu kanun Türkiye Büyük Millet Meclisinden geçtiğinde bu milletvekili arkadaşlarımız oradaydı, sizler de oradaydınız, siz de oradaydınız. 1 milyar doların üstündeki yatırımlarda zaten bu hazine garantisi getirildi. Biliyorsunuz, o kanun değişikliği öyle geldi.

TURGAY DEVELİ (Adana) – Hazine garantisi değil, borç üstlenme.

MEHMET ŞEKER (Gaziantep) – Ya, neyse, ismi çok önemli değil ki arkadaşlar. Biz bunu duyduk kulağımızla.

BAŞKAN – O ikisi arasındaki bu mekanizmayı da hazinedeki arkadaşımız farklı bir adlandırmayla mı aynı mekanizma kullanılıyor, yoksa farklı bir mekanizma mı üretilmiş, onu da ayrıca bilgi olarak alalım.

MEHMET ŞEKER (Gaziantep) – Efendim, şimdi, bunu netleştirecek bir tek Sayıştayın kendi raporunda var. Niye eleştiriyor? Yani, eğer dediği gibi Sayın Genel Müdür Yardımcımızın, bir sıkıntı yoksa, devlet zarara uğramıyorsa, Sayıştay da durup oturduğu yerde bunu niye yazdı oraya?

BAŞKAN – Yazabilir.

MEHMET ŞEKER (Gaziantep) – Yazabilir olur mu efendim, niye yazıyor?

BAŞKAN – Fiili olarak böyle bir şeye imkân var mı, zarara uğratılması gibi bir şey var mı? Bakalım, soruyoruz.

MEHMET ŞEKER (Gaziantep) – Efendim, söylüyor arkadaşlarımız, niye yazmışlar, ben de onu soruyorum.

BAŞKAN – Cevap verecekler.

Buyurun. Neden yazdınız arkadaşlar? Eğer kamu zararı söz konusu değilse, pratik olarak böyle bir şeyin olması mümkün değilse neden yazdınız?

Buyurun.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Sayın Başkanım, İstanbul üçüncü havalimanıyla ilgili olarak yaptığımız bu konu bir tespittir. Yani, şöyle bir tespittir: O dönemlerde sürekli olarak hazine garantisi şeklinde gerek kamuoyunda gerek farklı noktalarda konular tartışılıyordu. Biz değerlendirmelerimiz çerçevesinde bunun bir hazine garantisi olmadığını, bir anlamda borç üstlenimiyle ilişkili olduğu sonucuna vardık ve bu çerçeve içinde ise uygulama yönetmeliğinin 36'ncı maddesi çerçevesinde bir değerlendirme yaptık. Eğer izin vererseniz 36'ncı maddenin (d) fıkrasını okumak istiyorum:

“Fesih hâlinde kullanılmış kredilerin durumu

Sözleşmenin feshi halinde yatırıma tahsis edilmiş ve krediden çekilerek yatırımda kullanılmış ancak sözleşmenin fesih tarihine kadar kredi kuruluşlarına geri ödenmemiş kredilerin işbu maddenin (a), (b) şıkları kapsamında –ki burada (a), (b)'de fesih durumları da anlatılıyor Sayın Başkanım- ana para ve faiz giderleri, (c) şikkına göre feshi durumunda ise ana para ve tüm finansman giderleri mevcut kredi sözleşmesindeki şartlar ve süreler dâhilinde idare tarafından kredi kuruluşlarına ödenecektir.”

Biz bu çerçeve içinde durum tespiti yaparak sonuç hasıl ettik.

Arz ederim.

BAŞKAN – Şu borç üstlenimiyle hazine garantisi arasındaki mekanizma farkını da hazinedeki arkadaşımız bize açıklarsa memnun oluruz.

HAZİNE MÜSTEŞARLIĞI TEMSİLCİSİ BATUHAN NAFİ ÖCAL – Efendim, borç üstlenimini ben anlatabilirim size. Yatırım garantisi hakkında çok fazla bir bilgim yok, bildiğim kadarıyla anlatabilirim ama. Borç üstlenimi fesih durumunda kredinin üstlenilmesiyle alakalı bir şey. Onun da bazı şartları var. Fesih durumunda örneğin mesela, şirketin öz kaynağı yanıyor yani öz kaynağıyla ilgili bir üstlenim söz konusu değil. Kredinin de belli şartlarda belli oranları üstleniyor, tamamı üstlenilmiyor. Ayrıca, hâlihazırdaki inşaat alınıp idareye devrediliyor. Yani, idare karşılığında borç üstlenilmiş oluyor.

Hazine yatırım garantisi biraz daha farklı bir durum. Ona dediğim gibi, çok hâkim değilim.

BAŞKAN – Şu an itibarıyla bununla ilgili olarak, bu değerlendirmelerle ilgili olarak bir hazine garantisinin olmadığı, verilmediği, hazine garantisi uygulamasının zaten 1999 yılı itibarıyla kullanıldığı, ondan sonra böyle bir uygulamanın gündeme gelmediğini de burada ifade ediyoruz.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Ben ifade etmiyorum sayın Başkanım, hâlen ısrar ediyorum.

BAŞKAN – Olabilir, o sizin ısrarınız olabilir ama böyle olmadığı da beyan olarak tutanaklara da yansısın. Böyle bir şey yok.

TURGAY DEVELİ (Adana) – Ben bir örnek vermek istiyorum aslında bu tartışılan soruyla ilgili. Hazine garantisi ya da borç üstlenilmesinin dışında, burada aslında dikkat edilmesi gereken temel nokta, bir ihale nasıl ihaleye çağrı yapılıyorsa aslında ihalenin nasıl sonuçlanacağı ve işin de nereye gideceği başından belli arkadaşlar. Bunu yaşadıklarımızla hepimiz görüyoruz, biliyoruz.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon :KİT

Giriş :

Tarih :15/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 33

Size bir örnek vereyim ben. Bu anlattıklarımızın sonucunu ispatlayan, yaşanan bir tarih. Adana’da bir hafif raylı sistem projesi ihalesi var.

AYDIN BIYIKLIOĞLU (Trabzon) – Demir yollarında konuşsana, orada gireceğiz ya.

TURGAY DEVELİ (Adana) – Yok, yok avan projeye örnek vereceğim bunu ben. Şimdi, otuz yıl, kırk yıldan beri tartışılan bir projeydi bu. Dönemin belediye başkanı ihaleye, 331 milyon dış finansman kaynaklı, kredili projeye, otuz kırk yıldan beri tartışılan, onlarca defa fizibilitesi yapılan, uygulama projeleri çizilen projeye avan projeye çıktı ihaleye. Avan proje ne demek? Avan proje, A4 kâğıdı üzerine alıp “Şuradan treni geçireceğim, şuradan dibe batacak, şurada durak yapacağım.” demektir. Buna göre çıkılan bir ihalede her şey idarenin elindedir arkadaşlar. İdarenin iyi niyetli, kötü niyetli olduğunu sorgulamıyorum burada, idarenin elinde olduğunu söylüyorum. 331 milyon dolarla çıkılan ihalede, Adana’da gerçekleşen, öz kaynakları 1 milyar dolar, şu anda hâlâ da 1 milyar dolar borcumuz var arkadaşlar avan projeye ihaleye çıkıldığı için. Şimdi, burada işin başında Sayın Genel Müdür okudu doğrudur; ihale şartnamesinde, uygulama projesinde idarenin her türlü değişiklik yapma yetkisi vardır, o kendisini kurtarıyor, o madde kendini kurtarıyor ama bu bir siyasi iradenin tecellisine dönüşmektedir. Siyasi irade isterse kendi dışında alınan -Haydar’ın iddiasının doğruluğunu anlatmaya çalışıyorum, o havuz sorunsalını- başka bir firma o ihaleyi aldığı anda o şirketin burnundan bunun fitil fitil getirileceğinin ispatıdır bu. Türkiye’de buna benzer yüzlerce örnek vardır. Burada yanlış olan, bu projelerin etüt fizibilitelerinin yapılması, uygulama projelerinin tamamlanmasıyla ihaleye çıkılsaydı bugün “Kot 90 mı olacak, 60 mı olacak; 3 milyar, 5 milyar, 6 milyar dolar Euro zarar mı yapılacak?” tartışmalarını bugün hiç tartışmazdık. Sorun budur ve tektir. İrade buna avan projeye çıktığı için, daha sonraki uygulamaları kendi eline geçirmek için böyle bir uygulama yapmıştır.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Burada Sayıştay raporunda ifade edilen cümlelerin önünde rekabetin sağlanabilmesi, daha çok firmanın ihaleye ilgi duyabilmesi teminen bu 36’ncı maddenin (d) fıkrasının sözleşmeye konu edildiği ifade ediliyor. Tabii, arkadaşlarımız sağ olsunlar, o kısmı okumadan diğer olumsuz kısmı ön plana çıkartıyorlar ve birçok da ithamı burada yapıyorlar. Ben bu noktada da üzüntü duyduğumu ifade ediyorum.

MEHMET ŞEKER (Gaziantep) – Siz üzülmeyin Sayın Başkan.

BAŞKAN – Üzüldüm yani o kadar çok şey söylendi ki.

MEHMET ŞEKER (Gaziantep) – Ama bakın, bu kanun Türkiye Büyük Millet Meclisinden geçti.

BAŞKAN – Bunun bir sakıncası yok, yürütmenin tercihidir netice itibarıyla arkadaşlar. Yürütme fiilen bu noktada eğer rekabeti artıracak olarak böyle bir önlemin alınmasını gerekli görüyorsa bunu sözleşmelere konu eder, yürütmenin tercihidir. Var mı bir olumsuz tarafı; şu ana kadar feshedilmiş, el konulmuş, kamunun zarara uğradığı bir konu var mı? Yok. Olmayan bir şeyi tartışırken burada birçok ithamla da maalesef karşı karşıya kalıyoruz.

Buyurun.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Efendim, bir iki eksik nokta kalmıştı. Kotun düşürülmesinin hiçbir şekilde güvenlikle alakası yok çünkü gerek yapılan mania planları gerekse havalimanının dizaynıyla ilgili planlarda CAT III şartlarında tüm pistlerin hizmet verebilmesi öngörülmüş. Dolayısıyla, yani, en düşük görüş şartlarında uçak iniş kalkışına imkân verecek şekilde bu kotlar emniyetli olarak yapılmıştır. Yani, aksi takdirde, emniyeti ihlal...

BÜLENT BELEN (Tekirdağ) – Havalimanı gibi olmaz inşallah.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Değil. Emniyeti ihlal edecek bir durum söz konusu olduğunda zaten buraya hiçbir hava yolu şirketi de uçağını göndermez. Dolayısıyla, böyle bir durum söz konusu değil.

Hatay’la ilgili konuda notlarımızı aldık, gerekli araştırmayı yapacağız. Bizdeki bilgiler farklı. Hatta orayı iyileştirmek için pek çok şey de yaptık, geçirimsizlik tabakası yaptık pistin etrafına.

Gaziantep konusuna gelince, Gaziantep Havalimanı’nın pisti ilk yapıldığında, ilk başlangıcında iki pist başı arasında çok büyük bir kot farkı vardı. Daha sonra bu kot farkının giderilmesi, oranın düzgün hâle getirilebilmesi ve bu da uçaklar için engel teşkil ediyordu yani inerken bir pist başında uçağın sanki yokuş yukarı gidiyormuş gibi bir durum söz konusuydu. Biraz havacılık kriterlerini zorlayan bir yapıdaydı. Bunu düzeltmemiz gerekiyordu. Bunun için işe başladığımızda Gaziantep Havalimanı’nın kapanmaması için paralel taksirut ve paralel taksirutu pist karakteristiğinde, pist standardında yaptık. Dolayısıyla, o paralel taksirut aslında yani şu andaki kullanılan pist paralel taksiruttur ama pist standardındadır ve havalimanında kesintisiz hizmet verilsin diye bunu yaptık. Daha sonra oraya bu dolgudan kaynaklanan birtakım çökmelerin olduğunu gördük. Bunun etüdünü yaptığımızda, bazı yerlerde bu çökmelerin artık tahammül edilemez boyutlara geldiğini görünce kaplamanın kaldırılıp altındaki malzemenin iyileştirilip tekrar sıkıştırılarak pistin yapılmasını öngördük. Daha önce çıktığımız ihale oydu ancak kaplamayı kaldırdığımızda, analizini yaptığımızda altındaki malzemenin, gördük ki bu malzeme bizim istediğimiz evsafa bir malzeme değil. Bununla ilgili hem soruşturma açtım hem de mahkemeye müracaat ederek

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon :KİT

Giriş :

Tarih :15/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 34

mahkeme tespiti yaptırdık ve bu firmayla ilgili de ihalelerden men kararı çıkarttık. Daha önce bu işi yapan firmayla ilgili bizim ihalelere girmekten men kararı çıkarttık. Dolayısıyla, burada gerekenler fazlasıyla yapılmıştır.

MEHMET ŞEKER (Gaziantep) – Tazminatla ilgili...

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Tabii yani bunun mali boyutu da yine o mahkemenin konusu. Yani, hem kurum içinde buna müsebbip olanlarla ilgili hem de şirketle ilgili her türlü soruşturma yapıldı, mahkemeye müracaat edildi. İşlem şu anda yürüyor ama tabii, bu pisti mutlaka bitirmemiz lazım. Onun için de ikmal inşaatıyla şu anda usulüne uygun pisti inşa etmek için tekrar ihaleye çıktık, yakın zamanda neticelenecek ama burada önemli olan şey şu: Bütün bunlar olurken Gaziantep’in hava trafiği hiçbir şekilde aksamadı. Geçen seneden bu seneye hem yolcuda hem uçak trafiğinde yüzde 22’ye yakın artış olmasına rağmen Gaziantep’te sorunsuz olarak bu hizmet verildi.

ILS’in olmadığı söyleniyor. Yanlış, ILS sistemi var. Şu anda Gaziantep’te ilk defa uyguladığımız, “side step” dediğimiz bir uygulama var. Yani ILS cihazı normal pistte, ana pistte şu anda tamirata olan ama o pistte yayını yaparken yanındaki paralel taksiruta uçağı indirebilecek şekilde düzenleme yaptık. Bu da yine uluslararası kurallar çerçevesinde tekniğine uygun yapılan bir çalışmadır. Buraya sefer yapacak olan pilotlar bunu gayet iyi bilir, yaklaşımda belli bir noktaya geldikten sonra hafif sola kayarak piste inişlerini yaparlar.

Tabii ki bu şekilde bir iniş normal, standart ILS’e göre biraz daha fazla görüş şartları istiyor. Düşük görüş şartlarında bu çok faydalı olmayabiliyor.

MEHMET ŞEKER (Gaziantep) - Kaç metre?

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – 1.200 metre diye biliyorum şu andaki “side step” uygulamasında. O olmamış olsaydı işte 600 metreler civarında uçak inebilecekti, 800 ile 600 arası inebilecekti. Ama Gaziantep’e özellikle bu geçtiğimiz günlerdeki sefer iptallerinin büyük bir çoğunluğu bunun daha da altındaki düşük görüş şartlarından. Özellikle Gaziantep yöresinde... Mesela geçen sene Şanlıurfa’da çok fazlaydı, bu sene Gaziantep’te fazla oldu, Konya’da çok fazla oldu. Yani bu tamamen meteorolojik şartlarla alakalı bir durum. Ha, bunu da iyileştirmek için her şeye rağmen, o paralel taksiruta da bir ILS cihazı kurmak için şu anda çalışmamızı yürütüyoruz, orada, yerinde yapılıyor. Oraya bunu koyacağız, sadece Gaziantep kamuoyu ILS’i çok daha fazla gündem konusu yapmasın diye.

Arz ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Yüksel...

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Hazır bu yeni havalimanı konuşulurken, İstanbul havalimanı, planlandığı üzere birinci etabı 2018’de tamamlanıyor. Bu 2018 yılı itibarıyla birinci etabın faaliyete geçmesi üzerine Atatürk Havalimanı tarifeli uçuşlara kapatılacak. Bu Atatürk Havalimanı’nda da şu anda da bir sıkışma söz konusu, özellikle dış hatlarda. Bu proje paydaşlarının talebiyle ek dış hatlar yatırımı yapılmak isteniyor. Bu 2018’de tarifeli uçaklara kapatılacağına göre, böyle bir yatırım yapılırken işletme süresi, yatırım tutarı, risk paylaşımı, imtiyaz hukuku ve ülke menfaati gibi kriter ve planlamalar da dikkate alınarak yeniden etüt edilmesini öneriyor Sayıştay. Bu tarifeli uçaklara kapatıldığında Atatürk Havalimanı ne amaçla kullanılacaktır? Ayrıca, TAV’ın buradaki sözleşmesi 2021 yılına kadar sürüyor bildiğim kadarıyla. Bunun yanında orada başka sözleşmeleri olan firmalar da var. Kısacası, yani bu Atatürk Havalimanı’nın durumu ne olacak? Bu, öbür tarafta yapılan sözleşmeyle sanki bunun sözleşmesi arasında aykırılıklar, çelişkiler var gibi görünüyor, bu çelişkiler nasıl giderilecek?

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Efendim, müsaadenizle arz edeyim.

BAŞKAN – Buyurun.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Tabii, ihale öncesinde bütün bunlar düşünüldü ve değerlendirildi, gerek ihale dokümanlarına gerekse zeyilnamelere bunlar dercedildi, ihale dokümanlarının ekinde de dercedildi. Evet - arkadaşım o maddeyi buluyor- bizim ihale şartnamemizde yeni havalimanı yapıldığı zaman, ilk etabı devreye girdiği zaman Atatürk Havalimanı’ndan tarifeli seferlerin oraya kaydırılacağı şartnamemizde de öngörülmüştü. Tüm talipliler buna göre teklif verdiler. Yoksa, aksi takdirde ne olacağı belli olmayan bir yere kimse teklif vermezdi. Yolcu garantilerimizi de biz buna göre hesaplayarak yaptık yani eğer Atatürk Havalimanı aynı şekilde devam edecek olsaydı burası ne kadar yolcu çekeceği belirsiz bir havalimanı olacaktı. Dolayısıyla, bunu ortadan kaldırmak için hem Atatürk Havalimanı’nın gelecekteki durumunu ve buraya ne kadar yolcu aktaracağını hem de işte o garantilerin neye göre hesaplanacağını bir anlamda ortaya koymuş oldu.

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – Orada da şirketin bir önerisi var mesela. “Özellikle dış transferlerle ilgili yoğunluk var .” diyor dış hatlarda. O yolcu başına...

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Müsaade ederseniz geleceğim efendim.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon :KİT

Giriş :

Tarih :15/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 35

Şimdi, tabii, yeni havalimanı yapılıncaya kadar Atatürk Havalimanı son saate kadar açık durmak ve bu tarifeli seferlere hizmet vermek durumunda. Bir de havacılıkta şöyle bir durum da var: Bir kesintiye uğrayamazsınız, bir yerde “Tamam, ben durdum, burada duruyorum, daha ileri gidemiyorum.” diyemezsiniz. Türk Hava Yolları da buna dikkat ediyor. Dolayısıyla, sürekli volümü düşük de olsa bir büyüme trendi içerisinde. Bizim de bunun önünü açmamız, bunu engellemememiz gerekiyor ülke menfaatleri açısından ve Türk havacılığı açısından. Dolayısıyla, biz hava tarafında da birtakım yatırımlar yapıyoruz. İşte, 43 tane ilave park yeri yapılıyor çünkü buna ihtiyaç var ve 26 tane park yeri kısmı bitti Atatürk Havalimanı’nda. Aynı şekilde, Türk Hava Yolları da... Artık biz hava tarafını hallettiğimiz için, bu büyümenin önündeki tek engel terminal binasındaki kapasite sıkışıklığı kaldı. Böyle bir talep bize geldi, biz bu talebi değerlendirdik ve neticede, şirketin o yazmış olduğu şirketin kendi talebidir ama bizim onu kabul edeceğimiz, onu aynen onaylayacağımız diye bir şey kesinlikle söz konusu değildir. Biz yer tahsisini yaptık, oraya şirket kendisi tamamen kendi kaynaklarından harcayarak yatırımını yapacak, bize de oranın kirasını ödeyecek. Ayrıca bu projenin, onayladığımız projenin içerisinde ilave ticari alan olursa bunların gelirinin yüzde 50’sini de bize verecek. Dolayısıyla bizim devlet olarak, kamu olarak oraya yapacağımız, terminale yapacağımız hiçbir yatırım yok; terminalin yatırımını tamamen TAV şirketi yapacak ve bize de kira ödeyecek. Yani bu konuyu...

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – Tarifeli uçuşlara kapatılacağına göre ne olarak kullanılacak? Havaalanında bu şirket nereden, ne para kazanacak da size bunu ödeyecek?

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Şimdi, efendim, bu bahsettiğim hadise, havalimanının açık kaldığı zaman zarfında yani tarifeli uçuşların Atatürk Havalimanı’ndan yapılmaya devam ettiği süre zarfında olabilecek bir şey. Zaten ondan sonra burası genel havacılık, kargo, bakım onarım hizmetleri ve diğer havacılık faaliyetleri için yine kullanılacak, havalimanı kapanmayacak ama sadece tarifeli seferler yeni havalimanına kaydırılacak. Yani yapılan iş bundan ibaret. Şirket de etüdünü, fizibilitesini buna göre yaptı ki aramızda sözleşme de imzaladık. Yaklaşık 75 milyon euroya yakın bir yatırımı TAV şirketi kendisi yapacak.

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – İmzalandı mı?

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Evet, tabii. Yani dolayısıyla kurumdan herhangi bir şey çıkması söz konusu değil. Bunun gecikmesi de mümkün değil çünkü geciktirdiğinizde, süreyi uzattığınızda yolcu sıkışıklığı yaşanacak. Geçen sene Atatürk Havalimanı yıl sonu itibarıyla 56,5 milyon yolcuya hizmet verdi.

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – 2,5 euroyu da vermediniz.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Hayır; 2,5 euroyu yine aynı şekilde biz...

BAŞKAN – Evet, teşekkür ederiz Sayın Genel Müdürüm.

5 no.lu öneriyi oylayıp ara vereceğim, daha sonra görüşmeye devam ederiz.

5 no.lu öneriyi Sayıştayın izlemesi yönünde oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Arkadaşlar, saat 14.45’te tekrar toplanmak üzere birleşime ara veriyorum.

Kapanma Saati: 13.54

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon :KİT

Giriş :

Tarih :15/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 36

İKİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 14.47

BAŞKAN: Hasan Fehmi KİNAY (Kütahya)

BAŞKAN VEKİLİ: Ziver ÖZDEMİR (Batman)

SÖZCÜ: Şenol GÜRŞAN (Kırklareli)

KÂTİP: Faruk SEPTİOĞLU (Elâzığ)

-----0-----

BAŞKAN – Evet, Komisyonumuzun değerli üyeleri, hepinizi Başkanlık Divanı adına saygıyla selamlıyorum.

Müzakerelerimize kaldığımız yerden devam ediyoruz.

En son 2012 yılı 5 no.lu önerisini görüşmüş ve oylamaya geçmiştik ama oylamayı yapmamıştık.

2012 yılı 5 no.lu önerisinin Sayıştay tarafından izlenmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

6 no.lu öneriyi okutuyorum:

Öneri 6:

Türkiye’deki ATM Kaynaklarının Sistematik Modernizasyonu Projesi SMART kapsamında 2006 yılında 86,8 milyon avroya ihale edilen ve 25/9/2009 tarihine kadar geçici kabulü öngörülen ancak bu sürede tamamlanamadığı için 30/9/2010 tarihine kadar cezalı süre uzatımı verilen Ankara hava saha kontrol merkezi ile trafik kontrol komplekslerinin temin ve tesisi sistem alımı işinde üç yıldan uzun süredir devam eden kabul işlemleriyle ilgili gecikme ve aksaklıkların nihai şekilde giderilmesi sağlanarak sistemin bir an önce devreye alınması.

BAŞKAN – Cevap için buyurun.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Türkiye’deki ATM Kaynaklarının Sistematik Modernizasyonu SMART Projesi, ülkemiz hava sahasının mevcut uçuş güvenliğini artırmaya yönelik çok yönlü, kapsamı geniş ve Türk havasına özgü bir projedir. Hava trafik kontrolünü sağlayan donanımların ve operasyon odalarının özel koşullar gerektirmesi nedeniyle proje kapsamındaki havalimanlarına akıllı binalar olarak tabir edilen ısıtma, soğutma, aydınlatma, güvenlik ve benzeri tesislerinin hava trafik hizmetlerine özel olarak ele alınması nedeniyle projenin alt yapıya yönelik yapım işleri ve üst yapıya yönelik mal alım işleri aynı proje içinde yürütülmüştür. Ülkemizin hava sahasındaki uçuş güvenliğini daha etkin olarak sağlamak önem arz ettiğinden ve işin çok kapsamlı olması, teknik ve operasyonel olarak hava trafik kontrolünde ilkleri barındırması ve bizim hava sahamıza özel olmasından dolayı 22/7/2010 tarihinde merkezi Ankara ACC Hava Trafik Kontrol Merkezinde başlatılan kısmi geçici kabul çalışmaları kapsamındaki testler işin doğası gereği uzun sürmüştü, zaman zaman testler tekrarlanmıştır. Testler, iş kapsamındaki 7 merkezde eş zamanlı ve koordine ile yapılmış yüzlerce fonksiyon ve kompleks konfigürasyon nedeniyle merkezler arası ortak bir yaklaşım sağlanmaya çalışılmıştır. Bu ölçekteki dünyadaki tüm projelerin planlananlardan en az 2-3 katı zaman aldığı da bilinmektedir. Yazılımsal olarak teknik şartnamelerin gerekliliği olan test ve kısmi geçici kabul çalışmaları tamamlanmış, Ankara’nın kısmi geçici kabulü; 17/7/2013 tarihinde, Atatürk Havalimanı kısmi geçici kabulü 31/7/2013 tarihinde, Adnan Menderes Havalimanı kısmi geçici kabulü 2/8/2013 tarihinde, Dalaman ve Milas-Bodrum Havalimanı kısmi geçici kabulleri de 23/7/2013 tarihinde, Antalya Havalimanı kısmi geçici kabul tarihi ise 05/08/2013 tarihinde olmuş ve Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Ercan Havalimanı kısmi geçici kabulü 13/8/2013 tarihinde yapılmıştır. Söz konusu sistemlerin komple geçici kabulü ise 20 Mayıs 2014 tarihinde yapılmış ve bu tarih itibarıyla sözleşmesine göre azami sekiz ay sürecek olan geçiş dönemi başlamıştır. Tüm merkezlerde yüklenici firmayla beraber geçiş dönemi çalışmaları devam etmektedir. İşin sözleşmesine göre sekiz aylık geçiş sürecinin 20 Ocak tarihine kadar tamamlanması gerekmektedir. Geçiş sürecinin başarılı bir şekilde tamamlanmasına müteakip yeni sistemlerin hava trafik hizmetinde aktif olarak kullanılması planlanmıştır.

BAŞKAN – Evet, teşekkür ederiz.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Sayıştay ne diyor bu konuda?

BAŞKAN – Tabii, tabii.

AYDIN BIYIKLIOĞLU (Trabzon) – Sayın Genel Müdürüm, gerçi burada bir iki cümleyle ifade ettiniz yani birtakım destekleyici. Yani bu sistemin getirisi nedir? Çünkü burada “özel” dediniz, Türkiye’ye has.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Evet, doğru.

Müsaade eder misiniz?

BAŞKAN – Tabii, buyurun.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Efendim, bu sistem, Türkiye’deki hava trafik kaynaklarının sistematik modernizasyonu, tam kelime anlamı. Bunun anlamı şu: 1 milyon kilometrekarelik Türkiye hava sahasındaki hava

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon :KİT

Giriş :

Tarih :15/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 37

trafiğini kuruluşumuz yönetiyor. Hem sahadaki trafiği yani Türkiye üzerindeki herhangi bir havalimanına inen, kalkan trafikleri hem de hiç iniş kalkış yapmadan sahamızı transit olarak kullanan, geçen trafikleri biz bir merkezden yönetiyoruz. Şu an itibarıyla İstanbul ACC ve Ankara ACC dediğimiz FIR hattımız, 2 ACC tarafından kontrol ediliyor. Bu sistemle birlikte SMART Projesi devreye girdiğinde Ankara'da merkezî ACC dediğimiz tek bir merkezden Türkiye hava sahası yönetilecek ki Çubuk'a giderken hemen havalimanımızın sol tarafında büyük bir kompleks, büyük bir bina tek başına kontrol odası, 2 bin metrekare bölümsüz bir oda yani tek, yekpare bir oda, 85 tane kontrolör pozisyonu aynı anda tüm Türkiye hava sahasını kontrol edecek şekilde dizayn edilmiş bir merkez.

Bunun yanında ayrıca SMART Projesi'nin başka bileşenleri de var, 25 tane radar istasyonu yaptık yani Türkiye'nin tamamını radarla kaplayacak şekilde muhtelif bölgelerde radar istasyonlarımız var. Buradan, bu istasyonlardan, radar cihazlarının almış oldukları datalar bu merkezde toplanıyor. Bu merkezde toplanıp process edildikten sonra da hava trafik kontrolörünün önündeki monitöre bu kontrol hizmetini sağlayabilmesi için düşüyor.

Dolayısıyla çok karmaşık ve kompleks bir iş, aynı zamanda Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'ne de bunu kurduk ve şu anda orada başarıyla bu hizmete devam ediliyor, bir anlamda Türkiye'nin bölgedeki etkinliğini sağlamak bakımından da Güney Kıbrıs'a göre çok büyük avantaj sağlamış durumda hava sahasının etkin kontrolü açısından, böyle bir kazanımı da Kıbrıs için var. Ülkemizde bunu yapmamızın sebebi bu bahsettiğim merkezî ACC içindi, merkezî hava trafik kontrol ana merkezi içindi. Antalya'da, İstanbul'da, İzmir'de, Milas-Bodrum'da ve Dalaman havalimanlarımızda da yaklaşma kontrol amaçlı bu merkezleri kurduk. Yani bu yaklaşma kontrolünün anlamı şu: O havalimanına yaklaşan trafikleri radarla kontrol eden birim anlamında. Ankara'daki merkezî sistem yedekli olarak da kuruldu, Ankara'daki bu sistemde herhangi bir olumsuzluk olduğunda İstanbul devreye girerek yine tüm sahayı kontrol edebilecek. İstanbul'da böyle bir şey vuku bulduğunda İzmir yine tüm sahayı kontrol edebilecek, böylesine büyük bir proje.

Tabii, burada, önemli olan şey şu, yazımızda da, cevabımızda da arz etmeye çalıştık. Testler çok uzun sürüyor çünkü en ufak bir radar scope'undaki işaretin gerçek uçak olup olmadığı konusunda hiçbir tereddüde mahal vermeden bunun kabul edilmesi lazım yani dolayısıyla bu testler defalarca tekrarlanarak doğru olup olmadığına kani olunduktan sonra ancak kabulü yapılabilir. O bakımdan çok büyük bir proje, zaman uzamış gibi görünüyor fakat uzayan zamanı biz bir kazanım olarak değerlendiriyoruz kurum olarak, şunun için: Eğer bu proje ihalede öngörüldüğü vakitte bitmiş olsaydı biz 2010 yılının teknolojisini alacaktık, bugün 2014 yılının teknolojisini kullanıyoruz, bu zaman zarfında, ihaleye ilk çıktığımızda bu tür gecikmeleri öngördüğümüz için çünkü dünyadaki benzer projelerde çok daha düşük montanlı projelerde dahi bu süreler çok çok uzayabiliyor. Ara modernizasyon adı altında bir ön sistem yaptık ve o sistemle şu anda sorunsuz olarak hava trafiğine güvenli bir şekilde zaten hizmet veriyoruz. Bu sistem tamamen devreye girdiğinde hem hava sahamızın güvenilirliği, etkinliği, hem de hava trafik kontrolörlerimizin çalışma koşulları büyük ölçüde iyileştirilmiş olacak.

Arz ederim.

AYDIN BIYIKLIOĞLU (Trabzon) – Türk Silahlı Kuvvetlerine ilişkin bir şeyi var mı?

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Tabii, Türk Silahlı Kuvvetlerine de yani Türkiye hava sahasının tamamında bu kontrol hizmetini verdiğimiz için sivil, asker bir anlamda fark etmiyor çünkü Sivil Asker Koordinasyon Merkezi de yine bu sistemin içerisinde, bünyesinde.

AYDIN BIYIKLIOĞLU (Trabzon) – Şey, o ceza kelimesi firmaya...

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Ceza tabii ki firmaya yani firma bu ihaledeki gecikmesinden dolayı o ödemelerini cezalı aldı yani ceza kesildi ondan, o anlamda bir idare kaybı söz konusu değil. Bir de ayrıca hava seyrüseferine hizmet verdiği için bu sistem buna yapılan masrafin tamamı EUROCONTROL vasıtasıyla millî maliyet prensibi içerisinde ülkeye geri ödeniyor, ülkeden herhangi bir millî kaynak bunun için harcanmıyor.

Arz ederim.

BAŞKAN – Evet.

Sayın Akar.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Sayın Başkan, önce bir Sayıştay bir açıklama yapsın da ondan sonra ben konuşayım çünkü merak ediyorum Sayıştayın ne diyeceğini, ona göre konuşacağım.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Geçici kabulleri yapılmış efendim, kesin kabulleri henüz yapılmamış, biz izleyelim istiyoruz.

BAŞKAN – Tamam.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Evet, Sayın Başkan, şimdi, SMART Projesi'ni Sayın Genel Müdür anlattı, biz tabii onların uzmanlık alanına girip de öyle değil böyle deme şansına sahip değiliz ama bir iki söylemediği noktayı ben de söyleyeyim. Yaklaşık bu SMART Projesi devreye girdiğinde uçakların özellikle iç hat uçuşlarında yedi sekiz dakikalık bir

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon :KİT

Giriş :

Tarih :15/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 38

kısalma olacağı söyleniyor -işte virajların- birtakım yakıt tasarrufu da sağlayacağı burada yani şirketlerin de bu işlerden avantajlı çıkacağı yani kötü bir şey olsun diye söylemiyorum.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Ama değil, öyle şey yok yani.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Var mıdır, yok mudur, onu bilemiyorum tabii, verilen bilgi o. 2006 yılında 86,8 milyon euroya ihale edilmiş, İtalyan Selex-Si firması bu ihaleyi almış ya da bu konular uzmanlık alanı istediği için bilemiyorum, bu ihaleye birden fazla firma mı katıldı yoksa bir tercih olarak mı çağrıldı?

BAŞKAN – 3 tane firma katıldı.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Yalnız bu firmayla ilgili tabii mesela Kıbrıs Rum kesiminde de bir proje yapmış, dokuz yıl bu projeyi başaramadığı için oradan kovulmuş, cesaret göstererek bu firmayı kovmuşlar oradan. Yine bu firmanın aslında... Siz bir avantaj olarak söylediniz, belki sizin baktığınız açıdan baktığınızda yeni teknolojilerin kullanılması bir avantaj olarak düşünülebilir. İşte, ben iPhone 5 aldım, çıkmadan iki ay evvel aldım ama keşke almasaydım yirmi dört ay taksiti var, keşke iPhone 6 alsaydım veya bir sonra belki başka bir sürüm çıkacak. Böyle bakarsak da yanılgıya düşeriz. Doğru, yeni cihazlar getirilmiş ama yazılımı tamamlamadığı için de hizmet almakta sıkıntı yaşandığına yönelik bir şey de var ortada, yazılım konusunda sıkıntıların olduğu ve çok da güvenilir olmadığı konusunda endişeler var. Bir de nasıl bir anlaşma yaptıysanız işte günlük ödemesi gereken bir cezai rakam çıkartmışsınız, sonra bu cezai rakam üst limiti doldurduğu diye artık bir daha ceza ödemez duruma gelmiş yani biraz da firmanın keyfiyetine kalmışız. Belki cezayı tahsil ettiniz, etmediniz bilmiyorum ama tahsil ettiniz ama artık firma ceza almıyor çünkü bir üst limit belirlemişsiniz, artık firma size bu işi iki yılda bitirmeyi taahhüt etmiş yani 2007 yılında çalışmaya başlamış -hatta ilave ara modernizasyon işi de vermişsiniz- iki yılda taahhüt etmiş tümünü ama firma 2009'da bitirmesi gereken işi hâlen 2014 yılında bitirememiş. Üst limit konduğu için cezai duruma, firmaya ceza kesemiyoruz. Ama, neyle övünüyoruz? 2014'te yeni teknoloji getirdi. Demek ki 2009'dan - hadi bittiği tarihi alayım- 2014'e kadar cihaz da getirmemiş anladığım kadarıyla bu firma yani taahhütlerini de yerine getirmemiş ki getirmiş olması gerekiyordu. Getirdi, bitiremediği için projeyi tekrar yeniledi. O zaman firma yani bilmiyorum, kendi ayağına kurşun sıkıyor herhâlde para kazanmamak için. Yani garip bir şey var burada. Tam böyle sizin verdiğiniz sanki çok memnun anlattığınız ama aslında bundan memnun olmadığınızı, sizlerle bu firmanın ilişkilerinde sıkıntılar olduğunu duyuyoruz, biliyoruz veya tespitler var ama siz böyle her şey olumluymuş gibi anlattınız. Burada neyse onu söyleyin bize. Bu firmanın gerçekten bu işi yapamadığını, beceremediğini veya eksik olduğunu... Hâlen, test çalışmaları sekiz, dokuz ay sürmüş, geçiş dönemi yaşıyorsunuz, belki hiç teslim edilemeyecek çünkü bir cezai yaptırım da yok artık işin. Hak edişler ödenmiş mi, ödenmemiş mi, firma parasını aldı mı, almadı mı? Yani sizi dinleyen, konuyu bilmeyen bir insan müthiş bir başarı hikâyesi olduğunu bu işte algılar diye düşünüyorum ama yok öyle bir şey. Bunu bize bir doğrusunu böyle neyse net, "Aslında şu tarihte yapması gerekiyordu, şu nedenle yapamadı. Evet, şartnamede böyle bir eksik yapmışız, esir olduk, teslim olduk..." veya olmadınız, bilemiyorum artık, bunu söyleyin de biz de bilelim. Gerçekten durum feci burada. Gelecek dönemde gelir miyiz, gelmez miyiz ama gelecek dönemin sonlarında da 25'inci Dönemde bu firma konuşuluyor olur burada eğer bu mantıkla bakılırsa bu firma konuşuluyor olur.

Yazılım problemi çözüldü mü? Nereelerde test edildi? Sadece bu firmanın kurduğu sistem yani diğer eski sistemler değil de bu firmanın kullanıldığı yer var mıdır? Bunları söylerseniz daha açıklayıcı olur.

BAŞKAN – Buyurun.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Gerçekten bugün itibarıyla, geldiğimiz bugün itibarıyla işin bu noktaya gelmesi büyük bir başarı öyküsü. Bunu açıkça söylemek istiyorum. Firmayla sıkıntı yaşadığımız, başından beri sıkıntı yaşadığımız doğru. Biz bunu inkâr etmiyoruz, her platformda söyledik, ülke nezdinde de söyledik. İtalyan Büyükelçiliğine bu firmayı bir anlamda şikâyet de ettik çünkü firma işi becerememekten, yapamamaktan değil, firma biraz belki İtalyanların karakterinden kaynaklanan bir şekilde, çok fazla işe eğilen, sarılan bir firma izlenimi bizde vermedi ama bizi bağlayan tabii ki şartnamemiz ve sözleşmemiz. Buradaki hükümleri aynen, başından sonuna kadar işlettik. Az önce arz ettiğim gibi, biz bu tür projelerde özellikle test safhasında birtakım sıkıntıların doğabileceğini öngörerek, sadece bu firmayla alakalı değil, bunu öngördüğümüzde daha henüz ihale yapılmamıştı. İşte Fransız Tales firması, İspanyol Indra firması, onlar da girdiler, bu ihaleye teklif verdiler ama en uygun teklifi bu firma verdiği için İhale Kanunu gereği bunda kaldı. Dolayısıyla, bizim yani resen seçtiğimiz bir firma değil ama dünyada sadece bize değil pek çok ülkeye bu sistemleri yapan, kuran bir firma ve uluslararası platformda da, piyasada da bu yönüyle adı bilinen bir firma.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Yani şunu mu söylüyorsunuz: "Bu firmaya biz bu işi iki senede değil ama yedi senede de olsa, silah zoruyla da yaptırıldı." diyorsunuz?

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Aynen öyle Sayın Vekilim. Yani benim de başka söyleyecek bir şeyim yok ama neticede yaptık yani, yapıldı bu iş, bu noktaya geldi.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon :KİT

Giriş :

Tarih :15/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 39

BAŞKAN – Samimi olarak görüşlerini paylaştı Sayın Genel Müdürüm.

Teşekkür ediyoruz.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Şu an bulunduğumuz nokta sevindirici. Önemli olan, sevindirici olan bir husus daha var: Bu ara modernizasyon dediğimiz hususu zaten, az önce arz ettiğim gibi, baştan öngörmüştük. Bunun zamanında yapılmış, bitirilmiş olması bizim hava sahası yönetiminde herhangi bir zafiyete uğramadan bu hizmeti vermemizi sağladı bugüne kadar. Şu anda yapılan -isterseniz Esenboğa'ya gidip beraber izleyelim bu testlerin nasıl bir şey olduğunu- testler de sevindirici. Yani bir hafta, on gün içerisinde biz bu geçiş döneminin tamamlanacağını öngörüyoruz. Bunun anlamı şu: Ekibimizin yarısı mevcut operasyonel birimde görev yapıyor, diğer yarısı da burada, oradaki verilen hizmeti izliyor hem sesli olarak hem radar görüntüsü olarak. Bir süre sonra biz, yeni yaptığımız sistemden operasyonu yürütmeye başlayacağız. Bu sefer, ekibin diğer kısmı da eski tarafta bu sistemin doğru işleyip işlemediğini tekrar gözlemleyecek.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Yani on beş, yirmi gün sonra biz bir süre uçuş kullanmayalım, test bitene kadar.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Efendim, bu sistemler bir saniye bile kesintiye tahammülü olmayan bir şey. Atatürk Havalimanında eski kuleden yeni kuleye geçtik. Bir anlık bir iş, hiçbir uçak, yaklaşmakta olan yüzlerce uçağın hiçbirisi hissetmedi oradan oraya geçtiğimizi.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – “Bu yazılımda bir problem var.” diye bir tespit var, var mı böyle bir şey?

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Yazılımda şu an için problem yok, daha önceden, dönem içerisinde vardı, o problemler giderildi ki bu noktaya gelebildik.

BAŞKAN – Sayıştayın 6'ncı önerinin izlenmesi yönündeki önerisinin kabulünü oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

7 no.lu öneriyi 2011 yılının 4 no.lu önerisiyle benzer mahiyette olduğu için zaten görüşmüş ve karara bağlamıştık.

Şimdi, 8 no.lu öneriyi okutuyorum:

Öneri 8:

Sayıştay raporunda yer alan diğer öneri ve tavsiyelerin de yerine getirilmesi.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Kuruluşumuz faaliyetleriyle ilgili yapılacak tüm işlemlerde diğer öneri ve tavsiyeler yerine getirilecektir.

BAŞKAN – 8 no.lu önerinin izlenmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Teşekkür ediyorum.

Şimdi, geneli üzerinde söz talebi olan arkadaşlarımıza söz vereceğim sırasıyla.

Buyurun Sayın Geldi.

MEHMET GELDİ (Giresun) – Sayın Genel Müdür, ben öncelikle Ordu-Giresun Havalimanıyla ilgili bazı hususları öğrenmek istiyorum.

Şimdi, altyapı inşaatıyla ilgili pist alanı epey zaman oldu, bitirildi ama pist kenarındaki su dolu olanlar var. Bunların dolgu yapılmadı veya çok az bir kısmı yapıldı, hâlâ bitmiş değil, birincisi bu. İşte, taksi yolları vesaire bunları hazırlanmadı. Kaba inşaat bitmedi, terminal binası ve ilave tesisler ve kaba inşaat binası bitmedi, şu anda bitmiş kısımlar var. İnce imalat başladı, başlayacak gibi ama kabası da bitmeyen birçok yerler var. Vardiyalı bir çalışma sistemi yok, bir ekip çalışıyor, öyle geceli bir çalışma sistemi yok, henüz öyle bir sistem de başlamadı. Yüklenici firmayı çabuk çalışmaya, işi çabuklaştırmaya, bitirmeye mecbur edecek ne gibi yaptırımlar var yetişmesi için? Havaalanında yer hizmetleriyle ilgili ihale hazırlığı yapıldı mı yani nasıl yapılacak yer hizmetleri ihalesi? Yani işler nasıl yapılacak, normal ihale sürecine mi geçilecek, başka yerlerden birileri görevlendirilecek mi, başka firmalar?

Sayın Bakanımız da, hatta bir toplantıda Sayın Başbakan da 15 Mart 2015'te açılacağı söylendi. Size göre bu havaalanı bu tarihte açılabilir mi, tarifeli uçuşlar ne zaman yapılabilir? Bu konuda ne düşünüyorsunuz? Bakanı ve ilgilileri uyarmayı düşünüyor musunuz, nasıl olacak? Yani ben inşaat sektörünü az çok biliyorum, ümitvar değilim, onu söyleyeyim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Akar, buyurun.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Sayın Genel Müdürüm, Zeytinli köyünde bir kampınız var. Bu kamp Urla'da Zeytinli köyünde, hatta şöyle resmi de var bende, şu yuvarlak çizdiğim yer sizin kampınız. Hemen yanındaki koyda da bugünkü Cumhurbaşkanı, geçmişin Başbakanının hani çok tartışılan evlerinin, yine “tape”lerde geçen evlerinin olduğu tatil köyü diye veya sadece kendilerine ait köyün olduğu yer. Daha önce burayı işte oranın işletilmesi amacıyla köy muhtarına vermişsiniz, hemen yanında köy plajı var. Köy muhtarı 150 bin TL yıllık bir bedelle de burayı işletmeye başlamış. Daha sonra da henüz sözleşmesi dolmadan orada bir deprem riskine karşı bir risk araştırması yaptırmışsınız ve risk araştırması yaptırdıktan sonra da orada bulunan yapıların deprem riskinin olduğunu, o rapor sonucunda deprem riskinin olduğunu belirterek muhtarla olan

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon :KİT

Giriş :

Tarih :15/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 40

bu sözleşmeyi, anlaşmayı bozmuşsunuz. Daha sonra da, bu bozulduktan sonra da Millî Emlake bir yazı yazarak size tahsis edilen bu yerin tekrar geri alınması konusunda bir talepte bulunmuşsunuz. Niye böyle bir talepte bulundunuz? Sizin çalışan personelinizin ki orası arama kurtarma istasyonu olarak, eğitim tesisleri istasyonu olarak geçiyor. Artık, Devlet Hava Meydanları İşletmesinin böyle bir şeye ihtiyacı yok mu yoksa başka bir nedenle mi terk ettiniz burayı? Binaların yeniden yapılanması, o raporun içerisinde güçlendirme bedelleri falan da var, niye bunu güçlendirmeye gitmediniz de tekrar geri verdiniz? Şimdi, size olan sorum bu ama bu arada buranın bir vakfa devredildiğine dair bir duyum alındıktan sonra Sayın Arınç'a bir soru önergesiyle bu sorulmuş. Vakıfların özel veya işte devlet vakıflarının yapısını, modelini anlattıktan sonra cevapta, "Özel hukuka tabi olduğunu ve mal edinebilir, mallar üzerinde her tür tasarrufta bulunabilir." demiş ama "Soru önergesinde bahsedilen konularla ilgili olarak kayıtlarımızda herhangi bir bilgiye ulaşılmadı." diye bir cevap vermiş, bu sorunun da cevabını alamamış olduk. Yalnız, muhtardan aldıktan sonra ve Millî Emlake devredildikten sonra bu kampın bir vakfa devredildiği ve şu anda orada bir vakfın kiracı olduğu, orayı yazın gençlik kampı olarak kullanacağı ifade ediliyor. Bu konuda bir bilginiz var mı, bir? Niye devrettiniz, iki? Üç, burayı onarma ihtimaliniz veya kapasiteniz yok muydu? Dört, sizin personelinizin ihtiyacı yok mu? Beş, böyle bir arama kurtarma kampına ihtiyaç yoktuysa geçmişte niye kuruldu burası? Bunları cevaplıyorsanız bu konuda sevinirim.

Yine bir başka konu, biraz evvel konuşmamın bir kısmında bahsetmiştim, 14 bin metrekairelik bir arazi Ankara'da. Bu arazi önce kamuya tahsis edilmiş, Ankara Büyükşehir imar planlarına geçmiş kamu arazisi olarak gözüktüyor, kamu binalarının yapılabileceği hizmet arazisi olarak gözüktüyor ama daha sonra Büyükşehir Belediye Başkanı burayı tutmuş, ibadet, yurt ve başka amaçlarla kullanılabilecek arazi niteliğine çevirmiş 14 bin metrekairenin ve bu imar tadilatından sonra da Diyanet İşleri Başkanlığı, artı, Kredi ve Yurtlar Kurumu, hatta Spor Bakanlığı bu arazinin tahsisi konusunda kendilerine, sizlere yazılar yazmış, sizler de verdiğiniz cevaplarda... Çok uzun hikâyesi, böyle kısa kısa gidiyorum. Hatta, bu imar değişikliği iptal edilmiş, ayrıca iptal de edilmiş ama sizin verdiğiniz cevaplarda KİT olduğunuzu ve KİT'lerin bedelsiz olarak bir arazi tahsisinde bulunamayacağını, Diyanet size yazdığı cevapta da onların da bulundukları statü gereği para verip satın alınamayacağını belirtmiş. Böyle gitmiş, gelmiş, en sonunda burayı devretme kararı almışsınız, hazineye devrettiniz. Diyanet İşleri Başkanlığının size yazdığı bir yazının aynı günü yönetim kurulunu acil toplamışsınız ve burayı hazineye devretmişsiniz, bu araziye. Şu anda arazi sizde mi? Sizde değilse hazineye niye devrettiniz? Bu bedelsiz olarak hazineye devredilmiyorsa veya başka bir kamu kurumuna devredilemiyorsa bu arazi için, "rayiç bedel üzerinden devredilebilir" diyor, ne kadar aldınız? Madem böyle bir olasılık vardı da niye orayı Diyanete devredilmesi yerine bir yurt yapımı -ki bugün çocuklarımızın daha çok ihtiyacı var, ailelerin Türkiye'de daha çok ihtiyacı var- için tahsis etmediniz bu araziye? Bunu sormak istiyorum.

Yine bir başka şey, havalimanlarında kullanılan, uçakların güvenli iniş-kalkış yapabilmesi için yine birçok şey var tabii, mesafe ölçen gibi beş altı kalemlik elektronik cihazların havaalanlarında kullanıldığı cihazlar var. Ben listeyi incelediğimde en fakirinin Kocaeli Cengiz Topel olduğunu görüyorum. Yani, 1, 2, 3, 4, 5; 6'da sadece ikisinin Cengiz Topel'de olduğunu görüyorum, diğerlerinin olmadığını görüyorum, bir ILS, VOR cihazlarının olmadığını görüyorum ama 2011'den 2012'ye de havaalanlarının tümünde bir iyileştirme, cihaz sayısında bir artışın olmadığını görüyorum. En şey havaalanları İstanbul, Ankara, İzmir, Antalya, Muğla. Tabii, onların yolcu kapasitesi bakımından önemli olduğunu düşünüyorum ama diğer illerde, hani seviniyorsunuz ya çok havaalanları yapılıyor falan diye yani tamam, hafriyat kısmını, betonarme kısmını becerebiliyoruz da elektronik anlamda bunların, bir havaalanında bulunması gereken cihazları karşılama olasılıklarımız biraz daha zayıf veya yerli kaynaklarla karşılama oranımız biraz daha zayıf. Tabii, bunları becerebildiğimiz zaman gelişmiş büyük ülke olacağız da bir gelişme olmadığını görüyorum yani çok fazla bir gelişme olmadığını görüyorum. Bu konularda ne yapmayı planlıyorsunuz?

Şimdilik bunlar, daha sonra ihtiyaç olursa...

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Akar.

Başka söz talebi yok herhâlde.

Sayın Genel Müdüremize bu genel görüşmeyle ilgili söz vermeden önce, Zafer Havaalanı'yla ilgili gündeme getirilen konular vardı. Benim dışımda bölge milletvekili olmadığı için müsaadenizle bölgemizle ilgili bu önemli projeyi Komisyonumuza ben de bilgi olarak aktarmak istiyorum.

Öncelikle, Uşak, Kütahya ve Afyonkarahisar'ın, üç ilimizin termal turizm potansiyelinin harekete geçirilmesi, bunun ulaşım ayağının güçlendirilmesi amacıyla 2007 yılı itibarıyla Kütahya merkezinde Altıntaş ilçemizde bir havaalanı yapılması gündeme getirilmişti. Bu, turizmin çeşitlendirilmesi açısından da son derece önemli bir projeydi. Sayın Bakanımız Ertuğrul Günay'ın da bu noktada çok büyük katkıları olmuştur. Kütahya'nın Zafer Havaalanı'yla birlikte özellikle Afyon'da başlayan termal yatırımların Kütahya'ya, daha sonra Uşak'a ve bölgeye yayılması açısından da çok stratejik önemli bir atılım

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon :KİT

Giriş :

Tarih :15/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 41

gerçekleştirilmiş oldu. Bu, Türkiye’de bölgesel havaalanı ve bölgesel nitelikte havaalanı ve yap-işlet- devret modeliyle yapılan ilk havaalanı olma özelliğini taşıyordu. Dolayısıyla, Ulaştırma Bakanlığı, Devlet Hava Meydanları, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü ve diğer bütün paydaşlar bu noktada önemli bir tecrübeyi Kütahya özelinde, Zafer Havaalanı özelinde yaşamış oldular. Birinci ihaleye yapılan projedeki büyüklük nedeniyle katılan olmadı, ilgi görmedi. Daha sonra, tekrar proje üzerinde yapılan bazı azaltıcı, pist uzunluğunun, genişliğinin azaltılması yönünde bazı alınan tedbirlerle ilgi artırıldı ve tabii ki ihaleye çıkıldı. İhale neticesinde bir firma, şu anda Antalya’yı işleten, bu konuda deneyimi olan İçtaş firması ihaleyi aldı. Bildiğim kadarıyla yirmi dokuz yıl on bir ay, bu süreyle ihaleyi kazandı ve bu işin çok daha kısa süre içerisinde yapımını gerçekleştirdi, havaalanı açıldı. Havaalanı gerçekten bölgedeki termal turizm potansiyeline önemli bir ivme kazandırdı ve bu gelişme en azından havaalanının eksikliği giderilerek şu anda önemli ölçüde destekleniyor. Bu noktada, bütün bu bölge illeri büyük heyecan yaşıyor.

Yap-işlet-devret modeliyle yapılmasının devlete ayrıca bir külfet getirip getirmediği yönünde bir tartışmaya belki de katkı sağlamak adına şu değerlerle de bakılması gerektiğini düşünüyorum. Bir yatırım özel sektör tarafından yapılacak ve bu yatırım belli bir süre sonra idareye devredilecek, işin konusu bu. Yani yirmi dokuz yıllık süre içerisinde bu yatırım Devlet Hava Meydanları tarafından tekrar edinilmiş olacak. Bir anlamda, taksit taksit yapacağınız ödemelerle bu yatırımı geri alıyorsunuz. Yapılan işin tutarı, biraz sonra Genel Müdürümüz çok daha detaylı bilgiler aktaracaktır, benim bildiğim kadarıyla 150 milyon veya 200 milyon seviyesinde, euro cinsinden bir rakam telaffuz edildiğinde, 150 ila 200 milyon TL’ye tekabül eden bir rakam yatırım konusu. Bunun otuz yıla bölünmesi hâlinde her yıl -50 milyon euro- takriben 150 milyon, otuz yıla böldüğümüzde, 150 kabul edecek olursak 5 milyon TL’sini zaten bir anlamda yapılmış olan yatırımın geri edinme bedeli olarak, taksit tutarı olarak değerlendirebiliriz, bu işin alternatif maliyetini hesaplama yöntemi bu olmalı. Diğer taraftan, işletmeden doğan genel bir gider var, sabit giderleri var. Devlet Hava Meydanları şu anda herhangi bir sabit gidere katlanmıyor. Ortalama, yanıltıyorsam düzeltsinler, birçok havaalanı bu noktada sabit giderleri nedeniyle zarar ediyor. Bunun da takriben 5 milyon civarında olabileceği ifade ediliyor. Bu zarardan da kamu bir anlamda kazanmış oluyor yani böyle bir zarara da katlanmadığı için bunu da kazanmış oluyor. Şimdi, 10 milyon. Bir de yapılan yatırımın özel sektör tarafından da, kamu tarafından da yapılsa bir finansman maliyeti var. Yani 150 milyon TL harcanmışsa bunun bir finansman maliyeti var. Bu maliyetin de ortalama yüzde 10 yıllık faizle ilişkilendirilmesi hâlinde 15 milyon civarında sadece bir faiz giderine ya da alternatif maliyetinin burada Devlet Hava Meydanları tarafından katlanılmadığına da ifade edebiliriz. Dolayısıyla, bugün ödenen, alım garantisi ya da yolcu garantisiyle katlanılan maliyetle biraz önce arz etmiş olduğum giderleri mukayese ettiğimizde bugün itibarıyla bile kârlı diyebiliriz bu yatırım açısından ancak ileriki yıllarda ki bu yakın bir gelecekte, bölgedeki turizmin gelişmesiyle birlikte yapılacak olan tarifeli seferlerin artırılmasıyla birlikte, aslında yolcu var, mesela Avrupa’dan gelecek olan yolcular var, buna uçak bulmada zorluklar yaşanıyor. Özel firmalar çok daha kârlı hatları tercih ediyorlar, bu bölgedeki hatları, iç hatları tercih noktasında işe girmediler. Bu noktada belki teşvik edilmeleri gerekiyor. Bence bu yapılan yatırımla ilgili bugünden “Yanlış yapıldı, yanlış fizibiliteyle yola çıkıldı, keşke yapılmısaydı.” gibi bu tür bir anlam ortaya çıkartacak değerlendirmeler yerine bu projeye bir fırsat verilmeli. Bu projenin bugün itibarıyla maliyet unsurları daha sağlıklı bir şekilde alternatif maliyetlerle birlikte değerlendirilmeli ve bölgeye... Ki bu bölgesel nitelikteki projelerin artırılması, Ordu-Giresun gibi, işte Kütahya Afyon Uşak gibi projelerin artırılarak Türkiye’de yaygınlaştırılması doğru bir strateji olarak gözüküyor. Bunun detaylarıyla ilgili tabii ki Sayın Genel Müdürümüzün de mutlaka katkıları olacaktır.

Başka bir söz talebi...

İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Başkanım, uygun görürseniz...

BAŞKAN – Buyurun.

İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Sayın Başkanım, özellikle teşekkür ediyorum. Daha önce de yine bu Komisyonunda TOKİ’yle ilgili söz almıştım.

Sabah bir komisyon toplantımız vardı, şimdi de mevsimlik işçilerle ilgili bir araştırma komisyonuyla ilgili çalışmadan dolayı geç kaldım.

Şunun için, havaalanını duyunca, bir Bursa’mız var, yılda 6 milyar TL gayrisafi yurt içi hasılaya katkı koyan bir şehrimiz, tarım alanıyla, turizm alanıyla, sanayi kenti olan bir şehrimiz. Bir de Yenişehir’de bir havalimanımız var.

Değerli arkadaşlar, Sayın Başkanım; gelin, görün ki burası çalıştırılmıyor. Her şeyiyle mükemmel yapılmış, inşa edilmiş, Bursa’ya 25 kilometrelik bir mesafede en ideal şartlarda yarım saat veya otuz beş dakika, kırk dakikaya ulaşabileceğiniz bir yer. Ben, bu havaalanı niçin yapıldı... Ki ayrıca soğuk havayla ilgili, diğer taşımacılıkla ilgili her şey mükemmel ama çalıştırılmıyor. Bunu sadece Bursa Milletvekili olarak ben söylemiyorum, diğer Bursa milletvekili arkadaşlarımızın da bizim bu kadar ifadelerimizden sonra bugünlerde onlar da seslendiriyor. Ben ilgili arkadaşlarımızdan,

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon :KİT

Giriş :

Tarih :15/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 42

Sayın Genel Müdürdürden burası niye çalıştırılmıyor, onu öğrenmek istiyorum. 2 milyon 700 bin nüfusumuz var. Bursa'dan Sabiha Gökçen'e insanlar gidiyor araçla, iki saat, iki buçuk saat, oradan uçuyor, Bursa'dan uçulmuyor.

Bir şey daha söyleyeyim, firma ismi falan vermiyorum ama ben Bursa'dan Yenişehir Havaalanı'ndan Ankara'ya altmış beş dakikada geldim ama Ankara'dan Trabzon'a kırk beş dakikada gittim. Bu da ayrıca sanki bize özellikle yapılan böyle bir durum söz konusu.

MEHMET GELDİ (Giresun) – Bazen böyle olur, orada bir yanlışlık var.

İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Bazen değil, firma, şey ismi...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Hava olabilir, pervaneliler olabilir.

İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Hayır, hayır, havayla hiç alakası yok. Yani uçağa çok binmediğimi kabul ederim de o kadar da değil yani. Bu verdiğim yanıtlar mutlaka tetkik ederek söyledim.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Pervaneli uçaklar...

İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Pervaneli uçaklar yani ben şimdi firma ismi söylemiyorum, bize layık görülen o, onu demek istiyorum. Ben yani o anlamda söyledim.

Bir de Bursa her taraftan göç alan ve her tarafa yolcusu olan bir il. Belki bunda ben Bursa Büyükşehir Belediyemiz, oradaki arkadaşlarımız da biraz ihmalkâr davranıyor ama asıl sebep Sabiha Gökçen'in alt hizmetleriyle ilgili firmaların Bursa'da bu işi yapmaması.

Ben bir şey daha iddia ediyorum Sayın Genel Müdürüm, Bursa'daki vatandaşlara sorduğumuz zaman, Yenişehir'deki havalimanını bilmeyeceklerin sayısı oldukça çok fazla. Hiçbir şey yapılmıyor, orasıyla ilgili bir özel, gidiş gelişleriyle ilgili hiçbir çalışmanın olmadığını ifade etmek istiyorum. Yani Bursa bu konuda muzdarip. Ondan sonra da işte ne "helitaksi", Gemlik üzerinden... Tamam, bunlar güzel bir şey, iş adamlarımız gitsin ama herkes gidemiyor ki onlarla, herkesin gitme şansı yok. Böyle bir talebimiz var Bursa olarak. Bunu sizin ağzınızdan net olarak öğrenmek istiyorum. Niye, Yenişehir Havaalanı göz ardı ediliyor, devre dışı bırakılıyor?

Teşekkür ediyorum Başkan.

BAŞKAN – Teşekkür ederiz.

Sayın Bakanım, buyurun.

ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Sayın Başkanım, sabahtan bu Zafer Havaalanı'yla ilgili konuyu ben dile getirdim, şimdi genel görüşme sırasında görüşeceğiz. Orada bir yanlış anlaşılma olmasın, ben bölgesel havaalanlarının çok önemli olduğuna inanıyorum, sizinle de bu konuda baştan itibaren çalıştığımızı lütfettiniz söylediniz. Nitekim, Ordu-Giresun Havaalanı da iki ile hitap edecek bir bölgesel havaalanı ve bence de Türkiye'de doğru olan, rantabl olan her ile bir havaalanı değil, birkaç ile bir saatlik ulaşım mesafesi içinde birkaç ile hizmet edebilecek havaalanları yapmaktır ki yolcu kapasitesi açısından daha rantabl olarak işletilebilsin.

Burada bir hesaplama hatası yapılmış. Yani burada havaalanının yapılması değil yanlış olan, burada garanti edilen yolcu sayısı yanlış olan. Şimdi, Sayıştayın raporlarına baktığımız zaman buradaki hata dehşet verici. Birinci ay içinde 50 bin kişinin içeriden, 35 bin kişinin dışarıdan dış hat için uçağa varsayılmış, buna göre garanti verilmiş. 50 bin kişi yerine ilk ay içinde 1.522 kişi uçmuş, 35 bin kişi yerine sıfır kişi uçmuş ve o ay içinde 500 bin avro civarında bir ödeme yapılmış. Arkasından, bu devam ediyor yıl içinde aynı şekilde. Şimdi, bu hesaplar yanlış değilse birinci yıl içinde 6 milyon avro civarında bir para ödüyörüz galiba geriye, Devlet Hava Meydanları... Öyle bir arkadaşlar? 6 milyon civarında bir para. Dokuz yılda yatırdığı parayı geri alıyor 5 kere 9; 45. On yıla kalmıyor, yatırdığını geri alıyor. Bu tabii, alanın yapılması çok önemli, turizmin çeşitlendirilmesi açısından, bu üç ile hitap etmesi açısından ama sizin öyle birimleriniz var yani bu ölçümlemeyi yapan, gelecek perspektifini, projeksiyonlarını yapan birimleriniz var. Biraz daha gerçekçi çalışmış olsalardı, bu rakamları, bu yolcu garantisini gerçekçi biçimde vermiş olsalardı bu kadar geriye para ödemek zorunda kalmazdık. Benim söylediğim o yoksa yanlış anlaşılmasın.

BAŞKAN – Sayın Bakanım, ancak Sayıştayın da ihmal ettiği, burada belki göz ardı ettiğimiz bir başka maliyet unsuru var. Bir özel sektör yatırımcısı mutlaka kullanmış olduğu kaynağın öncelikle finansman maliyetini hesaba katar. Bunun maliyetinin bugünkü faiz oranlarıyla baktığımızda takriben, 150 milyon TL üzerinden baktığımızda 15 milyon TL'si yani neredeyse 3 milyon avrosu bir finansman maliyeti, alternatif finansman maliyeti. Şimdi, bunu göz ardı edersek diğer taraftan bir başka maliyet unsuru daha var. Sayıştay buna da cevap versin arkadaşlar, Sayıştaydaki arkadaşlara soruyorum: Sabit giderlerle ortalama Devlet Hava Meydanlarının işlettiği diğer havaalanlarındaki sabit giderlerin maliyetine katlanmış olsaydı bir de onu maliyet unsuru olarak ilave etsinler, bir de bu netice itibarıyla geri alınan bir yatırım, amortismanlarıyla beraber düşölüp yirmi dokuz yıla bölünerek bir yıl içerisinde

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon :KİT

Giriş :

Tarih :15/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 43

ödenen garanti ücreti, yolcu garanti ücretinin; bir de bu yönüyle de bakılması lazım. Yani bu DHMİ üç maliyet unsuru dikkate alınmadan yapılan hesaplamalar “İşte, 50 bin tane yolcu gelecekti, gelmedi.” Eğer, gelseydi zaten, Devlet Hava Meydanları dünyanın belki de en önemli yap-işlet-devret projesini gerçekleştirmiş olacaktı, daha ilk aydan itibaren cebinden beş kuruş para çıkmadan bu havaalanı yıllar itibarıyla Devlet Hava Meydanlarına kalmış olacaktı. Yani, hesaplamalar yapılırken Sayıştay acaba bu önerdiğimiz diğer alternatif maliyet unsurlarına eğildi mi, baktı mı, bu çerçevede ele aldı mı yatırımı?

ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) - Bitireyim isterseniz.

BAŞKAN - Buyurun.

ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) - Bu yolcu garantisi konusunda bu rakamların ortaya çıkmasında siyasi telkinler eğer olmuşsa şimdi bu kadar savunmayı bu iş hakediyor, eğer olmamışsa yani kendiliğinden bu kurum bunu böyle tespit etmişse...

BAŞKAN - Bölgemize havaalanı kazandırılması için çok yoğun çaba sarf ettik, eğer bir hata yaptıysak bu hatayı yaptık.

ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) - Ama yani bu garantiyi rakamlarının gerçekçi olmadığı ortaya çıkıyor. Bundan sonraki yap-işlet-devret işlemlerinde daha gerçekçi rakamlar tespit edilmesine ihtiyaç var, Sayıştay da bunu tespit etmiş. Arkadaşlar buna bir yanıt versinler, bu birincisi.

İki konum daha vardı, tekrar söz almayayım: Gazipaşa; ben bir dönem Gazipaşa'nın daha yüksek ölçekte çalıştırılmasını talep etmiştim önemli bir turizm toplantısında, sizin bağlı olduğunuz Bakanlıktan gelen bilgiler üzerine Sayın Başbakan o zaman bunun mümkün olmadığını söylemişti, Sayın Genel Müdürüm, hatırlıyorsunuz bunu. Şimdi, Gazipaşa nasıl çalışıyor? Bunu biraz daha ayrıntılı öğrenmek istiyorum.

Bir de, son derece büyük bir ihtiyaç, Antalya Havaalanı ile Dalaman Havaalanı arasına sıkışmış bulunan ve birkaç saatte ulaşılamayan, çok önemli turizm potansiyeli olan yerler var. Bu alanda, yani batı Antalya'da bir slot havaalanı hiç olmazsa düşünüyor musunuz? Yine aynı şekilde, Mersin'in batı bölgesinde ileriye dönük olarak bir havaalanı araştırma çalışmanız var mı?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN - Mustafa Bey, buyurun.

MUSTAFA BİLİCİ (Van) - Evet, Sayın Genel Müdürüm, Van Ferit Melen Havalimanıyla ilgili olarak, şimdi Türk Hava Yolları gece uçuşları yapmakta imtina ediyor, yapmak istemiyor, öğrendiğimiz kadarıyla da gerekçe olarak şunu söylüyor, diyor ki: “Pist başında bulunan TEDAŞ direkleri engel teşkil etmektedir.” Yani bu engel teşkil ediyorsa niye kaldırılmıyor? Tabii, diğer firmalar gece uçuşu gerçekleştiriyorlar.

İkinci bir husus: Ek terminal binası ve kule yapımı bir süredir devam ediyor. Önceki yıllar yüklenici firma hızlı bir şekilde çalışma yaparken son bir yıldır neredeyse hiç çalışma yapılmıyor gibi gözüküyor, en azından dışarıdan baktığımız kadarıyla, tamamlama yılı da 2015 olarak gözükmekte. Bu konuda yüklenici firmanın bilmiyorum biraz sıkıştırılması gerektiği hususunu belirtmek istiyorum.

Çalışmalarınızda başarılar diliyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederiz.

Evet, Sayın Genel Müdürüm, buyurun.

DHMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Teşekkür ediyorum.

Sayın Mehmet Geldi Vekilimizin sorusu: Şimdi, Ordu-Giresun Havalimanı, Devlet Hava Meydanları İşletmesi envanterinde bulunmayan bir havalimanı, Bakanlığımıza bağlı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü tarafından inşaatı yapılan bir havalimanı, onun için buradaki inşaatın son durumuyla ilgili benim görüş beyan etmem uygun olmaz. Altyapı, üstyapı hepsi aynı, aynı kuruluş tarafından yapılıyor. Onlar işi bitirdikten sonra, bize teslim ettikten sonra, işletmesini biz üstleneceğiz, işletmesini biz yapacağız ama o zamana kadar bizim o havalimanında herhangi bir dahlimiz yok. Biz de o havalimanıyla ilgili kendi açımızdan çalışmalarını yapıyoruz, orada çalıştıracağımız personelin teminiyle ilgili çalışmaları, atamalarını yapıyoruz, KPSS'yle aldığımız arkadaşlarımız var, bu sene de yine alacağımız kişiler var. Dolayısıyla, hangi tarihte açılırsa açılırsın, açıldığında biz orada hizmet vermek için hazırız, hazırlığımızı yaptık, bunu arz ediyorum.

Yer hizmetleri ihalesi dediginiz, herhâlde uçaqlara verilen hizmetlerle ilgili. O, Havaş ve Çelebi'nin Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne ruhsat almak için ön izin talebinde bulunduklarını biliyorum, onlar o izni aldıktan sonra kendi elemanlarını kendileri, özel şirkettir, temin edeceklerdir.

Sayın Akar'ın soruları: Urla, Zeytinli köyündeki kamp alanı Maliye hazinesine kayıtlı ve hazinenin bize seneler önce tahsisle verdiği bir arazi. Burada yine bir zorunluluk olarak tüm binaların, kamu binalarının depremsellik değerlendirilmesi

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon :KİT

Giriş :

Tarih :15/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 44

yapılması bünyesinde, diğer yerlerde de aynı çalışmaları yaptırıldı. Burada yaptığımız çalışmada, bu binaların depreme dayanıklı olmadığı şeklinde rapor çıktı. Bu rapora istinaden “Peki, biz burada ne yapabiliriz?”i araştırdık. Bize söylenen, aldığımız bilgi, aynı zamanda bir sit alanı olduğu için burada, o kocaman arazide yapacağımız yapılaşmanın 150 metrekaare civarında ancak bir şey olacağı. Bunu da biz fizibil bulmadık, zaten hazinenin yeni bize ait, kuruma ait bir mülkiyet değil, onun için burada yer yapamayacaksa boşuna elimizde tutmanın bir anlamı olmadığını, dolayısıyla tahsisin kaldırılması talebinde bulunduk; ondan sonraki süreç bizim dışımızda gelişen bir şey, bizi o yönüyle ilgilendirmiyor.

Personelimizin tabii ki sosyal tesis olarak ihtiyacı var. O bölgede yine hazineye müracaatımız oldu, uygun olabilecek bir yer varsa sorunsuz, problemsiz bir yerin tahsisi konusunda bir talebimiz oldu ama henüz o talep karşılık bulmadı.

Yine, 14 bin metrekaarelik araziyle ilgili, kuruluşumuzun hemen yanında, kurum genel müdürlüğünün hemen bitişiğindeki bir alan, burayla ilgili çalışmaları yaparken imar durumunda bir değişiklik oldu dolayısıyla kamu alanı olmaktan çıktı. Bu arada yapılan yazışmalar neticesinde, biz, az önce sizin de buyurduğunuz gibi, KİT olduğumuzu ve bedeli karşılığı vereceğimizi söyledik. Ancak, daha sonrasında çıkan bir Bakanlar Kurulu kararıyla biz bu devir işlemini yaptırıldı yani resen ya da kurum olarak değil, Bakanlar Kurulu kararıyla yapılmıştır bu işlem. Dolayısıyla, ondan sonraki süreç hakkında da bizim herhangi bir şey söylememiz şu anda mümkün değil.

Cengiz Topel Havalimanı’ımızda şu anda ülkemizdeki tüm havalimanlarında ve standart olarak bütün havalimanlarında kullanılan...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Çok mu acelesi vardı da aynı gün toplandınız?

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Demek ki acele vardı yani, bir şey söyleyemiyorum.

Cengiz Topel Havalimanı’ımızda standart VOR, NDB, DME ve ILS cihazımız bulunmaktadır, hiçbir eksik yok. Yalnız, oradaki arazi şartlarından dolayı ILS cihazının iki parçası var, localizer ve glide-path dediğimiz iki parçası var. Bir tanesi localizer, pist merkez hattını bulduruyor; glide-path cihazı da uçağa süzülme açısı veriyor. Birinci cihazı, localizer cihazını kurduk ki oraya uçaklar güvenli ve sorunsuz bir şekilde yaklaşsın, minimaları aşağı çöksinler yani yaklaşırken ihtiyaç duydukları görüş ve bulut tavanı seviyesini aşağıya çöksinler. Bunun için o cihazı kurduk ama daha sonrasında “glide-path”le ilgili de büyükşehir belediyesiyle bir protokol yaptık, onlar bu arazi tesviyesini yaptıktan sonra cihazımız hazır, o cihazı da kuracağız, herhangi bir cihaz eksikliği söz konusu değil.

Cengiz Topel Havalimanı’mız yine Bursa Yenişehir Havalimanı’ımızda olduğu gibi yine her türlü havacılığa hizmet verecek şart ve imkânları hazır olmuş, personeliyle birlikte yirmi dört saat hizmet vermeye hazır bir havalimanımız. Sizin de buyurduğunuz gibi soğuk hava tesislerini de içeren kargo tesisleri de var burada, o bölgenin potansiyelini kullanmak bakımından. Ancak, tabii hava yolu şirketlerinin sefer düzenlemesi bizim havaalanı işletmeciliğimizin dışında, tamamen ticari unsurlar. Yani bir hava yolu şirketine “Sen, gel, ne pahasına olursa oluşun buraya sefer yap.” deme şansımız yok. Bunlar, oradaki yolcu potansiyelini değerlendirerek yapacakları, düzenleyecekleri seferler. Nitekim, gerek Cengiz Topel’de olsun gerekse Bursa Yenişehir’de olsun, zaman zaman, yani Bursa’da, Lufthansa da dâhil olmak üzere, yabancı hava yolu şirketi de dâhil olmak üzere, oraya sefer koydu ama sürekli, devamlı yolcuyu bulamadığı için bir süre sonra zarar ettiği gerekçesiyle bu seferleri kesti. Türkiye’deki hava yolu şirketleri, eğer bir havalimanında başa baş noktasını geçecek şekilde, hatta ilk başlangıçta başa baş noktasına yaklaşacak şekilde dahi bir potansiyel görseler, bizi zorlarlar en azından buraya sefer koyalım, şu saatte koyalım diye. Biz, tabii, zararlardan bahsedildi, belki oraya geleceğiz, kurum olarak da bunu bir sosyal fayda olarak gördüğümüz için, bir hava yolu şirketi hangi saatte oraya sefer yapmak istiyorsa biz havalimanını açık tutuyoruz. Yani, öyle havalimanlarımız var ki gündüz akşama kadar mesai var, bir tane uçak gelmiyor ama uçak gece saat birde gelip sabah beşte gidiyor, yine o havalimanını biz açık tutuyoruz. Bunların hepsi bir maliyet yani o zaman havalimanları zarar ediyor gözüyle biz bakmıyoruz, totaldeki, genel yekûndaki kârımıza bakıyoruz ki kuruluş olarak kârlı bir kuruluş olduğumuzu düşünüyoruz.

İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Başkanlığınıza söyleyemiyorum, benim sizinle ilgili en ufak bir şeyimiz yok.

Yenişehir Havaalanı’nın yirmi dört saat açık olduğunu hepsini görüyorum ama tutanaklara geçmesi bakımından ifade etmek istiyorum ki özellikle çalıştırılmıyor. Bursa Türkiye’nin 4’üncü büyük ili, 2 milyon 800 bin nüfusumuz var, yazın bu miktar da artan derecede. Bursa’da havaalanı çalışmazsa iddia ediyorum Türkiye’nin hiçbir yerinde çalışmaz. Ancak, ben o işleri bilemem, Sabiha Gökçen’de yer hizmetleri yapan bir şirketin Bursa’yı çalıştırmadığını özellikle belirtmek istiyorum. İsim sorarsanız ismi de söylerim yani Bursa’nın bir sahibi çıksın, sizler de bu konuda... Biliyor Sayın Genel Müdür, hiç söylememe gerek yok, rahatlıkla da söylerim yani. Ama inanın bunu ben söyleyemiyorum, Bursa’daki artık öyle bir noktaya geldi ki Bursalı diğer milletvekili arkadaşlarımızın, Adalet ve Kalkınma Partili arkadaşlarımız da basında bunları söylemeye başladı. Yani, Bursa’da Yenişehir Havaalanı özellikle çalıştırılmıyor, çalıştırmayan da belli yani kim olduğu. Yani, bu

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon :KİT

Giriş :

Tarih :15/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 45

konuda... Sizin belki çok fazla dahiliniz yoktur ama en azından bununla ilgili bazı çalışmaların veya bazı hususların yapılması lazım; yazık, günah yani hakikaten...

Bir de ben şuna da üzülüyorum, Yenişehir'e gittiğimizi zaman, ziyaret ettiğimiz zaman, personeliyle her şeyiyle pırıl pırıl, insanlar orada bekliyor, yani yirmi dört saat bekliyor. Bizdeki sıkıntı had safhada, büyükşehrin de bunda katkısı var, Sabiha Gökçen'deki yer hizmetlerini yapan firmaların da şeyi var, artık yavaş yavaş bunları da dillendireceğiz.

Teşekkür ediyorum.

Başkan – Teşekkürler.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Bu konunun kuruluşumuzla bir alakası yok, onu ben gönül rahatlığıyla söyleyebilirim. Yani “çalıştırılmıyor” derken çalıştırmayan biz değiliz, onu arz etmek istiyorum.

İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Onu biliyorum...

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Şimdi, o pervaneli uçaklar artık yok, onların yerine jet motorlu uçaklar geldi, o şirket değiştirdi, jet uçağı getirdi.

Sayın Günay'ın sorusu: Efendim, Gazipaşa Havalimanı ilk açılışındaki yaşanan sıkıntıları siz de biliyorsunuz, tamamen terk edilmiş bir havalimanıydı, burayı havacılığa kazandırmak için biz bir ihale yaptık ve bu ihalede şartları belli olan... Zaten, Gazipaşa Havalimanı'nın bulunduğu konum itibarıyla tahditli kullanılabilir bir havalimanıydı, bir tarafında deniz, bir tarafında duvar gibi dağ. Dolayısıyla, inişini de kalkışını da tek tarafa doğru yapması gereken yani denizden inip denize doğru kalkması gereken bir havalimanımız. Dolayısıyla, bunu kendi şartları içerisinde işletilmek üzere ihale ettik ve ihaleyi aldıktan sonra firma burada çalışmalarına başladı. Bölgeden tabii, turizmle ilgili talepler geldi, işte ne yapılacağı konusunda gerek Sivil Havacılık Genel Müdürlüğümüz gerekse bizler, Bakanlığımızın talimatıyla gerekli çalışmaları yaptık ve şu sonuca vardık: Yani o dağı oradan kaldırmadığımız sürece bu havalimanındaki tahdidi de kaldırmamız mümkün değil. Dolayısıyla, bu havalimanı bu şekilde kullanılmaya devam edecek. Ancak, birtakım şartlar getirdik, yani buraya sefer yapacak olan uçakların pilotları özellikle simülörde buranın eğitimini almış olmaları gerekiyor ya da en azından işte buraya, daha önce, bu eğitimden sonra birkaç sefer yaklaşma yapmış olmaları gerekiyor ve bunları da belgelenmeleri gerekiyor ki hiç bilmeyen, o yöreyi, o havalimanını tanımayan bir pilotun buraya sefer yapması riskli, dolayısıyla bu eğitimleri alan pilotlara ancak izin verecek şekilde sivil havacılığımız bir düzenleme yaptı. Bugün itibarıyla da yaklaşık 700 bini buldu, 700 bin civarında 2014 yılında bir yolcusu oldu. Yani, beklenenin çok çok üzerinde bir artışla havalimanı şu anda çalışıyor. Daha da başka iyileştirme anlamında yapılacak şeyler varsa zaten yapıyoruz. Burası kâr paylaşımıyla verilmiş bir yer, ne kadar kâr ederse şirket de, ihaleyi alan şirket de kârdan bize o kadar pay verecek, yüzde 65'ini kârın bize verecek. Dolayısıyla, bu havalimanı bizim için önemli. 726 bin olmuş, evet geçen seneki yolcu sayısı Gazipaşa'da.

Antalya Havalimanında sizin Bakanlığınız döneminde de bir çalışma yapılmıştı. Yine, orada bir Bakanlığımızın talimatıyla bir etüt çalışması yapılıyor, batı Kaş-Demre taraflarında bu çalışmalar yapılıyor. Ama altyapı yatırımı daha önce de arz ettiğim gibi onların koordinesinde olduğu için biz sadece katkıda bulunuyoruz.

Mersin'in batısında bir havalimanı düşüncesi şu ana kadar bize intikal etmiş bir şey yok.

ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) - Mersin hiçbir zaman hak ettiği potansiyele kavuşamayacak.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – İnşallah, kavuşacak Çukurova'yla birlikte.

ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) - İnşallah. Hava ulaşımı olamayacağı kesin, yazık oluyor Mersin'e yani.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Van'la ilgili Türk Hava Yollarının gece sefer yapmaması tamamen kendi tercihi, altyapı itibarıyla orada bahsedilen enerji nakil hattının mania olması ile ilgili hiçbir problem yok. Bu, mania değil, diğer hava yolu şirketleri uçuyor. Eğer mania olmuş olsaydı diğerleri de uçmazdı yani uçuş emniyetini onlar da riske atmazlardı.

MUSTAFA BİLİCİ (Van) - PAPI ışıkları.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – PAPI ışıkları, hassas yaklaşma yaptırdığımız ışıklar. Biliyorsunuz, Van'da uyduya dayalı “RNP approach” dediğimiz bir yaklaşma sistemi uyguladık ve ilk defa da Van'da başladık, başarıyla uygulandı. Ondan sonra, yine onu destekleyici mahiyette ILS'in glide-path kısmı oraya kurulamadığı için sadece “localizer only yaklaşması” diye adlandırdığımız yaklaşmayı Van'da tesis ettik. Yani, Van'ın hava seyrüsefer sistemi ve cihazları açısından bulunduğu konumu itibarıyla kurulabilecek ne sistemler varsa şu anda kurduk. Bunun belki bir sonraki ayağı, şu anda dünyada tam kullanılmaya başlanmayan işte “ADS-B” dediğimiz sistemler var, onun da yine çalışmalarını yapıyoruz. Ama az önce bahsettiğim gibi gece uçuşu yapmaması şirketin kendi tercihidir, havalimanından kaynaklanan bir eksiklik değildir.

Yapılan inşaatlarla ilgili ağır gittiği konusunda hemfikiriz, firmayı uyarıyoruz, sıkıştırıyoruz. 2015 yılı ortalarına kadar, 2015'in ilk yarısında tamamen bitmesi gerekiyor ve bitireceği konusunda da onlarla mutabakat sağladık.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon :KİT

Giriş :

Tarih :15/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 46

Kütahya Zafer Havalimanı'yla ilgili olarak da, son olarak, tabii bu yap-işlet-devret projeleri tek başına bizim kurumsal olarak yaptığımız projeler değil, öneride de yer alan hazinenin, Maliyenin, Kalkınma Bakanlığının görüşleri ve bütün bunların sonrasında Yüksek Planlama Kurulu kararının onayıyla yapılan ihaleler, bu şekilde yapılmış olan bir ihale. Sizin de buyurduğunuz gibi, bir sefer ihaleye çıkıldı, projenin çok büyük olması, geri getirisinin zor olması gibi sebeplerle katılım olmayınca biz projeyi tekrar revize ettik. Biraz daha yatırım boyutunu aşağıya çektik, yolcu garantilerini revize ettik. Tabii, burada bizim yapmış olduğumuz projeksiyonlar yolcunun bu kadar, o bölgenin bu kadar yolcuyu çekeceği noktasındaydı. Bundan sapmalar olabilir ama bu bir finans usulü, bir finans yöntemi. Yani, ya siz kendi kaynağınızla, elinizdeki hazır parayla bu yatırımı yapacaksınız ya da birisine yaptıracaksınız. Birisine yaptırdığınız zaman o firmanın yapmış olduğu yatırım bedeli, artı bu yatırımın, yatırım bedelinin finansman bedeli, artı işletme bedeli. Bütün bunları üzerine koyduğumuzda ciddi bir maliyet oluşuyor.

Ben, özet olarak şunu söylemek istiyorum: Bu havalimanını hazır, yapılmış, bitmiş bir havalimanı olarak, bizim envanterimizdeki bir havalimanı olarak biz işletmiş olsaydık bugünkü şartlarda yılda 20 milyon Türk lirasına yakın bedel harcayacaktık, zarar anlamında. Yani, buranın işletmesi için, idamesi için, çalışanların işte ücretleri, bütün bunları koyduğunuzda, diğer işte zarar ediyor gibi gördüğümüz, zarar ediyor diye baktığımız havalimanları gibi, burası da onlara eklenecekti. Yani, şimdi, bu ödediğimiz para, yolcu servis ücreti olarak garanti sayısına ulaşmayan yolcu için ödediğimiz bedel, bizim bu karşılaştığımız zararın çok çok altında. Onun için, önümüzdeki zamanlarda Kütahya, Afyon, Uşak bölgesinin termal turizme olan katkısı, etkisi, buraların hem yurt dışından hem yurt içinden talep göreceğine inanıyoruz. Çünkü böyle bir potansiyel orası bulunduruyor bünyesinde. Bu olduğunda, bu rakam gittikçe aşağıya düşerek bir noktadan sonra kesilecek. Artık, devlet, bu tesise sahip olmuş olacak.

Arz ediyorum efendim.

BAŞKAN – Teşekkür ederiz.

İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Başkanım, son bir şey daha söylemek isterim.

BAŞKAN – Sayın Demiröz, buyurun.

İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

BAŞKAN – Yine Bursa'yla ilgili mi?

İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Evet, benim şeyim Bursa.

Sayın Genel Müdürüm, Yenişehir'de altın bilezikli bir havaalanı dururken Yunuseli'nde askerî küçük bir havaalanı vardı, bu, uzatılarak burası faaliyete geçirilmek isteniyor. Burada, sizin bu konuyla ilgili bilginiz var mı? Burayı siz mi uzatıyorsunuz? Buradaki yatırımları kim yapıyor, nasıl yapıyor? Yani, Yenişehir atıl dururken Yunuseli'nde böyle bir işlem ki bizim aldığımız bilgiler, aldığımız bilirkişi raporlarında riskli olmasına rağmen ısrarla burası üzerinde duruluyor, oranın üzerinde durulması da aynı zamanda Yenişehir'i biraz daha baltalıyor. Bu konuda bilginiz varsa veya sizin payınız bunu öğrenmek istiyorum.

Teşekkür ediyorum.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Yunuseli Havalimanı hiçbir şekilde Bursa Yenişehir Havalimanına alternatif olamaz. Yunuseli Havalimanı, şehrin içinde kalmış, sıkışmış ancak 1C kategorisindeki yani en küçük uçakların iniş kalkış yapabilecekleri özelliğe sahip bir havalimanı ve etrafında manialar var. Biz, büyükşehir belediyemizle buranın işletilmesi noktasında bir protokol yaptık, bir ön protokol yaptık. O, ön protokoldeki şartımız 1C kategorisindeki uçaklar için, yani en küçük uçakların kullanılabilmesine imkân sağlamak için, etrafındaki maniaların temizlenmesinden sonra ancak biz burada işletmecilik yapabileceğimizi bildirdik. O da olmadı ve bir süre sonra büyükşehir belediyesi bu protokolü tek taraflı kaldırdı, feshetti. Dolayısıyla Bursa Yunuseli'nde bizim şu anda bir ilgimiz yok, onu arz edeyim. Bizim yoğunluğumuz ve kendi işlettiğimiz havalimanı Yenişehir için.

BAŞKAN – Teşekkürler.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Ben teşekkür ederim.

BAŞKAN – Evet, başka açıkta kalan sorular varsa...

Cevap veremeyeceğiniz şu anda sorular varsa, atlamış olabiliriz, burada belki yönelten arkadaşlarımızdan şu anda burada olmayan olabilir, tutanakların size ulaşmasına müteakip on beş gün içerisinde yazılı olarak cevap vermenizi istiyorum.

Ayrıca, Sayın Akar'ın işaret ettiği soruda açıkta kalan, şimdi cevaplanması gereken...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) - Bundan haberiniz var mıydı bununla ilgili yorum yapmadınız, cevap da vermediniz?

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Yorum yok.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – İlk defa mı gördünüz yoksa? Ben size vereyim, sizin adınıza...

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon :KİT Giriş : Tarih :15/01/2015 Stenograf : Kayıt: KİT Sayfa: 47

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL – Bizde de var ama yorum yok!

BAŞKAN – Komisyonumuzun değerli üyeleri, Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğünün 2011 ve 2012 yıllarına ilişkin bilanço ve netice hesaplarının alt komisyon raporlarının sonuç bölümlerini ayrı ayrı okutup işleme alacağım ve ibrazınıza sunacağım.

Buyurun:

Sonuç:

Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğünün 2011 yılı bilançosu ve 811.075.364,90 Türk lirası dönem kârıyla kapanan geril tablosu tasvibe sunulur:

BAŞKAN – İbra edenler... İbra etmeyenler... İbra edilmiştir.

2012 yılına ilişkin bilanço ve netice hesapları:

Sonuç:

Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğünün 2012 yılı bilançosu ve 754.755.636,32 Türk lirası dönem kârıyla kapanan gelir tablosu tasvibe sunulur:

BAŞKAN - İbra edenler... İbra etmeyenler... İbra edilmiştir.

Böylelikle, Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğünün 2011 ve 2012 yılına ilişkin bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri tamamlanmıştır.

TEDAŞ ve bağlı ortaklıkların 2011 ve 2012 yılı hesap ve işlemlerinin görüşülmesi için 21 Ocak 2015 Çarşamba günü saat 10.30'da toplanmak üzere birleşimi kapatıyorum.

Teşekkür ediyorum.

Kapanma Saati: 15.56