

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

PLAN VE BÜTÇE KOMİSYONU

TUTANAK DERGİSİ



16'ncı Toplantı
8 Şubat 2016 Pazartesi



(TBMM Tutanak Hizmetleri Başkanlığı tarafından hazırlanan bu Tutanak Dergisi'nde okunmuş bulunan her tür belge ile konuşmacılar tarafından ifade edilmiş ve tırnak içinde belirtilmiş alıntı sözler aslına uygun olarak yazılmıştır.)

İÇİNDEKİLER

I.- GÖRÜŞÜLEN KONULAR

II.- USUL HAKKINDA GÖRÜŞMELER

- 1.- Komisyonun çalışma usul ve esasları hakkında görüşmeler
- 2.- Komisyonun çalışma usul ve esasları hakkında görüşmeler

III.- SUNUMLAR

- 1.- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Binali Yıldırım'ın, 2016 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı (1/529) ile 2014 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı (1/297) hakkında sunumu
- 2.- Gümrük ve Ticaret Bakanı Bülent Tüfenkci'nin, 2016 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı (1/529) ile 2014 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı (1/297) hakkında sunumu
- 3.- Rekabet Kurumu Başkanı Prof. Dr. Ömer Torlak'ın, 2016 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı (1/529) ile 2014 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı (1/297) hakkında sunumu

IV.- KANUN TASARI VE TEKLİFLERİ

A) KANUN TASARI VE TEKLİFLERİ

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 2

1.- 2016 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı (1/529) ile 2014 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı (1/297) ve Sayıştay tezkereleri

a) Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

b) Karayolları Genel Müdürlüğü

c) Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu

ç) Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

d) Gümrük ve Ticaret Bakanlığı

e) Rekabet Kurumu



T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 3

8 Şubat 2016 Pazartesi

BİRİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 11.08

BAŞKAN: Süreyya Sadi BİLGİÇ (Isparta)

BAŞKAN VEKİLİ: İbrahim Mustafa TURHAN (İzmir)

SÖZCÜ: Mehmet Şükrü ERDİNÇ (Adana)

KÂTİP: Emine Nur GÜNAY (Eskişehir)

BAŞKAN – Plan ve Bütçe Komisyonumuzun çok değerli üyeleri, çok değerli Bakanımız, kamu kurum ve kuruluşlarımızın çok değerli bürokratları, basınımızın ve televizyonlarımızın değerli temsilcileri; Başkanlık Divanı adına hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Komisyonumuzun 16'ncı Birleşimini açıyorum.

Gündemimizde Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu, Sivil Havaacılık Genel Müdürlüğü bütçe, kesin hesap ve Sayıştay raporları bulunmaktadır.

Öncelikle Sayın Bakanımıza yeni görevinde tekrardan başarılar diliyoruz Başkanlık Divanı ve Komisyon olarak. Hayırlı olsun.

Sunumdan önce usul üzerinde bir söz talebi var.

Buyurun Sayın Paylan.

II.- USUL HAKKINDA GÖRÜŞMELER

1.- Komisyonun çalışma usul ve esaslarına hakkında görüşmeler

GARO PAYLAN (İstanbul) – Günaydın arkadaşlar, merhabalar Sayın Bakan, sayın basın mensupları.

Sayın Başkan, benim sorum, aslında usule dair, Başkanlık Divanına. Biz, sanıyorum sekiz bakanlığın bütçesini görüştük ve özellikle bütçenin bütünü üzerinde Sayın Naci Ağbal sunum yaptı ve biliyorsunuz kırk beş dakika boyunca bizim sorularımıza cevap vermek yerine kendi bütçe konusundaki önerilerini anlattı tekrar sorular anlamında. Umuyoruz ki o bütün bakanlıklarla ilgili ve özellikle Sayın Naci Ağbal'a sorduğumuz sorularla ilgili yazılı cevaplar gelmiştir çünkü bu cevapların bir hafta içinde geleceğini söylemişsiniz sorduğumuzda ve şu ana kadarki bütün bakanlıklarla ilgili toplam herhâlde muhalefet partilerinin 100'ün üzerinde sorusu cevaplanmadı. Bununla ilgili cevaplar geldi mi, gelmediyse ne zaman gelecek?

Bu usulle ilgili de özellikle bir tartışma açmak istiyorum. Bugün de Sayın Ulaştırma Bakanına sorularımız olacak. Eminim bazı sorulara cevap verecek, bazı sorulara "Yazılı cevap vereceğim." diyecek. Umarım ki vermez. Siz süre verirsiniz belki hepsine verir.

BAŞKAN – Genelde Sayın Bakan hepsine verir.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Ama "kırk beş dakika" dediğiniz için bazen "süre yetmiyor" bahanesiyle verilmiyor.

Bu usul devam ederse biz bu usule itiraz ediyoruz. Cevaplar verilmediği sürece tatmin olmuyoruz ve özellikle bütçenin bütünü üzerine Sayın Naci Ağbal'a sorduğumuz cevaplar, çünkü ilkeler çerçevesindedir.

Bakın, geçen sene Ulaştırma Bakanlığının bütçesinin yaklaşık 2 misli harcandı. Bütçe hakkı diye bir usul var, esas var. Bu yıl nasıl olacak diye bu mesele, tekrar buraya, Meclise gelip mi harcanacak, yoksa Ulaştırma Bakanlığımız bu sene 19 der de 38 keyfiyetine göre harcayacak mı? Bununla ilgili cevap alamayabiliriz.

Özellikle Maliye Bakanına bu soruları sorduk ve cevaplarımızı alamadık. Bu cevaplarımız geldi mi, gelmediyse neden gelmedi ve ne zaman gelecek? Gelmeden de bu tartışmanın devam etmemesini öneriyoruz. Özellikle Naci Ağbal'ın cevaplarına göre, sayın bakanlarımıza sorularımızı o usule göre sormaya devam edeceğiz.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Günel...

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Sayın Bakan, hoş geldiniz efendim.

Size döneceğim ama önce Sayın Başkana usule ilişkin kısa bir hatırlatmam var.

Programa bakınca Sayın Başkan, yani 13, 14, 18, devam ediyor. Bunu bir daha gözden geçirseniz. Sabah geldik ama... Cumartesi, pazar dâhil devam ediyor. İki gün geç bitirirsek herhâlde bir şey olmaz diye düşünüyorum. Böyle bir acele mi var 18'inden sonra onu anlayamadım. 20'sinde bitse ne olur? Bir şey olmaz herhâlde. Yani üç gün sonra olur, yoksa başka bir amacı mı var, başka programı olanlar mı var, bilemedik. Onun için bu konuyu dikkatinize sunmak istedim.

Onun dışında, genelinde söyleyeceklerimiz çok ama biraz dinleyelim Sayın Bakanı.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Yıldırım...

AHMET YILDIRIM (Muş) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Ben de usule ilişkin bazı hususlara dikkat çekmek istiyorum Sayın Başkan.

Birincisi, Sayın Paylan'ın bıraktığı yerden değerlendireyim. Bakın, biz çok somut sorular soruyoruz ama bugüne kadar bakanların cevap hakkı bölümünde kahir ekseriyeti şunu yaptı: Bizim değerlendirmelerimizi soru olarak değil, değerlendirmelerimize sanki sataşma varmış gibi cevap hakkı kullanmaya çalıştılar. Kırk beş dakikanın yüzde 90'ını bizim değerlendirmelerimizi boşa

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 4

çıkarmak için kullanıyorlar, zaten geri kalan üç beş dakikada ise sorulmuş onlarca sorudan hiçbirine somut cevap alamayacağımız şekilde geçiriyorlar.

Ve bakanların şöyle bir özelliğini de tespit etmiş olduk: Tatlısı sorularına kolay cevap verebiliyorlar, tuzlu su olarak değerlendirdiğimiz kendilerinin cevap vermekte zorlanabileceği, yürütmeye ilgili olarak tasarruflarında, özellikle problemlerin olduğu sorularımızdan ise kaçındıklarını gördük. Kolay bir yöntem bulunmuş "Yazılı cevap verilir..." Bugüne kadar ulaşan yazılı bir cevap da yok Sayın Başkan.

Bir diğer husus: Bakın, şimdiye kadar siz bile herhâlde şu Plan Bütçe Komisyonu toplantı programının kaç defa değiştiğini bilmiyorsunuzdur. Kaç defa değişti? Mesela bir defada sorayım cevap veremezsiniz. 10'u aşkın defa yerler değiştiriliyor.

BAŞKAN – Yok, 7 kez değişti.

AHMET YILDIRIM (Muş) – Sayın Başkan, 365 günün sadece bir gününde sayın bakan buraya gelecek, o gün için hiçbir program onun buradaki programını değiştiremez. Bunun dışındaki çok çok acil, olağanüstü, savaş hâli gerektiren durumlar dışında diğer işlerini buraya göre ayarlayacak. Ya yapboz tahtası gibi o oraya bu buraya... Biz de kendimize göre bir planlama yaparak gelmeye çalışıyoruz buraya Sayın Bakan. Hâlâ iki gün önce bile program değişiyor Sayın Başkan.

Bu anlamda, bundan sonraki on günde umarım programımızda herhangi bir değişiklik olmaz. Bakın, yılın sadece bir günü bu iş yapıyorlar. Bugün de yaptıkları işler üzerinden de diğer geri kalan 365 günlük icraatlarını sergiliyorlar. Örneğin, yarın, bilmiyoruz Enerji Bakanı gelecek mi gelmeyecek mi. Cumaya mı atılacak, pazartesiye mi? Cuma günkü yarına çekilecek mi, çekilmeyecek mi? Ya böyle bir şey olabilir mi?

365 günün sadece bir gününde buraya geliyorsunuz Sayın Bakanım. Ama nedir? İki haftada 7 defa program değişti. Bundan sonra kaç defa değişecek onu da bilmiyoruz. Böyle bir şey olamaz. Bundan sonraki on günlük programımıza sayın bakanların riayet etmesini, çok olağanüstü bir şey olmadığı sürece programımızın değiştirilmemesi gerektiğini düşünüyorum.

BAŞKAN- Teşekkür ediyorum.

Sayın Erdoğan...

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli milletvekilleri; şimdi, bizim bu ülkede muhalefet olarak bütün imkânlarımız elimizden alınmış durumda fiilen. Bakın, Anayasa'ya göre bizim bu bütçeyle ilgili denetim hakkımız var. Sayın Bakan, gelen Sayıştay raporlarını görün, yani zaten biliyorsunuz... Yani bir Sayıştay raporu olmadan, bütçe hakkında bilgi sahibi olmadan bir denetim yapmaya çalışıyoruz. Bu doğru değil. Bu Anayasa'yla halkın bize verdiği, Anayasa'ya verilmiş bir yetkinin yürütme tarafından kullanılmaması hâline getiriyor. Böyle bir bütçe olmaz. Bütçeyi kullanma yetkisi sizde. Bütün halktan, bizim seçmenlerimiz dâhil herkesten vergi toplayacaksınız, o vergileri harcayacaksınız ama o harcadığınız vergiler dolayısıyla da burada muhalefete bilgi vereceksiniz, muhalefetin bu denetim yetkisi... Sayıştay raporları yok, sorularımıza cevap alamıyoruz. Gerçekten alamıyoruz Sayın Başkan.

Bakın, ben, burada, Türkiye Cumhuriyeti'nin Cumhurbaşkanlığına, Başbakanlığına, bütün Hükûmetine şunu sordum: Beştepe Sarayı'nın maliyeti nedir? Yani sonuçta orası halkın sarayı diyorsunuz. E, biz veriyoruz vergileri. Bu maliyeti üç haftadır öğrenemiyoruz biz. Bir uçak alınmış. Halkın parasıyla alınmış. Toplam maliyeti nedir? Beş bakana sordum, Cumhurbaşkanlığına sordum, bir türlü bilgi alamıyoruz.

Sayın Komisyon Başkanı, bu bilginin alınmasını siz sağlamak durumundasınız.

Gerçekten, hiçbir bilgi almadan o zaman bizim burada oturmamızın anlamı yok ki. Biz burada oturmazsak demokrasi olmaz.

Bir de, görüşme takvimi konusunda Mehmet Bey'e katılıyorum.

Sayın Başkan, seçim bölgemiz var. Sabah onda başlayıp dörtte bitiyor. Sadece bizim için değil, bütün milletvekilleri için. Cumartesi pazar çalışmanın bir anlamı yok. Yani bekleyenimiz var, seçim bölgelerimize gidiyoruz, insanlar bize hesap soruyor.

Bir de, konuşma yaptığımız sırada yani hem Başkanlıktan hem Hükûmet yetkililerinden hem de iktidar milletvekillerinden sürekli sözümüz kesiliyor, bütünlüğümüz bozuluyor. Ben nezaketen, karşılıklı zenginleştirme için olanlarını anlıyorum ama bu, konuşmanın bütünlüğünü bozacak şekilde konuşmanın arasına girip üç beş dakika... Zaten on dakika süremiz var. Koskoca bakanlıkların on dakikada bir kısmını bile anlatamıyoruz.

Onun için, yine söylüyorum, nazik olanları, dostane olanları elbette ki tolere ederiz ama konuşmamızı bozacak şekilde müdahale edildiği zaman bizim bunu değerlendirme şansımız yok.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Değerli arkadaşlar, evet, usulle ilgili söz talepleri için ve değerlendirmeler için teşekkür ediyorum.

Tabii ki, öncelikle, sayın bakanların konuşma içerikleri ya da sorularına, Başkanlık Divanı olarak direkt müdahale hakkımız yok ancak milletvekillerimizin, Komisyon üyelerimizin sorularının cevapsız kalmaması adına bu cevapların verilmesi noktasında sayın bakanlarla ve ilgili arkadaşlarla görüşmelerimiz devam ediyor.

Geçen hafta da, Maliyeden, bu Komisyonunda sorulmuş olan soruların bir an önce cevaplanması konusundaki talebimizi tekrar yineledik.

Program değişiklikleriyle ilgili olarak da, usul olarak şöyle bir sistem uyguluyoruz: Biz aslında bir taslak program hazırlamış oluyoruz. Bunu gönderiyoruz. Sonra da sayın bakanların programlarına göre kendi aralarında ya da çok acil çıkabilen işlerine yönelik olarak kendi aralarında bir beca-yiş yapma imkânını kendilerine tanıyoruz.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 5

Program 7 kez değişti. Tabii, birinde de Meclis ara verdiği için görüşmelere ona paralel olarak biz kaydırmayı yapmış olduk. Ancak bundan sonraki yapacağımız takvimde, ayın 17'sine kadar olan bu önümüzdeki on günlük takvimde herhangi bir program değişikliği hiçbir şekilde görünmüyor.

MUSA ÇAM (İzmir) – Cumartesi, pazarı niye kaldırmıyoruz Sayın Başkan?

BAŞKAN – Değerli arkadaşlar, müsaade ederseniz...

Başkanlık Divanı olarak da biz burada bu takvimleri belirlerken, mümkün olduğunca, tabii ki Komisyon üyesi arkadaşlarımızla bunu irtibatlı olarak yapıyoruz.

Meclis ara verdiği buna paralel olarak Komisyonun da ara vermesi, ancak bütçenin görüşme takviminin de aksamaması adına bu cumartesiye ilave olarak, orada görmüş olduğunuz daha önce ayın 13'ünde zaten bir çalışmamız vardı...

MEHMET GÜNAL (Antalya) – O bitiş günüydü Sayın Başkan.

BAŞKAN – Müsaade ederseniz...

13'ü çalışmaya ilave etmiş olduğumuz 14'ü pazar olmuştur. Yani hafta sonu çalışmaya ilave olarak addettiğiniz sadece bir pazar günüdür, doğrudur. Bu pazarı da koyarken bu şekilde çalışma takvimini de arkadaşlarımızla konuşarak yaptık. Yani söyledim konuştuğumuz arkadaşlarımıza.

Onun için, programda bir değişiklik yok. Bildiğim kadarıyla da, inşallah, ayın 26'sında da, aşağıda, Genel Kurulda görüşmeler...

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Ya, bari takvimi beraber yapsaydık Sayın Başkan.

BAŞKAN – Yaptık üstadım, yaptık.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Bari takvimi beraber belirleyelim.

BAŞKAN – Müsaade ederseniz, takvimi Komisyonun 39 üyesiyle beraber belirleme şansım yok ama partilerden arkadaşlarımıza “Böyle bir şey düşünüyoruz.” diye...

GARO PAYLAN (İstanbul) – Bizim gruptan kime söylediniz?

BAŞKAN – Size söyledim efendim.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Kime?

BAŞKAN – Garo Bey, hatırlarsanız size söyledim.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Hayır, cumartesi, pazar meselesini söylemediniz.

BAŞKAN – Burada söyledim. Hayır, hatta, buraya geldiniz, siz ayakta... Ben size programı gösterdim.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Hayır, pazar meselesini asla...

BAŞKAN – Yani, ben özellikle pazar değil, ben programı önünüze koydum yani onun için, tek tek de yani işte, pazartesi, salı, çarşamba, perşembe gibi bir açıklama var, ona göre de...

GARO PAYLAN (İstanbul) – Hayır, yalnızca “Bir hafta tatil olasılığı var.” dediniz.

BAŞKAN – ...çalışma programımız böyle olacak diye de... Hatta, yanlış hatırlamıyorsam Sayın Kuşoğlu da burada yanımdaydı o sırada.

Yani programla ilgili olarak bu.

Tabii ki Cumhurbaşkanlığı hizmet binası ve bu uçakla ilgili olarak... Evet, hem Cumhurbaşkanlığı hem Başbakanlık, diğer bakanlıkların bütçesinde de bu soru gündeme geldi. Zannediyorum bu, yazılı gelecek cevaplar içerisinde ya da Sayın Bakanın bu konuda bir bilgisi varsa Sayın Bakan ya da Maliye tarafı mutlak surette bunu yazılı olarak bize gönderecektir. Orada da herhangi bir şey olduğunu düşünmüyorum.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Sayın Başkanım...

BAŞKAN – Bir dakika müsaade ederseniz vereceğim.

Onun dışında, tabii ki Sayın Erdoğan'a katılıyorum. Plan ve Bütçe Komisyonunun, yani buradaki bu teknik kapasitesinin yükseltilmesi, bu bütünlüğün korunması, bu dost ortamın korunması adına birbirimize yapmış olduğumuz konuşma içeriği müdahalelerin tabii ki seviyesini, dozajını iyi ayarlamak gerekiyor ama bu, tabii ki tek taraflı değil, karşılıklı.

Yani bakın, şurada açıklama yaparken bile beş yerden müdahale aldım çünkü cümlelerin bir sonraki şeyini beklemediğiniz için.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Siz de müdahale ettiniz, “dostane” dediğim buydu Sayın Başkan.

BAŞKAN – Evet, “dostane”, tabii ki.

Çok teşekkür ediyorum bu açıdan.

Evet, Sayın Paylan, buyurun.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Sayın Başkan, teşekkür ederim.

BAŞKAN – Soruların takipçisi olacağım, onu söylüyorum.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Hayır, hayır. “Takipçisi olacağım.” lafı gerçekten bizi tatmin etmiyor. Şimdi, “Takipçisi olacağım.” lafı...

BAŞKAN – Boğazlarına mı sarılacağım diyeyim yani...

GARO PAYLAN (İstanbul) – Hayır, hayır asla, öyle değil. Sonuç olarak, bakın, siz de bu Komisyonun bir üyesisiniz aynı zamanda ve Başkanısınız. Maliye Bakanının sunumunun üzerinden tam on beş gün geçti ve şu bir haftalık tatil -gerçi bize tatil değildi, biz çalıştık- bir fırsattı yani bu cevapların gelmesi anlamında. Umut ediyordum ki bu sabah biz bu cevapları almış olacağız ve

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 6

müzakereyi bunun üzerine yürüteceğiz. Çünkü, özellikle Maliye Bakanının sunumu konusunda, bütçenin bütünü üzerine çok net sorular sorduk. Mesela Ulaştırma Bakanlığımız 13 milyar yerine 26 milyar lira harcamış.

BAŞKAN – Soracağız, Sayın Bakan burada.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Hayır, mevzu onunla değil. Sonuç olarak, bütçenin bir omurgası vardır, omurgayı Maliye Bakanlığı belirler. Bu usul devam edecek mi noktasında... Keyfiyet çünkü. Medisin bir hakkı var, 13 milyar yetki vermiş, Ulaştırma Bakanlığı 26 milyar lira harcamış. Normalde böyle olmaması lazım. Medise gelip ek bütçe çıkması lazım, bütçe hakkımız var çünkü bu konuda. Gelip hesap verilmesi lazım niçin 13'ü 26 yaptığına dair. Ama önce harcıyor 26'yı... "Harcadım." Bu yılki rakamlar da benzer.

BAŞKAN – 6'ncı maddeyi konuşmamız lazım.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Bu anlamda, bütçenin bütünü üzerine Maliye Bakanının cevabı gelmiş olsaydı "Hayır, bakın, geçen yıl öyle yaptık ama bu yıl böyle yapmayacağız." diye Maliye Bakanının bir cevabı olsaydı -çünkü Maliye Bakanı bu transferleri yapıyor, öyle değil mi?- biz ona göre Ulaştırma Bakanını da sıkıştırdık ya da sıkıştırmazdık. Çünkü Ulaştırma Bakanı diyecek ki: "Ben istiyorum, veriyor." diyecek. "Yani ben istiyorum, o da veriyor, ne yapayım ben?" diyecek.

MUSA ÇAM (İzmir) – Bonkör bir Maliye Bakanı var.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Keşke.

BAŞKAN – Bu kadar kolay olsa.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Veriyor. Ama vermiş.

Sayın Bakanım, 13'ü 26 yapmış sonuç olarak, siz istemişsiniz vermiş. "Bu böyle olacak mı, olmayacak mı?"nın cevabı Maliye Bakanındadır ya da Başbakanıdır.

BAŞKAN – 6'ncı maddenin altında gizli bence onun cevabı.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Hayır, hayır. Bu cevap gelmeli ki ona göre müzakere yürütmeliyiz. Biz bu cevapları hemen istiyoruz. Hatta, bugün gelsin ki Ulaştırma Bakanına ona göre sorularımızı soralım.

Siz dediniz ki bunu sorduğumuzda: "Bir hafta on gün içerisinde bu cevaplar gelecek." On beş gün geçti üzerinden, gelmedi.

BAŞKAN – Doğru.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Bununla ilgili nasıl bir usulle devam edeceğiz?

Benim arkadaşlarıma önerim: Bu cevaplar gelmeden tartışmayı devam ettirmeyelim. Sayın Maliye Bakanı gelsin veya Ulaştırma Bakanımız Maliye Bakanına ulaşsın, özellikle şu omurgayla ilgili cevapları alalım ona göre müzakereyi yürütelim.

BAŞKAN – Sayın Paylan, teşekkür ediyorum.

Ancak, tabii ki, Sayın Maliye Bakanının vermesi gereken cevaplar bütçe görüşmeleri takvimini direkt etkileyen bir husus değil.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Ama sunumu o yaptı.

BAŞKAN – Müsaade eder misiniz?

Ancak, bugün ara verdiğimizde tekrar Maliye Bakanını arayarak bu cevapların gönderilmesini bir kez daha talep edeceğim. Hatta beraber de yaparsak bu işi en azından sizin daha tatmin olacağınızı düşünüyorum. Çünkü bize de bu konuda bir inançsızlığınız varmış gibi, gözlerinizden öyle bir şey okunuyor. Ama siz de Başkanlık Divanının bu noktadaki takipçiliğine de en azından siz de şahit olmuş olursunuz, bir daha da bu konuyu gündeme getirmeyiz.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – İnançsızlık değil Başkanım, moderatörlük de yapıyorsunuz siz "Sonra verseniz de olur cevapları." diye...

BAŞKAN – Efendim, orada moderatörlük şöyle: Tabii, yani süreye bağlı yapıyorum.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Tabii, tabii.

BAŞKAN – Efendim, bir sefer yaptım.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Tamamen iyi niyetli.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Tam cevabı alacaktım...

BAŞKAN – O da, LGBT'yle ilgili sorunuzla ilgiliydi. Ama ben de, hani o sorunun yazılı cevaplandırılmasının daha doğru olacağını düşündüğüm için söyledim onu.

Teşekkür ediyorum arkadaşlar değerlendirmeleriniz için.

Şimdi sunumunu yapmak üzere değerli Bakanımıza söz vereceğim.

Değerli arkadaşlar, sunumlar, dağıtılan o çantaların içerisinde var.

Sayın Bakan, normalde sunum için Bakanlarımıza yarım saat süre veriyoruz ama sizin sunumlarınız genelde iki-iki buçuk saatten aşağı olmuyor, onu da biliyoruz, çok bağlı kurum var. Ama hiç olmazsa doksan dakika içerisinde tamamlayabilirsek.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Niye öyle oldu?

BAŞKAN – Biliyorsun, her zaman yani...

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Ya, olmasın işte, yani baştan hemen uyaralım.

BAŞKAN – İşte, uyardım. O yüzden doksan dakikayla sınırladım ki üstü olmasın diye.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Baştan doksan dersin iki saatten fazla sürer. Sen "Bir saatte bitsin." diyeceksin...

BAŞKAN – Hayır, cevaplarla ilgili olarak da iki saat süre vereceğim, sıkıntı yok. Sonuna kadar, bütün cevapları tek tek alacağız.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Dolayısıyla sabaha kadar buradayız.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 7

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – İki saat kırk dört dakikayla, rekor, Bakanlımdaydı.

BAŞKAN – İki saat kırk dört dakika... Yani arkadaşlar, tabii, tecrübe olarak onu yarı yarıya kesmiş olduk.

Buyurunuz Sayın Bakanım.

III.- SUNUMLAR

1.- *Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Binali Yıldırım'ın, 2016 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı (1/529) ile 2014 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı (1/297) hakkında sunumu*

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Evet, teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Plan ve Bütçe Komisyonumuzun değerli üyeleri, değerli basın mensupları; bugün AK PARTİ hükümetleri döneminin 14'üncü bütçesini gerçekleştiriyoruz ve görüşmelere Plan ve Bütçe Komisyonunda başlıyoruz.

Bu görüşmelerde, Bakanlığımız merkez, bağlı, ilgili ve ilişkili kuruluşlarıyla ve buralarda yürütülen çalışmalara ilişkin detaylı bilgileri Komisyon üyelerimize arz edeceğim, bunun için huzurlarınızdayım. Bu vesileyle, ülkemizin dört bir yanında hizmet veren, şantiyelerimizde çalışan ve vatandaşımızın beklediği hizmetlerin bir an önce hayata geçmesi için gece gündüz durmadan mesai yapan tüm arkadaşlarıma, yol boylarında, istasyonlarda hizmet veren tüm ulaştırma camiasının mensuplarına teşekkür ediyorum.

Ayrıca, cumhuriyetimizin ilk Ulaştırma Bakanı Ali Çetinkaya başta olmak üzere, günümüze kadar bu Bakanlıkta görev yapan bütün bakanları, üst düzey yöneticiler ve çalışanları, bu ülkenin ulaşımı, iletişimi için katkı koymuş, taş üstüne taş koymuş bütün emeği geçenleri de şükranla anıyoruz, ölenlere Allah'tan rahmet diliyoruz. Sağ olanlara uzun ömürler diliyoruz.

Başta, şunu açık kalplilikle ifade etmek isterim....

BAŞKAN – Arkadaşlar, lütfen yavaş.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Öncelikle şunu bilmenizi isterim: Önerileriniz, eleştirileriniz, katkılarınız bizim çalışmalarımız için büyük anlam ifade ediyor. O bakımdan, bütün bu görüşmeler boyunca ortaya koyacağınız her türlü katkı, öneri, tenkit ve sorulara büyük bir açık kalplilikle cevap vermeye çalışacağım.

Sayın Başkan, değerli üyeler; şimdi, bütçe görüşmelerinde izleyeceğimiz yolu kısaca arz etmek istiyorum: Bu takdim konuşmasından sonra genel olarak yaptığımız ulaşım, iletişim alanındaki çalışmaları görsel bir ortamda sizlerle paylaşacağım. Sayın Başkanın uyarısını not ettik ve bize tanınan süreyi aşmama konusunda bütün gayretimizi göstereceğiz. Daha sonra da, tabii, bütçenin görüşülmesi var, sizlerin değerlendirmeleri var, soruları var. Bu arada da, en sonunda, 2016'ya yönelik ülke genelinde tamamlamayı veya başlamayı öngördüğümüz işlerle ilgili de bir özet bilgi arz edeceğim. Programın sunumuna bu şekilde devam edeceğiz.

Efendim, şimdi, hep söylediğimiz bir şey var: Şu kadar bölünmüş yol yapıyoruz, yüksek hızlı tren hatları yapıyoruz, hava limanlarımızı artırıyoruz, hava yolu taşımacılığı geliyor, denizcilikte dünya denizci ülkeleriyle yarışıyoruz, haberleşmede çok büyük mesafeler katettik; ulaşım ve iletişim yatırımlarını ülkenin kalkınmasının bir göstergesi diyoruz, kalkınmasında lokomotif etkisi yapıyor diyoruz, ekonomik ve sosyal hayatın gelişmesine katkı sağlıyor diyoruz. Bütün bunlar tamam yani bu söylediklerimiz Erzurum'daki vatandaşımızın, Trabzon'daki, Antep'teki, Ankara'daki, Sivas'taki, Kayseri'deki, Edirne'deki vatandaşlarımızın hayatında ne değiştiriyor, onların bu yapılan çalışmalardan ne gibi kazanımları var? Aslında, bunun üzerinde kısaca durmak istiyorum.

Son on üç yılda yaptığımız çalışmalarla insanımızın yaşamına dokunduk diyoruz ulaşımda. Nasıl yaptık? Yolları böldük, hayatları birleştirdik; yolları böldük, milleti birleştirdik. İşte, bunlar bizim cevaplamak durumunda olduğumuz sorulardan birkaçı.

Ulaştırma ve haberleşme yatırımlarının doğrudan ülke kalkınmasına etkileri yanında diğer etkileşim alanları nedir, bunlardan da kısaca bahsetmek istiyorum.

2003 yılında 6.101 kilometrelik bölünmüş yol varken 2015'in sonunda 24.280 kilometreye ulaşmış bulunuyoruz. Araç sayımız yaklaşık 9 milyon iken bugün 20 milyonu bulmuş durumda. Dolayısıyla da ülkenin her tarafında hareketlilik büyük oranda artmış ve 2003'e göre 2 katın üzerine çıkmıştır. Tabiiyle bu hareketliliği sağlamanın en önemli atyapısı bölünmüş yolların artırılmasıdır. Eğer bu bölünmüş yollar artırılmamış olsaydı zaten ortalama 35-40 kilometre olan hız yollardaki belki yarı yarıya düşecek, bunun da çok büyük zaman kaybı ve ekonomik kayıp olarak ülkemize ciddi bir faturası olacaktı.

Yine, 2003 yılında 6 ilimiz sadece bölünmüş yollarla birbiriyle bağlıyken bugün bu sayı 75'e çıkmıştır. 75 ilimiz doğrudan birbirleriyle bölünmüş yollarla bağlı hâle gelmiştir. Bölünmüş yollar hayat kurtarıyor. Kazalar trafiğin 2 katına çıkmasına rağmen, yapılan tespitlerde yüzde 62 oranında azalmıştır. Şerit değiştirme ve hatalı sollama asgari düzeye inmiştir. Sürücülerimiz daha güvenli ve konforlu bir araç kullanma imkânına kavuşmuştur. Yakıt kullanımında tasarruf sağlanmış, bunun sonucu çevre kirliliğinde azalma elde edilmiş ve seyahat maliyetleri önemli ölçüde kısalmıştır, süreleri ve maliyetleri.

Sayın Başkan, değerli üyeler; kara yollarında durum böyleyken demir yollarında da gözle görülür, çarpıcı bir değişim gelişimi yaşamaktayız. Örneğin, Ankara-Eskişehir, Ankara-Konya, Ankara-İstanbul, İstanbul-Konya yüksek hızlı trenlerinin hizmete girmesiyle yaklaşık olarak insanlarımız, yolcularımız saatte 250, yerine göre 300 kilometre hız yapan hızlı trenlerle tanıştı. Hızlı tren ülkemizin insanının rüyasıydı ve ülke gündeminde 60'lı yıllarda var olan bir projeydi ve 2000'li yıllar içerisinde nihayet gerçeğe dönüştü ve bu özlem gerçekle buluşmuş oldu. İller arasında emniyetli, daha konforlu bir demir yolu seyahati başlamış oldu. Örnek vermek gerekirse, Ankara'da, Konya'da, Eskişehir'de yaşayan ve bu illerde okuyan öğrencilerimiz bulundukları ilde ikamet edip ve bu illere günübirlik gidip gelebilme imkânına sahip oldu. Örneğin, Ankara'da oturuyor, Eskişehir'e gidiyor, orada okuyor, akşam geliyor, aylık kartıyla bunu rahatlıkla sağlayabiliyor. Bu hızlı tren hattı yapılan illerimizde ekonomik sosyal hayat çok değişti. Artık insanlarımız sabah kahvaltısını yapıp Konya'ya gidip etli ekmek yiyip oradan Mevlâna'yı ziyaret edip tekrar Ankara'ya gün içinde rahatlıkla

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 8

dönabiliyorlar veya Kayseri'den Kapadokya'ya gidip balon sefasından sonra tekrar gelebiliyorlar. Bu ve buna benzer örnekler artırılabilir. Belki de bunların içinde en önemli husus, ülkemizin muasır medeniyetler seviyesine, Büyük Atatürk'ün işaret ettiği o hedefe erişmesi konusunda, gerek kara yolu gerek demir yolu altyapısı gerek havacılıktaki gelişmelerin çok ciddi katkı sağladığını yaşıyoruz.

Ticari hayatta yurt içindeki ekonominin gelişmesine de bu yolların ciddi anlamda etkisi var çünkü nakliye önemli bir kalem. Nakliyedeki zaman ve maliyetin ülkemizin ihraç ürünlerine, ithal ürünlerine, fiyatına önemli bir katkısı olduğunu görüyoruz. Burada yapılacak her birim iyileşme ekonomik hayatımızda çarpan etkisiyle sonuç vermektedir. Ulaşım seçenekleri çeşitleniyor. Hızlı tren, uçak, yol, alternatifler, zaman ve imkân dikkate alınarak kullanılabilir hâle geldi.

Sayın Başkan, değerli üyeler; bu misalleri çoğaltmak mümkün ama çok fazla vakit almak istemiyorum, birkaç hususu daha ifade ettikten sonra daha detayları sizlerle paylaşacağım. Keşke mümkün olsa... Siz zaten gittiğiniz yerlerde yapılan işleri eksiğiyle fazlasıyla görüyorsunuz. Ancak, bizim, işleri buraya getirme şansımız yok. Onun için, bir özet hâlinde, görsel sunumla fikir vermek istiyoruz, daha detaylı önünüzdeki kitaplarda çok detaylı olarak yer almaktadır.

Havacılıkta da...

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Siz de global rakamları verebilerseniz Sayın Bakan Plan Bütçe Komisyonuna.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Vereceğim efendim, o sunuma başlayınca orada bütün detaylar var, bir beş dakika içerisinde toplayıp geçiyorum; bu, genel, dolaylı değerlendirmeleri yapıyorum.

Havacılıkta Türkiye hakikaten dünya ortalamasının 4 katına yakın büyüme yaptı. Dünyada havacılıkta büyüme yüzde 5 civarında seyrederken Türkiye son on üç yılda üst üste yüzde 15 seviyesinde büyümesine devam etti. Bunun sonucu olarak da bu sene Atatürk Havalimanı Avrupa'da 3'üncülüğe yükseldi. 1'inci Heathrow, 2'ncisi Paris, 3'üncüsü Atatürk Havalimanı. Uzmanlar iki yıl içerisinde Atatürk Havalimanı'nın Avrupa'da 1'inci sıraya yükseleceğini yazıyorlar, bunu ifade ediyorlar. Kısacası, havacılık yavaş yavaş batıdan doğuya doğru, Türkiye üzerine doğru... Havacılığın aktarma merkezi, transfer merkezi Türkiye olma yolunda çok ciddi ilerleme sağlamış durumdayız.

Tabii, haberleşme de Bakanlığımızın sorumluluğunda bir alan. Haberleşme alanında da ciddi ilerlemeler sağlandığını ifade edebiliriz. Şöyle söyleyeyim: Türkiye geniş bantla 2003'te tanıştı ve bugün geniş bant kullanıcı sayısı 48 milyonu buldu, penetrasyon oranı mobil haberleşmede yüzde 95'in üzerine çıktı. Haberleşmenin gelişmesi millî gelire de çarpan etkisi yapıyor. Yani millî gelire çarpan etkisi 1,8 düzeyinde. Genel anlamda da ulaştırma ve haberleşmenin bizim gayrisafi yurt içi hasıladaki oranımız da yüzde 11'lerden yüzde 15,5 seviyelerine son on yıl içerisinde yükselmiş durumda.

Bir başka husus denizciliktir. Denizcilikte yaşanan küresel krize rağmen, 2008'den beri, özellikle gemi bakım, tamir, yeni inşaat konularında ciddi bir mesafe katettiğimizi söyleyebilirim. Özellikle de 2004 yılında başlattığımız ÖTV'siz yakıt uygulamasıyla kabotaj hatlarımızda da ciddi anlamda yük ve yolcu artışı sağlandı. Deniz turizmine yönelik kruvaziyer yolcu taşımacılığı, yat limanı gibi konularda da ciddi bir kapasite artışı gerçekleştirmiş bulunuyoruz.

Bunların detaylarını vereceğim, şimdilik bunlarla yetinmek istiyorum ve sunumuma başlamadan önce kısaca, çalışma arkadaşlarımızı sizlere tanıtmak isterim.

(Komisyona katılan bürokratların tanıtımı yapıldı)

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Bir erkek olarak kutluyorum Sayın Bakanım, erkek egemenliğini hâkim kılmışsınız(!)

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Bu ayıp da bize yeter diyorsun.

BİHLUN TAMAYLIGİL (İstanbul) – Görüntü söylüyor, söze gerek yok.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Var da henüz genel müdür seviyesinde değil. Genel müdür yardımcısı seviyesinde var, daire başkanı seviyesinde var.

BİHLUN TAMAYLIGİL (İstanbul) – Keşke bir müsteşar yardımcınız veya müsteşarınız kadın olsaydı Sayın Bakanım.

BAŞKAN – Funda Hanım gözüme çarpıyor orada, evet, evet.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Funda Ocak nerede?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Funda Ocak, Genel Müdür Yardımcısı ama burada...

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Hanımefendiye şöyle öne alalım, beylerden biri arkaya gitsin, bari görüntünüzde bir kadın profili olsun.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Funda Hanım yok mu burada? Ha, buradaymış.

BAŞKAN – Var, var efendim, ben kolonun arkasından görüyorum.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Arkadaşlar gerekli nezaketi göstermemişler. Kusura bakmayın, onlar adına özür diliyoruz.

Evet, şimdi, başlayabilir miyiz Sayın Başkan, değerli üyelerimiz?

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Sürenin yarısı gitti.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Hemen başlayalım.

Efendim, tabii, Ulaştırma Bakanlığının organizasyon şemasını biliyordur birçok arkadaşımız ama Plan ve Bütçe Komisyonunda yeni olan birçok arkadaşımız var -yarıya yakını, yarıdan belki fazlası- o yüzden kısaca organizasyon şemasını göstermek istiyorum.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 9

Bakan, müsteşar, 5 müsteşar yardımcısı, az önce saydığım genel müdürler, bölge müdürlükleri, liman başkanlıkları merkez teşkilatımızı oluşturuyor. Bir de bağlı, ilgili, ilişkili kurumlar var. Bağlı kuruluşlar: Karayolları, Sivil Havacılık. İlgili kuruluşlar: Kıyı Emniyeti, Devlet Hava Meydanları, Demiryolları. Demiryollarının da 3 tane bağlı ortaklığı vardı, 2013'te yapılan yasayla birlikte şimdi 4'e çıktı. TÜDEMSAŞ, TÜVASAŞ, TULOMSAŞ, şimdi TCDD Taşımacılık da kurulma aşamasında, devam eden bir genel müdürlük. İlişkili kurum ve kuruluşlar: Bilgi Teknolojileri İletişim Kurumu, TÜRKSAT, PTT. Organizasyon şemamız böyle.

Personel durumuna, istihdam durumuna bakarsak; kadrolu, sözleşmeli ve işçi statüsünde 94.436 çalışmamız var. Ayrıca, hizmet alımı şeklinde 35.213 çalışmamız var. Yollarda, şantiyelerde, demir yolu şantiyelerinde, limanlarda çalışan 96.015 kişi var ve toplam, istihdam olarak ulaşım sektöründe, Bakanlığımıza bağlı olarak çalışan şu an için 225.664 kişi. Bu sayı artabiliyor. Zaman içerisinde, sezonda bu sayı, özellikle sahada çalışanların sayısı çok daha artmış olacak.

Bakanlığımızın bünyesinde devam eden toplam proje sayısı 3.705. Bunların tutarı 235 milyar 591 milyon. Parasal gerçekleşen kısmı 126 milyar 168 milyon. Devam eden, kalan parasal miktar 109 milyar 423 milyon.

2003-2015 arası gerek genel bütçe imkânlarıyla gerekse kamu-özel iş birliğiyle yapılan toplam yatırımlar 2015 fiyatlarıyla 253,3 milyar olarak gerçekleşti. Bunların dökümü var, kısa kısa... Kara yolları yüzde 64'le en büyük payı alıyor. Demir yollarında ciddi bir artış oldu, yüzde 19'la 46,8 milyar. Deniz yollarında 3,4 milyar; denizcilikte tamamen serbestleşme olduğu için burada bizim yatırımlarımız bu kadar ama bunun dışında da 30 milyar civarında da sektörün diğer paydaşlarının yatırımları var yani tamamını aldığımızda 33,4 milyarlık bir yatırımdan bahsedebiliriz.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Kamu-özel iş birliği dâhil mi buna Sayın Bakanım?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Kamu genel yatırıma dâhil, 253,3'e dâhil, ikisi beraber. Onun dökümünü de bir sonrakinde göstereceğim.

Hava yolu 16 milyar; yine havacılıkta da sadece bizim yaptığımız yatırımlar -havalimanlarını iyileştirme projeleri, seyrüsefer sistemlerini iyileştirme projeleri- ama diğer hava yolu şirketlerinin, Türk Hava Yolları ve diğerlerinin yaptığı yatırımlar bunun içinde değil. Haberleşmede 26 milyar kamu olarak bizim yaptığımız, diğer, özel sektörün yaptığı yatırımlar da 53 milyar civarında, toplam 79 milyarlık bir yatırım da haberleşme sektöründe gerçekleşmiş oluyor.

ERHAN USTA (Samsun) – Sayın Bakanım, demir yolunun yük ve yolcu diye bir ayrımı var mı?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Yatırım olarak mı?

ERHAN USTA (Samsun) – Evet, yatırım olarak.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Bunlar var ama daha ileriki slaytlarda var.

ERHAN USTA (Samsun) – Ha tamam, gelecekte sorun yok.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Tabii, onlarla ilgili de detay vereceğiz.

Bülent Bey, sizin sorduğunuz sorunun cevabı burada: Buradaki yatırım içerisinde 60,9 milyar liralık -yine 2015 fiyatlarıyla- kamu-özel iş birliğiyle yapılan projeler var. Bunların devam eden kısmı 37,8 milyar, tamamlanan kısmı 23,1 milyar. Buradan "Ne var?" diye sorulacak olursa; İstanbul-İzmir Otoyolu, İzmir Köprüsü, Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve yol bağlantıları, Avrasya Tüneli ve havalimanları, marinalar ve diğer deniz yapılarıyla ilgili işler.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Geçen yılla göre azalmış görünüyor.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Hangisi?

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Kamu-özel geçen yıl 61 miydi, öyle bir rakam verilmişti.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Azalma yok, artma var ama...

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Öyle olması lazım.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Artma var. O neden kaynaklanıyor bir bakalım yani azalma yok.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Arkadaşlar bir bakarlarsa memnun olurum. Geçen yıl 61,5 milyar liralık bir yatırımın devam ediyordu kamu-özel iş birliğiyle.

Bu global yatırımlarda da bir tutarsızlık var yani geçen yılla mukayese ettiğimiz zaman farklı bir şey mi ele alındı acaba?

BAŞKAN – Sayın Bakanım, burada toplam proje tutarı da 235 milyar sizin slaytlardan bir tanesinde.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Evet.

BAŞKAN – Sektörel dağılımda 253 milyara çıkıyor bu. Bu 18 milyarlık fark iki slayt arasında... Yatırım durumunu gösterende toplam proje tutarı 235 milyar görünüyor. Burada sektörel dağılımda 253 milyar görüyoruz.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Muhtemelen o baz alındığı birim fiyatlara göre bir değişim olabilir. Belki şeyde güncelleme olmamıştır. Baksın arkadaşlar. Yani şu bahsettiğimiz 253,3; 2015 fiyatlarıyla gerçekleşen yatırım.

ERHAN USTA (Samsun) – Muhtemelen nominal değerler üzerinden...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Evet yani ona bakıyor şimdi arkadaşlar.

Şimdi, 2016 bütçe büyüklüklerine geldim.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 10

BİHLUN TAMAYLIGİL (İstanbul) – Bu kamu-özel de hazine garantisi ne kadar var Sayın Bakanım?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Efendim, onlara geleceğim, bütün detaylara. İsterseniz sunumu tamamlayayım yani o bölümlerde bütün detayları sizlerle paylaşacağım, tek tek o projelere de gireceğiz.

Yatırımlarda bütçe ödenekleri, görüldüğü gibi. 3, dediğim gibi 4 kalem bütçe görüşeceğiz; Bakanlığın genel bütçesi, Sivil Havacılık, Karayolları, Bilgi Teknolojileri. Burada 2016 bütçe ödeneği yaklaşık –yuvarlayarak veriyorum- 15 milyar, diğer yatırım kısmı, tamamını düşündüğümüz zaman 33,8-34 milyarlık cari harcamalar, transferler, sermaye transferleri, vesaire.

2015’le kıyasladığımız zaman aradaki farkı görüyorsunuz, 9,4 milyar yatırım. Bu aradaki 15 milyarla 9 milyar arasındaki fark Karayollarına Bakanlığımız bütçesinden yapılacak transferi ifade ediyor. Ve toplamda da 23 milyar bir bütçe gerçekleşmiş oluyor 2015’te, 2016’da bu rakam 33,9 milyara çıkmış durumda.

Dökümü var Bakanlık bütçesinin; personel giderleri, sosyal güvenlik harcamaları, mal ve hizmet alımları, cari transferler, sermaye giderleri, sermaye transferleri kalemlerini de ekranda görüyorsunuz. Bunların da 2015, 2016, 2017, 2018 bütçelemesi bir arada gösterilmiş bulunuyor.

Karayolları bütçe büyüklükleri de bu yansıda gözüküyor. Görüldüğü gibi 2015’te ve... 2016 ile 2015 arasındaki fark; 2016’da yaklaşık 5 milyar civarında Karayollarına Bakanlığımız bütçesinden sermaye gideri olarak aktarılıyor, sermaye transferi olarak aktarılıyor. 2017-2018 bütçeleri de tahminî olarak yine ekranda gözükmetedir.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün daha mütevazı bir bütçesi var. Bu da deflatör oranında artırılmış bir bütçedir, özellikle mal, hizmet alımları ve diğer cari giderlerden oluşan bir bütçedir.

ERHAN USTA (Samsun) – Sayın Bakanım, pardon, bir sorum olacak, yanlışlık var mı diye...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Buyurun.

ERHAN USTA (Samsun) – Bakanlıktan sermaye transferi yapılıyor değil mi? Karayollarında yatırım olarak gözüküyor.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Evet, doğru.

ERHAN USTA (Samsun) – Bir duplikasyon var mı orada yani birinden düşürülmesi lazım. Aynı rakamı, 2 defa mı sayıyoruz o 5 milyar?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Yok, 1 sefer olması lazım.

ERHAN USTA (Samsun) – 1 sefer olmuyor bence çünkü Karayolları Genel Müdürlüğünün bütçesi 12.369. Bu 12.369’un içerisinde Bakanlıktan transfer var mı? Var. Bakanlığın 18.978’inin içerisinde transfer var mı? Var. Dolayısıyla burada duplikasyon var yani bütçenizin en az 5 milyar lira bundan dolayı daha düşük olması lazım değil mi icmali yaparken?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Doğru, o tabii, biçimsel bir şey yani Bakanlığın bütçesi...

ERHAN USTA (Samsun) – Biçimsel değil, böyle toplarsak bizim bütçemiz 570 filan değil de 870 filan olur yani toplam bütçe.

BAŞKAN – 5 milyar lira orada mükerrerlik var 2 tarafa yazıldığı için.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – İşin özü -ben muhasebe konularını bilmem- 5 milyarlık Karayollarının bütçesi...

ERHAN USTA (Samsun) – Muhtemelen TCDD’de...

BAŞKAN – Sayın Usta, bunlar konsolide olmadığı için, ayrı ayrı olduğu için...

ERHAN USTA (Samsun) – O zaman toplamları almamak lazım. Toplam alınırken yani birisinde sayıyorsanız diğer tarafta da saymak lazım.

BAŞKAN – Sayın Usta, konsolide ettiklerini de düşünüyorlardı zaten.

ERHAN USTA (Samsun) – Hayır, yok.

BAŞKAN – Tabii, tabii, mutlaka düşünüyorlardı.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Neticede öyle bir para yok yani 2 sefer...

BAŞKAN – Burada ayrı ayrı göstermek zorunda.

ERHAN USTA (Samsun) – Hayır efendim, konsolidasyonda düşülüyor Sayın Başkan. Hemen işi şey yapmaya çalışıyorsunuz ama açın...

BAŞKAN – Yok, hayır, yapmaya çalışmıyorum, konsolide ettiklerinde düşerler onu.

ERHAN USTA (Samsun) – Bakın, 8’inci sayfada, 19, 12 daha kaç yapar? 21, 31, 3 de orada var, 33,898; konsolidasyonda da düşülmemiş.

MEHMET GÜNAL (Antalya) - Toplamı yazıyor aşağıda.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Keşke öyle olsa ya, değil yani o kadar yok, sadece bir 5 milyardan bahsediyoruz.

ERHAN USTA (Samsun) – Ha, zaten benim dediğim de 5 milyar, daha fazlasıdır demiyorum Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – 5 milyar daha Karayollarına Bakanlığın bütçesinden konuldu, oraya aktarıldı.

ERHAN USTA (Samsun) – Eğer mesela TCDD’yi değiştirirseniz... Yanlış hatırlamıyorsam TCDD’ye de yine transfer yapıyoruz.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 11

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – TCDD de yeni kanuna göre o şekilde.

ERHAN USTA (Samsun) – Yeni kanuna göre yapılıyor, orada da duplikasyon olabilir. Dolayısıyla, doğru bilgilendirilmemiz açısından yani konsolidasyon yapılırken bunların birisinden birisinin düşülmesi lazım.

BAŞKAN – 9-500' ün içerisinde, bu sermaye giderinin içerisinde Bakanlığın sermaye transfer kalemi var yani.

ERHAN USTA (Samsun) – Öbür tarafta da var, sermaye transferi olarak da var.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Doğrudur.

Evet, Sivil Havacılığı geçtik.

BAŞKAN – Sivil Havacılıkta da müthiş bir personel artışı görünüyor Sayın Bakanım yüzde 32-33 gibi, mal, hizmet alımında da bir düşüş yok.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Şu anda Sivil Havacılıkta olması gerekenin çok gerisindeyiz yani havacılığımızın hacmiyle kıyasladığımız zaman şu anda bizim Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün toplam uzman sayısının en az 1.000 olması lazım. Şu anda 280 gerçek rakam, orada ciddi ihtiyaç var. Ama niye artmıyor? Birinci sebebi, cazip bulmuyorlar; havacılık sektöründeki ücretler bizim ücretlerimizin en az 2-3 katı, dolayısıyla özel sektörü tercih ediyorlar, eleman bulmakta zorlanıyoruz. Bir yandan da tabii, kadro tahsisinde o kadar sınırsız imkân yok, onu da bilmemiz lazım.

Bilgi Teknolojileri bütçesi de 2.518.210 toplam, burada da cari transferler aslında hazineye aktarılan parayı ifade ediyor, diğerleri de kurumun ihtiyaçları için kullanılan bütçeler. Şimdi, bunun bir şeyi yok yani şurada gördüğünüz tablo bizim Bakanlığın... Yani bunu muhasebe tekniğine göre değerlendirmek yanlış algıya sebep olabilir. Bizim Bakanlığın kendisi, bağlı, ilgili kuruluşlarının tamamının, faaliyetleri -cari, yatırım, vesaire- parasal büyüklüğü nedir diye böyle bir çalışma yapın dedim arkadaşlara, bu tablo onu gösteriyor yani 2016-2015 kıyaslamasını gösteriyor. 2015 gerçekleşen, 2016 da planlanan yatırımları gösteriyor. Burada, tabii, bağlı, ilgili kuruluşlar var, KİT'ler var ve merkezî bütçeyle idare edilen birimler var.

Sektör olarak kısaca baktığımızda kara yollarında ana hedeflerimizden şöyle bahsedebiliriz: Devam eden büyük projeler var. Bu projelerin tamamlanması için çalışmalarımızı sürdüreceğiz. Otoyolların bundan böyle -daha fazla bütçe kaynakları el vermediği için- kamu-özel iş birliği yöntemiyle geliştirilmesi önümüzdeki en önemli hedeflerimizden biri olacak. Özellikle doğu-batı koridorunda ciddi bir yol aldık ancak kuzey-güney koridorlarını daha henüz tamamlayabilmiş değiliz, yüzde 80-85 civarındayız, bunların tamamlanması için çalışacağız. Burada arazi şartları oldukça zor, malum.

BAKİ ŞİMŞEK (Mersin) – Sayın Bakanım, kuzey-güneyde yüzde 85 yok herhâlde, bu bilgide bir yanlışlık var.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Var, var.

BAKİ ŞİMŞEK (Mersin) – Mersin-Antalya yolunda 22 tünelden yapılan 4 tane var.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Yüzde 80' miş gerçek oranı.

BAKİ ŞİMŞEK (Mersin) – 22 tünelin henüz daha 4 tanesi yapıldı, 18 tane tünel var.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Efendim, bir tane koridordan bahsediyorsunuz, 18 koridor var.

BAKİ ŞİMŞEK (Mersin) – Kuzey-güneyin yarısı zaten.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Yok canım, ne yarısı ya.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Madem yarısı değil, yüzde kaç Sayın Bakan?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Yarısı olmadığı kesin. Ovit bile onların tamamından fazladır.

BAŞKAN – Değerli arkadaşlar, stenograf arkadaşlar takip edemiyorlar, lütfen.

BAKİ ŞİMŞEK (Mersin) – Bazen sıcaklığına da cevap vermek gerekiyor Sayın Başkan.

BAŞKAN – Söz isterseniz vereyim çünkü stenografılar takip edemiyorlar.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Açıkmiş, buradan söyleyeyim, stenografılar da duysun: Yüzde kaç Sayın Bakanım? Ben de Anamurluyum, onun için soruyorum yani.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Arkadaşlar hesaplasın yüzde kaç olduğunu, görüşmeler içinde cevap verelim.

Bu hangisi, şeydeki tünelleri mi diyorsun sen?

BAKİ ŞİMŞEK (Mersin) – Mersin-Antalya Sayın Bakanım. Mersin'de tüm billboardlara asıldı, bizim oradaki projeler hep billboardda kalıyor yani.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Yok, kalmaz kalmaz.

BAKİ ŞİMŞEK (Mersin) – 3 seçimdir aynı şeyi yaşıyoruz.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Ama dünyanın en zor coğrafyasında iş yapıyoruz.

BAKİ ŞİMŞEK (Mersin) – Sadece yol değil, havaalanı da aynı, 3 seçimdir billboarda asılıyor.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Erken başladık ya, Vekilim, bırak da şunu bitireyim, ondan sonra yüklen ne kadar yüklenirsen, hepsinin vereceğim cevabını, buradayım yani istediğiniz kadar buradayım.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 12

Kara yollarında denetimin artırılması çalışmalarımızı sürdüreceğiz. Kazalarda, özellikle ölümlü kazaların azaltılması çalışmalarına devam edeceğiz. Kara yollarında 2 ana konumuz var: Bir tanesi yol yapımı, bir tanesi de denetimle ilgili. Bilindiği gibi araç muayene sistemi Bakanlığımız sorumluluğunda devam ediyor. 2008'den bu tarafa yeni bir sistemle, kamu-özel iş birliğiyle yapılan bir çalışmadır. Bugüne kadar 63,4 milyon adet aracın muayenesi yapılmış ve tabii, bu sistemle ilgili yüzde 30'la başlayıp yüzde 50'ye varan gelir paylaşımına bağlı bir yöntemle serbestleştirildi ve ilk başlangıçta 552 milyar alındı ve bugüne kadar hazineye yaklaşık 8,4 milyarlık bir katkı sağlandı, sözleşme sonuna kadar 20,4 milyarlık bir katkı öngörülmektedir. 3.500 kişi istihdam edilmektedir. Türkiye genelinde 200 civarında olması lazım, 100 civarında da seyyar olması lazım.

Bunun dışında bir de yol kenarı denetimleri var. Burada daha ziyade ağırlık, boyut, belge kontrolünü yapıyoruz. Bunun amacı yoldaki emniyeti sağlamak, aynı zamanda da aşırı yüklemelerden yolların tahrip olmasının önüne geçmek. 77 noktada yapıyoruz, yaklaşık bugüne kadar 2015'te 34,5 milyon araç denetimi gerçekleştirilmiş durumda.

Son olarak bünyeye, tehlikeli madde taşımacılığıyla ilgili tankların bütün muayenesi, testleri yurt dışında yapılıyordu ve yurt dışına ciddi paralar veriliyordu. Bu işi de TSİ ve Türk Loyduyla yaptığımız bir protokolle bundan böyle artık ülkemizde yapıyoruz ve bu basıncı kapıların testleri için ciddi anlamda bir paranın yurt dışına gitmesinin önüne geçmiş durumdayız. Araç muayene 202 sabit, 76 seyyar, 5 motosiklet, 27 traktör olmak üzere ülke genelinde toplam 310 adet araç muayene istasyonu var. Ama bu konuda tabii ilçelerimizden talepler günden güne artıyor, bu da doğal, araç sayısı artıyor. Dolayısıyla, bulundukları mekânda yapmayı tercih ediyorlar. Motorlu araç sayısı belirli bir sayıya ulaştığında bunların yenilerinin kurulmasını işletmeciden isteyebiliyoruz.

Şimdi, kara yolu altyapısına geldik. Kara yolu altyapısında bir anlamda trafik yoğunluğu haritası üzerinden bir kıyaslama yapmanın sağlıklı olacağını düşünüyoruz. 2003'teki trafik yoğunluğu haritası ekranda görüldüğü gibidir. Aynı şekilde 2014 haritasıyla kıyaslamalı olarak verilmektedir. Burada dikkat çekici olan şey, milyar taşıt/kilometre bazında 2003'te 52,3 toplam mobilite olduğu hâlde 2014'te 103 milyar taşıt/kilometreye çıkmış. Otoyolların kullanımı 6,7'den 18,8'e çıkmış. Bu neyi ifade ediyor? Yani otoyollara kullanım, yönelme daha fazla olmuş. Bu da doğal, bu, otoyolların kapasitesini artırıyor, tabii daha konforlu, daha emniyetli, daha kısa sürede yüksek hızla gidebilmek için buraya yönelme var. Devlet yollarında da artış var ama artış otoyollardaki kadar değil. Özellikle Marmara, Ege'de yoğunlaşmışken trafik, 2014'e geldiğimizde Türkiye'nin birçok bölgesine, Orta Anadolu ve Karadeniz, güneydoğuda yoğunluğun artmakta olduğunu görüyoruz.

Kısaca, bu gördüğünüz iki harita, 2003 ve 2015 itibarıyla Türkiye'nin bölünmüş yol ağ haritalarını gösteriyor. 2003'te rahmetli Özal döneminde yapılan otoyollar ve şehir geçişleri dışında açıkçası bölünmüş yol yoktu, 1.714 kilometre ve diğerleri 6.101 kilometreydi. Bugün 24.280 kilometreye ulaşmış durumda. Yol ağımızda, toplamında da bir artıştan bahsedebiliriz. 63.143 kilometreden yol ağımız 66.244 kilometreye çıkmış durumda. Ortalama hız 40 kilometreden 2 katına çıkmış gözüküyor.

Burada da sıcak asfalt karşılaştırması var. 2003 yılındaki BSK dediğimiz sıcak asfalt karışım yol miktarı 6.582 kilometreyken şu anda 19.256 kilometreye ulaşmış durumda. Önümüzdeki dönem içerisinde yolların kalitesini artırmaya yönelik sıcak asfalt çalışmalarına hız kesmeden devam edeceğiz. Burada da 2019 hedefini 24.413 kilometre olarak belirlemiş durumdayız. Bölünmüş yol hedefinde de yine 24.280'den 2019 sonuna kadar 30.000 kilometreye çıkarmayı hedefliyoruz.

Bölünmüş yolların en somut çıktısı kazalardaki azalmadır. Trafik arttı, kazalar arttı, yalnız kazalardaki ölümlerde, can kayıplarında ciddi azalma var. Orana vurduğumuzda yüzde 62 ama hedef bunu daha da aşağı düşürmek. Yani taşıt/kilometre bazında 1 oranının altına düşürmeyi, Avrupa Birliği ortalamaları yaklaşık yüzde 0,5-0,8 arasında değişiyor, bu oranlara düşürmeyi hedefliyoruz. Tabii, burada insan unsuru önemli. Sadece yolların yapılması yetmiyor, insanlarımızın da eğitilmesi ve sürücülerden kaynaklanan hataların asgariye indirilmesi önem taşıyor. Bölünmüş yolların önemli diğer iki katkısı var. Bunlardan biri, beklemelerden kaynaklanan, havaya daha az egzoz gazı verilmesidir. Bunun miktarını da 3,25 milyon ton daha az emisyon olarak gerçekleştiğini söyleyebiliriz. Ayrıca, yollardaki zaman kaybindan kaynaklanan iş gücü tasarrufu ve fazla yakılan yakıttan tasarrufu dikkate aldığımızda bütün, 24,280 kilometrelik bölünmüş yollarımızdaki yıllık tasarruf 16 milyar 197 milyon liraya mal oluyor. Bu da şunu gösteriyor: Bölünmüş yollar aslında kendi kendini kısa bir sürede amorti edebiliyor.

Bunlar da koridorlarımız. Türkiye'nin doğu-batı istikametinde 8.200 kilometre koridoru var, D-10, D-100, D-200, D-300, D-400. Bunun yüzde 88'i tamamlandı yani Mersin-Antalya arası D-400 koridorunda ve batı Antalya kısmı da yine burada. Kalan kısım sadece buralar zaten. Bir de Şanlıurfa-Nizip-Birecik arasında bölünmüş yol yapımı. Düşey koridorlarımız da Edirne'den Artvin'e kadar toplam 18 düşey koridorumuz var. Buradaki gerçekleşme de yüzde 79,5-yüzde 80 kabataslak; biten 9.726, toplam 12.163, çalışmakta olduğumuz 2.437 kilometre yol var. Burada, takdir edersiniz ki Karadeniz sıradağları, Toroslar var ve dolayısıyla burada hem maliyetli yol yapımı hem de düşündüğümüzden daha fazla zaman alıyor.

Otoyol ağlarımıza da kısaca bakarsak, şu anda mevcut otoyol ağımızı görüyorsunuz, bir de devam edenleri, ikinci ekranda. Devam eden hangisi var? 2 tane önemli yol var: Bir tanesi Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün Avrupa Yakası'nda ve Asya Yakası'nda devam eden 95 kilometre ana gövde ve diğer kollarıyla birlikte 215 kilometreyi bulan bir yol bu sene içerisinde tamamlanmış olacak. Ayrıca, İzmir-İstanbul Otoyolu'nun İstanbul'dan başlayıp İzmir'e kadar devam eden 433 kilometrelik bölümünde de çalışmalar devam ediyor. Altınova-Gemlik arasındaki 40 kilometrelik bölümü bitti. Bunu da önümüzdeki günlerde hizmete alacağız.

İhale aşamasındaki, yine yap-işlet-devret modeliyle yapacağımız yollara baktığımızda Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Kuzey Marmara Otoyolu'nun Paşaköy'den Sakarya Akyazı'ya bağlantısı yaklaşık 187 kilometre, bunun ihale ilanına çıktık, mart ayında teklifleri alacağız. Avrupa Yakası'nda da üçüncü havalimanından, Odayeri'nden Kınalı'ya bağlantısı, o da 149 kilometre olmak üzere, toplam 336 kilometrelik bölüm bu sene ihale edilip başlanmış olacak.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 13

Otoyol projelerini iki gruba ayırıyoruz: Birinci grup birinci derecede önemli ihale edilecek otoyollar; bunlar Niğde-Ankara otoyolu, Antalya-Alanya, Mersin-Silifke-Taşucu, Aydın-Denizli ve İzmir-Çandarlı güzergâhındaki otoyol. Diğeri, Ankara-Samsun yolunun Ankara-Delice-Kırıkkale güzergâhı, yine bu sene içerisinde kamu-özel ortaklığıyla yapmayı planladığımız projeler.

İkinci grup otoyollarda da, bunlar da 2023-2035 hedefleri kapsamında çalışılacak. Böylece, burada toplam otoyol miktarı 5.511 kilometre ve toplamda da bütün bunlar bittiğinde 7.800 kilometrelik bir otoyol ağına erişmiş olacağız haritada olduğu gibi. Dediğim gibi bunların büyük bir kısmı 2019'a kadar -bir öncesinde belirttiğim gibi- başlamış ve büyük oranda tamamlanmış olacak. Diğer bölüm de 2023'te başlamış ve 2035'e kadar devam edecek projeler şeklinde planlanıyor.

İstanbul-İzmir otoyolu İzmit Körfez geçişi, burada dünyanın 4'üncü büyük köprüsünü yapıyoruz, Mayıs ayında bitmiş olacak. Ayrıca, az önce dediğim gibi 40 kilometrelik Altınova-Gemlik bölümünü de hizmete açma durumuna geldik. Burada 2 tane tünel var 3 bin metreden büyük, Orhangazi tünelleri. Ve bütün hattın tamamında, bir ucta İzmir'den Manisa istikametinde, bir ucta İstanbul'dan Bursa-Balıkesir istikametinde çalışmalar tüm hızıyla devam ediyor. Projenin tamamı 2018'de tamamlanıp hizmete alınmış olacak.

Burada İzmit Körfez Köprüsü'nden bir görüntü, son çekilen fotoğraflardan birini görüyorsunuz. Birkaç ay içerisinde bütün tabliyeler konulacak ve köprü geçilebilir hâle gelecek.

Kuzey Marmara Otoyolu'nun biraz daha detaylı görünüşü var. Ana aks içerisinde -30'dan fazla- 37 tane viyadük var. Bu yol yapılırken özellikle çevre hassasiyetine azami dikkat gösterilerek hareket edildi. Yolun önemli bir özelliği, bir yandan üçüncü havalimanına, diğer yandan Sabiha Gökçen Havalimanı'na bağlantı öngörüyor. Ayrıca, bütün İstanbul'un iki köprüsünü meşgul eden ağır vasıta trafiği de bu yolla beraber Yavuz Sultan Selim Köprüsü'ne aktarılmış olacak. Bu da Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün şu andaki durumunu göstermektedir.

Yine gündemimizdeki bir başka proje de İstanbul-Çanakkale-İzmir Otoyolu ve Çanakkale köprü geçişidir. Bu da Çanakkale 1915 köprüsü olarak şu anda 2023 metre orta açıklık ile dünyanın orta açıklığı en uzun köprüsü unvanına sahip. Bunun da çalışmalarını yapıyoruz. Yetiştirebilirsek bu sene, değilse 2017'de bunun da yapımına başlayacağız.

Avrasya Tüneli yine yap-işlet-devret modeliyle yapılan bir projedir, bunu da bu sene sonuna kadar açmış olacağız. Esas itibarıyla, İstanbul'un Asya'dan Avrupa'ya kara yoluyla en kısa geçişi sağlayan bir tüneldir. Dünyada en derinden geçen tünel unvanına sahip, 108 metre en derin noktası. Esas itibarıyla Haydarpaşa, daha doğrusu Karacaahmet Mezarlığı'nın hemen alt tarafından giriyor, karşı tarafta da eski balık halinin olduğu bölgeden çıkıyor ama diğer yer üstündeki düzenlemeler kavşaklarla, Göztepe kavşağıyla Yenikapı'ya kadar proje 15 kilometre olarak devam ediyor.

Şu anda gündemimizde yine 3 katlı büyük İstanbul tüneli de var. bununla ilgili de etüt proje çalışmaları sürüyor. Bunun görevi, Boğaziçi Köprüsü aksının ihtiyaç duyduğu raylı sistem Fatih Sultan Mehmet Köprüsü aksının ihtiyaç duyduğu kara yolu ihtiyacını görecek. Buradaki farklılık, Marmaray'da sadece trenler geçiyor, Avrasya Tüneli'nde sadece araçlar geçiyor; bunda hepsi bir arada, 3 katlı bir tünel, 17,6 metre çapında. Dünyada bugüne kadar bu çapta yapılmış ilk geçiş olacak, Boğaz'dan ikinci geçiş olacak.

Burada da toplu hâlde İstanbul'daki geçişleri görüyoruz. 3 tane köprümüz var, tüp geçidimiz var, Marmaray'ımız var ve 3 katlı büyük İstanbul tüneli var. Böylece, Marmaray, Avrasya Tüneli, 3 tane katlı tünel bir arada gözüküyor.

Kara yolu tünellerinden biraz bahsetmek istiyorum. Eskiden yollar vadileri ve dağları dolanarak devam ederdi ama şimdi artık teknoloji gelişti; dağlarda ihtiyaç duyulan yerlerde tüneller, vadilerde de viyadükler ve köprüler yapmak suretiyle yol konforunu artırıcı her türlü tedbiri alıyoruz, seyahati kısaltacak, emniyeti artıracak tedbirleri alıyoruz. Örnek vermek gerekirse, biz göreve başladığımızda toplam 50 kilometre tünelimiz vardı 83 adet, 2015'e geldiğimizde bunun üzerine 214 kilometre, sayı olarak da 188 adet tünel ilave ettik. Devam edenler, şu anda 271 tünel devam ediyor, bunların toplam tulü 264 kilometre, 2023'e kadar da yaklaşık 700 kilometre yeni tünel yapmayı hedefliyoruz, çalışmalarımız bu yönde.

Demir yolları ile kara yolları için yapılan son on üç yıldaki tünelleri uç uca eklediğimizde 520 kilometreyi buluyor. Bir anlamda, İstanbul'dan Kırıkkale'ye kadar tünel yapmış olduğumuzu söyleyebiliriz.

Önemli tünellerden ülkenin birçok yerinde örnekler var, işte en büyüğü Ovit Tüneli, 14 kilometre -iki tünel- bu da önümüzdeki bir buçuk, iki yıl içerisinde tamamlanmış olacak. Bunların detaylarıyla, 272 kilometre uzunluğunda toplam 94 tünelde çalışmalarımız var. Akdeniz sahil yolu tünelleri, 27 adedi toplamı 28 kilometre. Sadece Ovit 2x14 kilometre. Buna benzer 6 kilometrelik, 7 kilometrelik tünellerimiz mevcut. Zigana var, Eğribel Tüneli var, Geminbeli var, Salmankaş var, Kop Tüneli var, Kırık Tüneli var; çok.

Malum, Hasankeyf'in baraj dolayısıyla yer değiştirilmesine yönelik çalışmalar kapsamında 4 tane büyük köprü yapıyoruz; Hasankeyf Köprüsü. Amasya; zor arazi şartlarına rağmen bir çevre yolu yapıyoruz özel bir teknolojiyle. Ağın Köprüsü de yine barajdan Ağın-Elâzığ arasında ulaşım kesildiği için yaptığımız...

Burada da viyadüklerle ilgili, köprülerle ilgili bir bilgi gözüküyor. 1.912 adet köprü ve viyadük; toplam 154 kilometre gerçekleştirmiş durumdayız, mevcut olan 311'i de ilave ettiğimizde 465 kilometre toplam viyadük sayısına erişmiş oluyoruz. Bazı örnekler var: Örneğin, İzmir Konak Tüneli ve Yeşildere çıkışındaki Türkiye'nin en geniş çaplı dönel kavşağı bunlardan bir tanesi. Yine, İzmir bağlamında bir Körfez Geçiş Projesi var. Bunlarla ilgili ÇED süreci devam ediyor, proje büyük oranda tamamlandı. Bu da yap-işlet-devret kapsamında düşündüğümüz bir projedir.

Bilişim ve iletişim teknolojileri gelişti. Dolayısıyla, artık ulaşım da akıllı sistemler gittikçe yaygın kullanılmaya başlandı. Nesnelerin birbiriyle haberleşmesi de diyeceğimiz bir teknolojiyle yol, trafik kontrolleri, yoğun saatlerde ışıkların sürelerinin değiştirilmesi, hangi yolun daha müsait olduğu, hatta araçların bile uzaktan kumandayla park ettirilmesi, seyahat ettirilmesi gibi aklımızı zorlayan birçok yeni uygulamalar artık var. Bununla ilgili de akıllı ulaşım sistemlerinin entegrasyonunu ve uygulama alanlarını

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 14

içeren bir proje başlatmış durumdayız, bunu da iki-iki buçuk yıl içerisinde tamamlayacağız. Burada uydudan yararlanılıyor, karasal hatlardan yararlanılıyor, kablosuz bağlantılardan yararlanılıyor; böylece Türkiye'nin her tarafındaki trafik hareketlerini tek noktadan takip etme, hatta sürücülerin trafik ile ilgili, haritalarla ilgili her türlü bilgiyi cep telefonundan veya arabanın ekranından izlemeleri mümkün hâle gelecek, trafik artışının sürdürülebilir hâle dönüştürülmesi için bir katkı sağlayacak. Yolların genişlemesi, imkânların artması tek başına kâfi gelmiyor, akıllı sistemler de ciddi bir katkı sağlayacak.

Diğer alanımız demir yolu sektörümüz. Demir yolu sektörü de Türkiye için çok önemli bir sektör. Osmanlı Dönemi'nde, 14 bin kilometre Osmanlı coğrafyasında demir yolu ağımız vardı ancak tabii, bugünkü Misakımillî sınırlarımıza geldiğimizde sadece 4 bin kilometre demir yolu ağımız kalmıştı. Atatürk'ün başlattığı demir yolu seferberliğiyle 1950 yılına kadar 10 bin kilometre civarında bir demir yoluna çıktık, hatta bu, Onuncu Yıl Marşı'na da konu oldu "Demir ağlarla ördük yurdu dört baştan." diye. Ama, özellikle otomotiv sanayisindeki gelişme kara yolları ağırlıklı bir ulaşım politikasına yönelmemize sebep olmuş ve 1950'den 2000'li yıllara kadar maalesef demir yolları gelişim sürecini sağlayamamış, hatta geri gitmiş, mevcut hatlara da bakılamamış. Demir yolları Türkiye'nin yükünü taşıması gerekirken Türkiye, demir yollarını taşıy hâle gelmiş.

Demir yollarındaki hedeflerimiz de uygun yerlerde hızlı tren hatlarına devam etmek ve mevcut hatların yenilenme sürecini tamamlamak. Hatlarımızın birçoğu elektriksiz, sinyalsiz. Bunları elektrikli, sinyalli hâle getirmek için çalışmalara başladık, buna devam edeceğiz ta ki tamamı elektrikli, sinyalli hâle gelinceye kadar. Yine 2003'te başladığımız demir yolu hamlesiyle birlikte yerli ve millî demir yolu sanayimizin de kurulması için önemli adımlar attık. Bu bağlamda, ray, bağlantı elemanları başta olmak üzere, yük, yolcu tren setleri, vagonlar, yapımı gittikçe yerli katkının arttığı, hatta millîleştirme yapıldığı önemli işlerden bir tanesi oldu. Bazen bu yerli ve millî işi karıştırılıyor. Esas itibarıyla, yerli üretim başka bir lisansla Türkiye'de yaptığınız üretimi ifade ediyor; orada da ciddi yerli katkı var ama...

MUSA ÇAM (İzmir) – Bu "yerli, millî 400 milletvekili"ne benzedi. 400 milletvekili istiyordunuz ya, ona benzediniz.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Millî şöyle Musa Bey: Millî ise tamamen kendi teknik kapasitenizle, mühendislerinizle, iş gücünüzle, sanayi imkânlarıyla yaptığınız, IP hakları, sınai mülkiyet hakları da size ait olan bir ürünü ifade ediyor. O anlamda, hızlı tren yolcu setleri ve yük vagonları konusunda "millî" diyebileceğimiz ürünlerin de prototipinin çalışmalarını sürdürüyoruz, bunun çalışmalarını üniversitemizle beraber yapıyoruz. Bu bağlamda ürünler var. Mesela, Bursa'da Durmazlar var, Ankara'da Bozankaya diye bir firmamız var. Bunlar güzel ürünler yapıyorlar, özgün ürünler yapıyorlar ve yurt dışına da ihraç etmeye başladılar.

Yani kısacası, son on yılda demir yollarındaki gelişme kendi ekosistemini de geliştirdi. 1.500 civarında kümelenme oldu ve demir yollarına gerek büyük şehirlerdeki metro altyapılarına gerekse de Devlet Demiryollarına tedarikçi durumuna geldiler. Bu şekilde sektöre aktarılan kaynak da önemli ölçüde arttı, 2 milyara yakın hâle geldi. 2 milyar civarında TCDD ve diğer tedarikçi firmalar bu sektörde çalışan, kümelenmiş firmalara iş aktardılar, teknolojinin gelişmesine katkı sağladılar.

2014 yılından bugüne kadar tamamlanmış demir yolu ağı 1.805 kilometre, şu anda üzerinde çalışılan miktar 3.057 kilometre. Burada gördüğünüz kırmızılar tamamlanmış hatları, maviler yapımı devam edenleri, sarılar ihale aşamasındakileri, yeşiller proje çalışmalarının devam ettiği işleri gösteriyor. Tamamlananlar malum, İstanbul'dan Konya'ya, Ankara'ya, Eskişehir'e, Karaman'a uzatılması, 102 kilometrelik. Bu sene sonunda bitirmeyi hedefliyoruz Konya-Karaman arasını; Karaman-Ulukışla-Adana'ya olan bağlantının da ihalesine çıkacağız. Birinci etapta Karaman-Ulukışla Projesi, bitince Ulukışla-Osmaniye... Mersin-Adana arasındaki hattın sayısının artırılma çalışmaları devam ediyor. Osmaniye'den Antep ve Maraş bağlantısı, Gaziantep bağlantısı için de bir kısmında Fevziye varyantı yapılıyor, diğerlerinde proje çalışmaları devam ediyor. Benzer şekilde, gördüğünüz gibi, Sivas'a kadar olan demir yolu yapım çalışması devam ediyor. Ankara-İzmir demir yolu hattının Ankara-Afyon arasında çalışmaları sürüyor. Afyon-Uşak-Eşme'ye kadar olan bölümünün ihalesini alacağız, bilahare de Eşme-İzmir arası ihalesi gerçekleştirilecek. Ayrıca, İzmir'de Büyükşehir Belediyesiyle yaptığımız ortak bir proje var, İZBAN Projesi. Burada da daha geçtiğimiz cumartesi günü Torbalı-Cumaovası bölümünü, 30 kilometreyi hizmete aldık. Selçuk-Torbalı arası da devam ediyor. Ayrıca, Aliağa'dan Bergama'ya da proje çalışmalarını sürdürüyoruz.

LALE KARABIYIK (Bursa) – Pardon Sayın Bakan, bir öncekinde Bursa-Ankara planda var ama burada görünmüyor, ne planlananda ne devam edende.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Şöyle: Bursa-Ankara gözüküyor, Bursa-Yenişehir'den Bilecik'e bağlantı var...

LALE KARABIYIK (Bursa) – Sonra oradan bağlantı...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – ...oradan ana hatla girmiş oluyor, ana hatla Ankara'ya devam ediyor.

LALE KARABIYIK (Bursa) – Bitmiş olana bağlantı...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Evet.

Takribî –yanılmıyorsa- 100 kilometre civarında bir hat, o hatla bağlantı. Ana hatla artık ister İstanbul'a ister Ankara'ya ister Konya'ya, diğer bağlantılı yerlere devam edebiliyor.

LALE KARABIYIK (Bursa) – Anladım, teşekkür ederim.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Orası biraz zor bir coğrafya, biraz daha heyelanlı. İşimiz artık biraz ağır gidiyor orada.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 15

LALE KARABIYIK (Bursa) – O hattı yapıyor, ona bağlanıyor.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Evet ama ciddi anlamda heyelan var, güzergâh değiştirmek mecburiyetinde kaldık, biraz gecikmemiz var. Bilecik tarafında da benzer sorunlar yaşıyoruz.

Şimdi, yüksek hızlı tren seyahat şeklinde ne gibi değişikliklere yol açtı, ona bakalım: Ankara-Konya arasında artık insanlar yüzde 66 hızlı trenle gidiyor; özel araçla gidenlerin sayısı yüzde 17, otobüsü tercih edenlerinki de yüzde 17. Benzer şekilde Ankara-Eskişehir hattına baktığımız zaman oran biraz daha yüksek; yüksek hızlı tren yüzde 72'ye ulaşmış, özel araç ve otobüs geri kalan yüzde 28'i oluşturmakta.

Bir başka istatistik: Ankara-Konya hattında ölümlü kaza oranlarında yüzde 22 azalma, Ankara-Eskişehir'de de yüzde 15 azalma gerçekleşmiş durumda.

Yüksek hızlı trendeki amacımız büyük şehirleri birbirine bağlamak. Şu ana kadar yaptığımız ağlarda taşınan yolcu sayısı 25 milyonu buldu. Aslında bağlandığı şehirlerin toplam nüfusu da o kadar ama nihai hedefimiz nüfusun yüzde 53'ünü ihtiva eden büyük kentleri birbiriyle yüksek hızlı ve hızlı trenle birleştirmek. Bu çalışmalarımız belirlenen program...

Bursa burada daha net gözüküyor -Bursa'yı sormuştunuz- Bursa-Bilecik bağlantısı. Ankara-Bursa kara yolu yaklaşık altı saat, Ankara-Bursa hızlı demir yolu işletmeye açıldığında iki saat on beş dakikaya düşecek, Bursa-Bilecik bir buçuk saatten kırk dakikaya inmiş olacak.

Ankara-İzmir arasında da şu anda on dört saatte seyahat ediliyor. Bu proje tamamlandığında 824 kilometre olan hat 624 kilometreye inecek ve seyahat süresi de üç buçuk saatte gerçekleşmiş olacak.

Konya-Karaman arası 102 kilometre. Burada da bir saat on beş dakikalık kara yolu trenle kırk dakikaya inmiş olacak.

Demir yollarında bir yandan yol altyapısını yenilerken bir yandan da yine kamu-özel iş birliğiyle istasyonları yapıyoruz. Bunların en önemli örneği İstanbul Hızlı Tren Garı'dır. Bunu da bu sene tamamlayıp hizmete almış olacağız.

Sadece Anadolu topraklarında demir yolu ağını geliştirmemizin tek başına bir faydası yok. İlişkili olduğumuz coğrafya ile entegrasyonun sağlanması da önem arz ediyor. Bu bağlamda 3 tane ana aksımız var; bir tanesi Avrupa, güneydoğu Avrupa ve Avrupa içlerine giden hat. İkincisi Kafkalardan Trans Hazar ve Uzak Doğu, eski İpek Yolu dediğimiz güzergâha hitap eden hatlar ki bu, Çin'den başlıyor, bir kolu Kazakistan'dan Hazar Denizi'ne, diğer kolu yine İslamabad'dan başlayıp İran üzerinden Van güney koridoruyla Van Gölü'nden geçip Türkiye üzerinden Avrupa'ya giden... Burada, tabii, Marmaray'ı ve önümüzdeki yıllarda yapacağımız Yavuz Sultan Selim Köprüsü üzerindeki raylı sistemi kullanarak Avrupa ve Uzak Doğu arasındaki modern İpek Yolu'nu biz demir ağlarla ve kara yollarıyla geliştirmiş oluyoruz. Bir başka güzergâh Orta Doğu coğrafyasıdır, Kuzey Afrika coğrafyasıdır ama şu anda orada yaşanan şartlardan dolayı bu projeler henüz bir ilerleme sağlayamadı.

Kars-Tiflis-Bakü demir yolu bu bağlamda çok önem arz ediyor ve proje 3 ülkenin ortak projesidir; Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye'nin başlattığı bir projedir. Açıkçası, bizim doğruya demir yolu bağlantımız, Ermenistan kapısı kapalı olduğu için yapılamıyor idi. Buna alternatif olarak bu hattın geliştirilmesi kararını verdik ve bu sene içerisinde de bu hattı açmış olacağız.

Az önce bahsettiğim demir yolları ağlarında hızlı trenlerle bir yandan ağıımızı yenilerken bir yandan da mevcut hatları iyileştiriyoruz. Mevcut hatların iyileştirilmesi bağlamında 11.300 kilometrelik toplam yol ağı konvansiyonel hattın bugüne kadar 10.071 kilometreyi tamamen elden geçirdik, yeniledik. Bunlar yenilenmiş yollar, yeşille gösteriliyor; kırmızıyla görülen yollar da bundan sonra yenilenecek yolları ifade ediyor.

Yine, elektrikli hat miktarımız oldukça azdı. 2003 yılına baktığımızda yüzde 19 civarındaydı, şu anda yüzde 31'e çıktık ama yetmez, diğer hatların da elektrikli hâle gelmesi lazım. Elektrikli olunca tabii yakıt maliyeti dizele göre elektrik daha ucuz, dolayısıyla daha rekabetçi bir altyapıya sahip olacağız.

Sinyalizasyonda da durum aynı şekilde. 2003 yılında hatlarımızın sadece yüzde 22'si sinyalli iken yapım çalışmaları neticesinde yüzde 37'ye çıktık, hâlen 2.835 kilometre hatta da çalışmalar devam ediyor. Yanıp sönen, maviyle gösterilen hatlar sinyal çalışmalarının sürdüğü hatları ifade ediyor.

Yüksek hızlı trende uygun olan hatlarda hızı 250'den 300 kilometreye çıkardık. İlk denemeyi Konya seferinde başlatmış bulunuyoruz. Bu amaca yönelik olmak üzere 7 adet yüksek hızlı tren setinin 1 tanesi hizmete alındı, diğer 6'sı da -1 tanesi de geldi- bu yıl içerisinde tamamlanmış olacak. Ama, asıl büyük projemiz, 106 adet, yapılacak hatları da dikkate alarak, yüksek hızlı tren setinin en az yüzde 53 yıllık oranıyla ülkemizde üretilmesi projesidir, bunun da hazırlıkları devam ediyor. Bu projeye ilgili setlerin 2018 itibarıyla filo ya katılması öngörülüyor.

Demir yollarında yerleştirme çalışmalarından bahsetmiştim. Bunlara birkaç örnek: Adapazarı'nda Hızlı Tren Fabrikası var, Çankırı'da Hızlı Tren Makas Fabrikası var, Sivas'ta Beton Travers Fabrikası var, KARDEMİR'de ray üretimi var. Örneğin, KARDEMİR'de ray üretilmesini biz istedik çünkü hakikaten bir tekel vardı ve çoğu kere de çok pahalıya ray almak zorunda kalıyorduk. Özellikle teşvik ettik, KARDEMİR'in de mali durumu iyi değildi, kapanma kararı vermişlerdi. O gün bugün KARDEMİR'e ray üretimini yaptırdık. Bugüne kadar zannediyorum 439.320 ton ray üretti, bu miktarın 81.812 tonunu da ihraç etti. Dolayısıyla, artık Türkiye hem hızlı tren hem normal rayları üretebilen, bu anlamda kendine yeterli olan ülkeler arasına girmiş oldu.

Bahsettiğim millî tren prototipleri böyle, millî hızlı tren ve millî elektrikli dizelli setler. Ayrıca, millî yük vagonu. Bunlar, tamamen konsept dizaynları kendi insan kaynağımızla, kendi mühendisimizle yaptığımız, imalatını da Türkiye'de gerçekleştireceğimiz ürünler olacak.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 16

Kent içi raylı sistemlerde de Bakanlığımız son birkaç yıldan beri görev aldı. Özellikle büyükşehirlerde, İstanbul'da, Ankara'da, İzmir'de, Antalya'da ve Konya'da bu çalışmalar başlamış durumda. Bu ekranda da hangi illerde, hangi projelerin ve hangi aşamada oldukları görülüyor.

Marmaray malum açıldı ve bugüne kadar 118 milyon insan Marmaray'ı kullandı. Bu, İstanbul nüfusunun 7 katından fazla.

Marmaray'ın şöyle bir sonucunu da gördük: İlk defa geçtiğimiz yıl Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nden araç geçişi yüzde 12 azalmış durumda. Bu da Marmaray'ın toplu ulaşım ne kadar katkı sağladığının somut bir göstergesi.

Marmaray Projesi'nin devamı olan Gebze-Halkalı banliyö hatlarının iki kısmı, Anadolu Yakası'nda Pendik-Ayrılıkçeşme, Avrupa Yakası'nda da Kazlıçeşme-Halkalı güzergâhında bir gecikmemiz var; maalesef, firmayla ilgili, firmanın kendisinin yaşadığı mali sıkıntılardan dolayı bir gecikmemiz var ama burada da sorunu çözdük, önümüzdeki iki yıl içerisinde inşallah bu Marmaray'ın devamı olan Ayrılıkçeşme'den Pendik'e ve Kazlıçeşme'den Halkalı'ya trenler geçecek. Yani hızlı tren artık Ayrılıkçeşme'ye kadar gelecek, daha sonra Edirne hattı da başlayıp tamamlanınca Avrupa'ya kadar kesintisiz Marmaray kullanarak devam etmiş olacak.

Burada bazı örnekler var İstanbul metrolarında yapılan ve yapılacak olanlar.

Ankara metrolarında malum, iki hattı tamamladık, Keçiören hattını da bu sene içerisinde -yaklaşık 10 kilometre- tamamlamayı hedefliyoruz.

Ayrıca "Başkentray" dediğimiz projede bazı hukuki sorunlar vardı, o da çözüldü; bu sene içerisinde de ona başlamış olacağız.

Bir de Esenboğa'dan şehrin merkezine olan proje var. Bu hattın proje çalışmaları da devam ediyor. Bu sene sonunda veya en geç önümüzdeki sene başı ihalesini yapacağız.

İzmir'de de "Egeray" veya "İZBAN" dediğimiz, İzmir Büyükşehir Belediyesiyle yaptığımız bir çalışma var. İzmir'i kuzeyden güneye geçen ve günde 250 bin yolcu taşıyan önemli bir toplu taşıma projesidir. Bu da kamu-yerel merkezi yönetimin Türkiye'de bir ilk ve başarılı örneğidir.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Ona ne kadar para ayırdınız?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Efendim?

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Ne kadar para harcadınız İZBAN için? (Büyükşehir harcıyor." sesi)

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Ya, öyle bir şey yok.

MUSA ÇAM (İzmir) - Parayı Büyükşehir harcıyor, Devlet Demiryolları...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Şimdi, efendim, o "İZBAN" diye yüzde 50+ yüzde 50 ortak bir şirket var, bu şirkete belediye de para aktarıyor, biz de para aktarıyoruz, kendi kazandıkları da var, bu şekilde yapıyorlar ama altyapı Demiryollarının. Yani konvansiyonel altyapı...

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Ona bir bedel ödeniyor tabii.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Ona ödenmesi gerekiyor, ödenmiyor şu anda da. Pahalı buluyor belediye, ödemiyor. Şu anda bir ihtilafımız var, onu da çözeceğiz. Yani başından beri ödemesi gereken...

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Belediye de sizin çok para ayırmadığınızı, yatırımların ağırlıklı olarak kendi üstünde kaldığını söylüyor, onun için rakamı istedim.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Hayır, yok. Şöyle yani: Rakam, dediğim gibi, bütçeye koyduğumuz bir rakam değil. Bu özel şirket, İZBAN kendi yapıyor yapacağı işi.

Bir iş bölümü var; şöyle bir iş bölümü var: Mesela en son Cumaovası-Torbalı. İstasyonlar, alt-üst geçitler belediyenin işi; hattın çift hâle getirilmesi, sinyali, elektrifikasyonu da Devlet Demiryollarının işi. Hep bu böyle oldu baştan beri ve bu, eş zamanlı olarak devam ediyor. Şu anda bitirildi, hizmete de alındı. Herhangi bir anlaşmazlık yok. Anlaşmazlık olan tek nokta, mevcut hattın kullanım bedeliyle ilgili, İZBAN. İZBAN'ın yarısı da yine Demiryollarının, yarısı da İzmir Büyükşehir Belediyesinin. Dolayısıyla, ona itiraz ediyorlar pahalı diye. O ihtilafımızı da çözeceğiz bir şekilde yani. Neticede bir kamu hizmeti veriliyor. Onun dışında ciddi bir anlaşmazlığımız yok.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Emsal bedel projeler vardır herhâlde?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Efendim?

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Emsal bedelli benzer projeler var mı?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Yani uygulaması çok yok. Yani çok değil, hiç uygulaması yok, bundan sonra olacak. Demiryolları serbestleşti ya, bundan sonra hat kullanım bedeli olacak. Yani bu, tabii, bu serbestleşmeden önce başlayan bir iş birliği. Esasında 1999 koalisyon Hükümeti döneminde başlamış ancak devamını da biz getirdik, yaptığımız bir proje.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Ankara'da mesela Ulaştırma Bakanlığı yaptı, Melih Gökçek'ten...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Onlar Hazineye veriyorlar, Hazineyle bir anlaşma, biz işletmiyoruz onu. Hazineyle ciro üzerinden bir sözleşme yaptılar, şu anda hatırlamıyorum oranı ama Hazineye cironun belirli bir miktarını ödemekle mükellef. Yüzde 15 olarak öngörülmüş. Oradaki model öyle, buradaki model de kilometre başına kullanım bedeli diye. Tabii, dediğim gibi, onun yine yarısı bir anlamda Demiryollarının işbirliği İZBAN'ın alacağı, yarısı da belediyenin, daha doğrusu yükümlülüğünde olan bir proje.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 17

Yine, İzmir'de bu sene gündemimizde olan bir proje, İzmir Otogar-Halkapınar hattı. Bu tamamen metrodur, hızlı trenle ilgili bağlantılı bir hat. Toplam 4,5 kilometredir. İZBAN hattına bir uçtan bağlanacak, bir uç da otogara kadar devam edecek yani çok yoğun yerleşimin olduğu bir bölge. Ciddi bir ihtiyaç olarak gözükmüyor.

Antalya... Malum, botanik EXPO'suyla ilişkili olarak Antalya'da da devam eden raylı sistemimiz var. Bunun çalışmaları da hava meydanından EXPO alanına kadar toplam 18 kilometre. Bunu birkaç ay içerisinde tamamlayıp EXPO'ya hazır hâle getireceğiz.

Konya'da raylı sistem için bir etüt proje çalışmamız var. Bu çalışma tamamlandığında uygun trafik değerlerini dikkate alarak öncelikli olarak burada da raylı sistem çalışmasına gireceğiz.

SERDAL KUYUCUOĞLU (Mersin) – Sayın Bakanım, oradaki sistem nasıl Bakanlık ile belediye için?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Efendim, Bakanlık-Belediye değil, şöyle: Yani biz, Bakanlığımız, ihtiyaç duyulan yerlerde Bakanlar Kurulu yetkilendiriyor, raylı sistem yapım işini üstleniyor. Bunu Ankara'da yaptık, İstanbul'da yaptık, İzmir'de yapıyoruz, Antalya'da yapıyoruz, Konya'da da benzer şekilde olacak yani bir iştirak şeklinde değil. İştirak olarak yaptığımız da var yani İzmir'in bir tanesi öyle, bir tanesini biz yapıyoruz. Ama mesela, Gaziantep'te Gaziray var, onu da belediyeyle aynen İzmir modeli gibi yapıyoruz yani iki türlü de yapılabilir.

Demiryollarının 2013'te yaptığımız bir düzenlemeyle serbestleştirilme yönünde bir yasası çıktı, uygulamasını bu sene hayata geçireceğiz yani belirli hatlarda özel sektörün de demir yolu ağını belirli bir ücret mukabilinde kullanmasını sağlayacağız. Ayrıca tabii Demiryolları da ikiye bölünmüş olacak: Bir altyapı şirketi, bu mevcut Devlet Demiryolları olacak; bir de demiryolu taşımacılık adıyla yeni bir şirket kurulacak. Onun işi tamamen yolcu, yük taşımacılığı, biraz daha ticari konular. Altyapı şirketi de hem sinyal, elektrifikasyon altyapısının bakımı vesaire... Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü de bir anlamda buradaki hatların nasıl kullanılacağını, nasıl ücretlendirileceğini planlayan bir birim olacak.

Sekiz dakika mı kaldı Başkanım?

BAŞKAN – Süreyi durdurdum Sayın Bakanım ben yani arada sorular olduğu zaman hani vaktinizden kaybolmasın diye yapmışım.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Öyle mi, o zaman hemen toparlayayım, tamam.

Havacılıktaki çalışmalarımızda kamu-özel ortaklığı uygulamasıyla havaalanlarımızın modernleştirilmesine devam edeceğiz. Ülke genelinde havaalanı altyapısını yaygınlaştırma projelerine devam edeceğiz. Yerli ve millî uçak yapımı konusunda çalışmalarımızı sürdüreceğiz. Havacılıkta küresel büyümedeki, küresel paydaki, havacılık sektöründeki payımızı artırma çalışmalarımıza hız kesmeden devam edeceğiz.

Bir karşılaştırmalı tablo var: 2003 yılında havacılıkta iç ve dış hat toplam 34 milyon taşımamız vardı, şu anda iç ve dış hattı topladığımız zaman yaklaşık olarak 190 küsur milyonluk bir rakama ulaşmış durumdayız. Şöyle ki: İç hatlar ilk defa dış hatları geçti. 2003'te 9,15 milyon iç hatlarda yolcu varken 2015'te 97 milyon 490 bin taşıma olmuş. Dolayısıyla havacılıkta şöyle diyebiliriz özetle: Dünyadaki payımız, 2003'te dünya havacılık sektöründeki payımız yüzde olarak 0,45 iken yüzde 2'ye yaklaşmış durumda. Bunu da, dünya büyümesinin 3 katı bir büyümeyi Türkiye havacılıkta gerçekleştirdi. Bunu da zaten rakamlardan görüyoruz.

Hava ulaştırma anlaşmamız, ülke sayısını 165'e çıkardık 81'den. Orta, büyük gövdeli uçak sayısını 162'den 489'a çıkardık. Arz edilen koltuk kapasitesini 27.500'den 90 binin üzerine çıkarmış bulunuyoruz. Tabii, buna bağlı olarak uçak trafiğinde de ciddi artış oldu. 530 bin uçuş vardı, bütün bizim ülke semalarındaki, üst geçişler dâhil, 1 milyon 815 bin uçuşa çıktık. Ciro arttı: 2,2 milyar dolar cirosu vardı, 26,6 milyar dolara çıktı. 65 bin çalışan vardı, 87.459 doğrudan çalışana ulaşmış bulunuyoruz.

Şöyle kısaca karşılaştırmayı yaparsak: 2003'te iki merkezden 26 noktaya uçuşumuz vardı, 2015'te tek uçucu Türk Hava Yollarıydı, şu anda 6 şirketle 7 merkezden 55 noktaya uçuş yapıyoruz. Hava uçuş trafiğimizin mukayesseli şekli de ekranda görüldüğü gibi. Atatürk Havalimanı 14'üncüydü, 3'üncü sıraya yükseldi. Bu da çok çarpıcı bir gelişme havacılığın durumunu göstermek için. Dış uçuşlarda en fazla bağlantı noktası olan ülke Türkiye, 261 noktaya bağlantı yapıyoruz. Türk Hava Yollarımız küresel bir markamız oldu, bayrak taşıyan ve bütün kıtalarda bayrağımızı gösteren önemli bir şirket hâline geldiğini söyleyebiliriz. 2003'te 60 noktaya uçuş yapıyor idik şu anda 261 noktaya ulaşmış bulunuyoruz. Burada da Türkiye'nin havacılıktaki tırmanışını görmekteyiz, 18'inci sıradan 9'uncu sıraya yükselmiş durumdayız, Avrupa'da 3'üncü sıradayız. Dediğim gibi, uçuş ağı bakımından da dünyada 1'inciyiz.

Hava Koridorlarının İyileştirilme Projesi'ni askerlerimizle güzel bir koordinasyonla gerçekleştirdik ve notamlı alanların azaltılması sonunda yıllık 500 milyon dolar bir tasarruf sağlamış bulunuyoruz. Bu, tabii, daha az egzoz emisyonu anlamına da geliyor, zaman ve maliyet tasarrufu da var.

İstanbul yeni havalimanı, malum bu havalimanı çok konuşuldu, 2018'in ilk çeyreğinde birinci etabı, 90 milyon yolcu kapasiteli birinci bölümü hizmete alınacak, bütün etaplar tamamlandığında 150 milyon yolcuya ulaşmış olacağız. Burada da inşaat çalışmalarından bir görüntü var, bittiğinde nasıl olacağı gözükmüyor. Yani, İstanbul'un Avrupa'da 3'üncü olması, önümüzdeki yıllarda 1'inciliğe çıkması göz önüne alındığında, bu yeni büyük İstanbul havalimanının ne kadar yerinde ve isabetli bir yatırım olduğunu bir kez daha ortaya koyuyor.

Biz Ordu-Giresun'a Avrupa'da ilk, dünyada 2'nci denizde havalimanı yaptık, çok da başarılı çalışıyor. Hakkâri Yüksekova'ya yine havalimanı bu dönemde yapıldı. Ağrı'da havalimanı kısıtlıydı, onun bütün kısıtlarını ortadan kaldırdık, yeni terminal yaptık, hizmete aldık. Diyarbakır'a çok güzel... Askerî tesislerden geçilerek ancak kullanılan bir havaalanıydı ama şu anda çok modern, körükleri olan, çok güzel bir terminal yaptık ve girişini-çıkışını sivil tarafa aldık. Van Ferit Melen Havalimanı'nda genişleme

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 18

çalışmalarımız devam ediyor. Yani, 144 bin yolcusu vardı Ferit Melen Havalimanı'nın, şu anda 1 milyon 440 bini aştı, günde 22 tane sefer var Van Ferit Melen'den değişik illere.

SERDAL KUYUCUOĞLU (Mersin) - Hakkâri'ye ne kadar var efendim?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Hakkâri'ye şu anda yapılmıyor.

SERDAL KUYUCUOĞLU (Mersin) - Güvenlik nedeniyle mi?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Evet yani geçici olarak. Ama vardı, açıldığından beri 30 bin yolcu gitti. Ama son bir aydır yapılmıyor.

NİMETULLAH ERDOĞMUŞ (Diyarbakır) – Hakkâri, Yüksekova'ya taşınırsa herhâlde olur Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Yok, ona gerek olmadan da olur canım. O, gayet güzel bir havalimanı oldu. Hakkâri'den ziyade Yüksekova'ya daha fazla hizmet veriyor. Hakkâri'den de çok uzak sayılmaz.

Sinop Havalimanı iyileştirme, Çanakkale Havalimanı iyileştirme... Bu örnekleri artık kısa kısa geçiyorum. Sabiha Gökçen...

BAŞKAN – Isparta'yı unutmusunuz zaten Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Efendim?

BAŞKAN – Isparta'nın da ihalesini yaptınız, onun da olması lazım orada.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Yani, hepsini koymadık efendim.

Yani, şimdi hepsini koysak zaten zaman...

BAŞKAN – Hani bir pozitif ayırım yaparsınız diye Komisyonun...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Vallahi işte, Başkana yok yani.

Sabiha Gökçen'e ikinci pist ihtiyacı doğdu yani trafik çok arttı. Ben göreve başladığımda hiç trafik yoktu yani havaalanı huzurevi gibiydi, şimdi 20 milyonu aştı. Aşağı yukarı her...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Evet, Sayın Bakanım, buyurun.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Evet, teşekkür ediyorum.

Tamam, hemen toparlıyorum, ikazı aldık.

Yeni havalimanları var -ekranda görüldüğü gibi- programımızda yer alan. Burada olmayıp önümüzdeki yıllar için planladıklarımız da var. Burada kısa vadede düşündüklerimiz yer alıyor.

Uydu projeleri var. Şu anda 4A-4B, 3A-3B uydularımız hizmet veriyor, 5A-5B'nin yapımına bu sene başlayacağız ve şu anda başladığımız 6A uydusu da tamamen Türkiye'de yapılacak. Bunun da TÜBİTAK'la anlaşmasını yaptık, dizayn çalışmaları sürüyor. Ayrıca, "UMET" dediğimiz Uydu Mükemmeliyet Merkezi'ni de TAI tesislerinde kurduk, imalatını da orada gerçekleştireceğiz, her şeyi hazır. TÜBİTAK var, ASELSAN var, TAI var, CTech var; bu kurumlar da ortaklar. Uzay Entegrasyon Sistemi şu anda yapıldı TAI'nin tesislerinde. Türkiye Uzay Ajansı'nın kuruluşunu bu yıl içerisinde tamamlayacağız. Böylelikle gerek haberleşme anlamında gerek gözlem anlamında uzaydaki varlığımızı daha da geliştireceğiz. Uydu fırlatma sistemleri, uzay istasyonları ve modern teknolojilerin geliştirilmesi konusu bu Uzay Ajansı marifetiyle daha da hızlanacak.

Denizcilikten çok kısaca bahsedeyim. Denizcilik ülkemizin önemli bir iştirgal alanı. Kara hudutlarımızın uzunluğu 2.700 kilometre, deniz hudutlarımız 8.483 kilometre. Dolayısıyla, denizciliğimizin gelişmesi ülkemizin stratejik bir konuma yükselmesi demektir. Özellikle ihracatımızın, ithalatımızın yüzde 87'sinin deniz yoluyla yapıldığını dikkate alırsak işin önemi daha da artar.

İç sularda taşımacılığı geliştirmek için 2004'ten beri yakıt teşviki veriyoruz. Türk sahipli ve Türk bayraklı filomuz 30 dünya ülkesi arasında 13'üncü sıraya yükseldi. Yaklaşık olarak 28-29 milyon dwt'luk bir filoya sahibiz. Bu, 2003'te 8.500 dwt'du. Ciddi anlamda bir artış.

Tersanecilikte ciddi bir yol aldık. Burada rakamlar gözüktüyor.

Liman sayımız 152'den 171'e çıktı, yat limanı sayısı 33'tü 63'e çıktı, tersane sayısı 37'yi 77'ye çıktı, filo 29,2 -az önce söyledim- balıkçı barınağı 183'tü 226'ya çıktı, denizcilik eğitimi veren kuruluşların sayısı da 25'ten 122'e çıktı, gemi adamı sayısı 230 bini aşmış durumda. Bu dönemde limanlarımızda 216 milyon ton yük eleçlemesi yapılıyor. 190 milyondan buralara geldi.

21 Ro-Ro hattı düzenli çalışıyor. Avrupa'ya, kuzey komşularımıza ve Süveyş'ten Orta Doğu'ya toplam 470 bin araç taşıması yapıldı.

Kruvaziyer turizmde gelişme oldu, 2016'da biraz olumsuzluklar olmakla beraber. Ro-Ro taşımalarının yurt dışı bağlantılarının detayları gösteriliyor burada, yüzde 113 artış...

Büyük liman faaliyetlerimiz var; bir tanesi Ege'de, bir tanesi Karadeniz'de, bir tanesi de Akdeniz'de. Üç denize üç büyük liman. Ege'de, Çandarlı bölgesinde altyapı bitti. Nihai kapasitesi 12 milyon konteyner olacak ve Avrupa'nın sayılı limanlarından biri olacak. Dünyada da ilk 10 liman arasında yerini alacak olan bir projedir. Bu sene, bugünlerde, bu aylarda üst yapı yap-işlet-devret modeliyle ihale edilecek. Filyos limanına da bugünlerde başlayacağız. Bunun da biraz başına işler geldi, iki yıl davalar sürdü, ihale yapıldı, itirazlar oldu, mahkemeye taşındı. Nihayet bütün hukuki sorunlar giderildi. Bunun da yapımına başlıyoruz. Altyapı yaklaşık 800 milyon, bittiğinde 25 milyon ton kapasiteli taşıma yapılacak. Kanal İstanbul yine önemli bir projemiz. Bununla ilgili çalışmalarımız da devam ediyor.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Yer değişikliği var galiba.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 19

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Onu da cevaplayacağım. İsterseniz onu şimdi de cevaplayabilirim, daha sonra da. Yani şöyle: Güzergâhla ilgili detaylı çalışmaları henüz tamamlamadık. Dolayısıyla, sanki yer sabitlenmiş gibi... Mağduriyet olmasın diye böyle bir açıklama ihtiyacı doğdu.

GARO PAYLAN (İstanbul) – 3'üncü havalimanındaki gibi. Herkes Silivri'ye hücum etmişti.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Evet, biraz öyle oldu.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Bir sürü insan mağdur oldu.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Mağdur değil yani o, mağduriyet sayılmaz. Burada bir rant oluşuyor, o rantı koşuyor insanlar. Ben de bunu yadırgamıyorum. Yani, biz, neticede "Silivri'ye yapacağız." da demedik yani. Güzergâh... Onu Büyükşehir işlediği için oraya insanlar oraya yöneldi. Büyükşehirin programı ile bizimki aynı değildi.

Yat limanlarında yap-işlet-devret modelleriyle bir kapasite artırımı yaptık, yapmaya devam edeceğiz.

Koster filosu şu anda önemli bir projemiz. Önemi şuradan kaynaklanıyor: Akdeniz'de, Karadeniz'de iki ülke var rekabet eden; Türkiye, Rusya pazarı. Bir çekişme var. Onların gemileri daha eski, bizimkiler de eskimeye başladı. Biz buradaki rekabet şansımızı kaybetmemek için bu eski gemileri hurda bedelleriyle alıp, yenilerine teşvik verip, Kredi Garanti Fonu'ndan da destekleyerek yenileyeceğiz. Bu, 2.000 ton ile 12.000 ton arasında 100 civarında kosteri ilgilendiriyor. Hem durgun olan sektörü geliştireceğiz hem de bu anlamda rekabet gücümüzü artırmış olacağız.

Tersanelerimiz dünyada yaşanan krize karşılık çözümlerini ürettiler ve bakım onarım işlerine yoğunlaştılar ve ciddi anlamda dışarıdan bakım onarım işleri alabiliyorlar.

Az önce bahsettiğim ÖTV' siz yakıt uygulamasının bugüne kadarki yansımaları: Yolcu taşımacılığında yüzde 63, kabotajda yük taşımacılığında yüzde 78, Ro-Ro araç taşımacılığında yüzde 110'luk bir artım sağlanmış oldu.

Denizlerimizin emniyeti: Denizlerimizde ve bütün diğer denizlerdeki gemileri izleyebilen bir sistemimiz var. Bu sistem, Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi. Bir bunun marifetiyle yapılıyor, bir otomatik tanımlama sistemi var, onunla bütün sahillerimiz taranıyor bir de Uzak Mesafe Gemi Tanıma ve İzleme Sistemi var. Burada, 1.000 mile kadar bir geminin Türkiye'den biz bütün bilgilerini görebiliyoruz, izleyebiliyoruz yabancı, yerli fark etmez. Böylece kara sularımızda olsun, uluslararası sularda olsun hangi faaliyetleri olduğunu görebiliyoruz. Ayrıca, seyir fenerleri üzerindeki sensörler vasıtasıyla küçük çaplı tekneleri lokal olarak izleme imkânı var.

Haberleşme de Bakanlığımızın sorumlu olduğu başka bir alan. Buradaki hedefimiz, bilgi toplumu olmak yani alfabe okuryazarlığından sonra bilgisayar okuryazarlığının Türkiye'de artmasıdır; geniş bantla hizmetlerin sayısını ve alanını yaygınlaştırmayı hedefliyoruz; ICT sektöründe rekabetin ve tüketicinin refahının daha da geliştirilmesi, yerli ve millî ürünlerin geliştirilmesi ve desteklenmesi, e-devlet kapısından verilen hizmetlerin daha da çeşitlendirilmesi.

Tabii, İnternet güzel bir şey ama çok kullanılmaya başlayınca mahzurları da ortaya çıkıyor. Siber tehditler, siber güvenlik de bugün elektronik ortamın en önemli tehditlerinden bir tanesi. Buna yönelik yapılan çalışmalar da bu kapsamda değerlendiriliyor.

Sektörel büyüklükler 20 milyardan 2015 itibarıyla 76 milyara yükselmiş durumda. Geniş bant 2006'da 6 milyonken 48,3 milyona çıkmış durumda. Burada, tabii, dikkat çekici bir şey var: Başlangıçta sabit yaygınken şu anda mobil geniş bant erişim büyük bir oranı oluşturuyor, sabit gittikçe aşağıya düşmeye devam ediyor.

Mobil abone sayısında penetrasyon oranı yüzde 94,3 seviyesine çıktı yani bu, 73 milyon 700 bin abone anlamına geliyor. Bu sayı da artmaya devam ediyor. Şimdi, 4,5G dediğimiz yeni frekans ve yeni teknolojiyle bu biraz daha artacak. Artık insanların iletişiminden nesnelerin iletişime geçiyoruz. Bu sistemde makineler birbiriyle haberleşebilecekler. Arabanızla, buzdolabınızla, evinizle haberleşme imkânınız olacak; uzaktan işlerinizi daha hızlı takip edebileceksiniz. Burada hem hız artıyor; 10 kat hız artışı var yani bugünkü iletişim hızının 10 katı bir hız artışından bahsediyoruz. 1 Nisanda devreye girecek. Tabii, kapsama alanı, peyderpey, herhâlde bu altı yıl içerisinde kademeli olarak ülkenin bütün alanında yaygınlaştırılmış olacak.

Buradan, tabii, 12,813 milyarlık bir gelir elde edildi. Bu gelir, daha ziyade, verilen yeni frekans bantlarının kullanım hakkıdır, bir nevi hava parası gibi. Kullandıkça da ayrıca vergilerini, diğer yükümlülüklerini yerine getirecekler.

Burada çok hayal edeceğimiz, her şeyin ötesinde, çok işlem yapacağınız bir ortama geliyoruz. Bundan bir sonrasında artık 5G var. 5G denemeleri dünyada da yapılıyor. Bizde de bir proje başlattık 2012'de, TÜBİTAK, TÜRK TELEKOM, ASELSAN ve NETAŞ olarak bu çalışmalarda yerli 5G teknolojisinin Türkiye'ye kazandırılma çalışmaları da devam ediyor.

E-ticaret çok ciddi anlamda gelişiyor. Şu anda Türkiye'de 20 milyar liralık e-ticaret yapılıyor. Ama bu gelişme artık lineer değil üstel şekilde bundan sonraki yıllarda devam edecek.

Fiber uzunluğu 88 bin kilometreden 261 bin küsur kilometreye geldi ama bu yetersiz yani bilişim yollarını çok daha geliştirmemiz lazım. Bizim bir sloganımız var: "Kara yolunda hız felaket, bilişimde hız berekettir." diyoruz. Yani, burada ne kadar hızlı olursa o kadar çok, daha fazla hizmet yapmış oluruz.

BAŞKAN – Sayın Bakanım, bu hıza sunum için de ihtiyaç var. Son dört dakikaya girdik.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Evet, bitti efendim. Tamam, bitiriyorum.

Bu anlamda, artık bu televizyon yayıncılığında analog sistem hemen hemen bitmek üzere. Sayısal yayıncılığa geçtik. Dolayısıyla, artık o salkım saçak kulelerin, çelik konstrüksiyon kulelerin bir bir kalkması lazım. İlk örneğini İstanbul'da yapmaya karar

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 20

verdik, İstanbul'da Küçük Çamlıca'da gördüğünüz bir kule inşaatı başlamış durumda. Böylece bütün o vericiler bir araya toplanacak. Ankara'da Şentepe gibi, onlara da benzer uygulamayı yapacağız.

Bir yandan da tabii, evrensel hizmet kaynaklarıyla yurdun her köşesinde iletişimin kârlı olmadığı alanlara devlet olarak biz destek veriyoruz, oralarda iletişimi sağlıyoruz.

Şu, Türkiye'nin iletişim kapsama haritasını gösteriyor. Beyazlarla gösterilen, o dağlık, çok zirve noktalar hariç olmak üzere nüfusun yüzde 99'u civarında kapsama alanı var.

Siber güvenlik... Az önce anlattım, 2012'den beri siber güvenlikle ilgili çalışmalara başladık. Bu, ülkemizin güvenliği kadar önemli bir konu; siber güvenlik ülke güvenliğine eşdeğer. Yani, düşünün, elektrik altyapımız, su altyapımız, doğal gaz altyapımız -yani bütün kritik- finans altyapımız, bir şekilde çok kolay tehditlere maruz çünkü çok basit, maliyeti düşük, tahribatı büyük bir saldırı siber saldırı. Hem saldırılara karşılık vermek hem de gerekli güvenlik tedbirlerini saldırı olmadan almak için, bütün kurumların farkındalığının oluşturulması için SOME'ler oluşturuldu; Siber Olaylara Müdahale Merkezleri kurduk; tatbikatlar yapıyoruz, biz kasten saldırılar yapıyoruz. Köleştirilmiş dünyada 2 milyon bilgisayar var. Yani, siz farkında değilsiniz, sizin bilgisayarınıza birisi giriyor ve bir saldırı için kullanabiliyor.

Burada da siber güvenlik organizasyonunu görmekteyiz.

Şu da ilgi çekebilir: Şu anda dünyada siber saldırıların bir şeyini gösteriyor, canlı bu. Herkes birbirine saldırıyor. Bunu görmüyoruz ama yaşamımızda hissediyoruz; İnternet yavaşlıyor, programlar bozuluyor vesaire. Daha ziyade, saldırı oranına bakarsak Çin ile Amerika arasında ve Rusya, bu üç ülke arasında ciddi siber savaşlar var. Hatta siber güvenlik komutanlıkları filan kurdular, Türkiye'de de kuruldu. Yani, geleceğin en büyük tehdidi siber tehdit olarak gözüküyor. Artık tankla, tüfikle...

BAKİ ŞİMŞEK (Mersin) – Hiç olmazsa insanlar ölmez.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Efendim?

BAKİ ŞİMŞEK (Mersin) – Hiç olmazsa insanlar ölmez diyorum. Bilgisayar üzerinden savaşınlar.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Evet, insanlar da neticede...

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Daha fazla ölebilir.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Neticede o ölüm bugünküne benzemeyebilir yani çok daha büyük bir tehdit olduğunu...

Kamu Entegre Verim Merkezi; yine, bu da güvenli iletişim için yapmak zorunda olduğumuz bir şey.

E-devlet uygulaması günden güne hayatımızda yerini daha fazla alıyor. Bugüne kadar 25 milyon 768 bin kullanıcıya ulaştı.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Bakan, son cümlelerinizi alalım.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Evet, teşekkür ederim.

Son cümlem de şudur: İşte, hizmet dökümleri, 61 milyon aylık ortalamayla toplam 735 milyon hizmet sunumu e-devlet kapısından gerçekleşmiş.

PTT var. PTT'yle ilgili de: Ciddi anlamda hizmet alanını genişletti. 2,5 milyon insana hizmet verirken bugün PTT 30 milyon civarında vatandaşımıza hizmet veriyor. Dolayısıyla, birçok işlem artık, finansal işlemlerden tutun diğer birçok işlem PTT'de yapılabilir. PTT'nin mekânları da ihtiyaca göre geliştiriliyor. Bu da posta sektörünün serbestleşmesiyle daha da hızlanan bir süreç olacak.

Teşekkür ediyorum sabırla beni dinlediğiniz için.

Arz ederim.

BAŞKAN - Sayın Bakanımıza sunumları için teşekkür ediyoruz.

Değerli arkadaşlar, 14.30'a kadar birleşime ara veriyorum.

Kapanma Saati: 13.31

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 21

İKİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 14.35

BAŞKAN: Süreyya Sadi BİLGİÇ (Isparta)

BAŞKAN VEKİLİ: İbrahim Mustafa TURHAN (İzmir)

SÖZCÜ: Mehmet Şükrü ERDİNÇ (Adana)

KÂTİP: Emine Nur GÜNAY (Eskişehir)

BAŞKAN – Değerli arkadaşlar, Komisyonumuzun 16'ncı Birleşiminin İkinci Oturumunu açıyorum.

Sayın Bakanımız sunumunu tamamladı, görüşmelere başlıyoruz.

İlk olarak sözü Sayın Temizel'e vereceğim.

Buyurun Sayın Temizel.

IV.- KANUN TASARI VE TEKLİFLERİ

A) KANUN TASARI VE TEKLİFLERİ

1.- 2016 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı (1/529) ile 2014 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı (1/297) ve Sayıştay tezkereleri

a) Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

b) Karayolları Genel Müdürlüğü

c) Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu

ç) Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

ZEKERİYA TEMİZEL (İzmir) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, değerli milletvekilleri; bütçesini görüştüğünüz Bakanlık; Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. Ülke ekonomisi ve sosyal yaşamımızın temel belirleyicisi olan ve ekonomik olarak da ulusal gelirimizin içerisinde çok ciddi bir pay tutan 3 temel sektörün, hatta kara ulaştırmasını demir yolu ve kara yolu diye 2'ye bölerseniz 4 temel sektörün stratejisini, yatırımlarını, kısacası devlet bütçesi içerisindeki önceliklerini belirleyen bir bütçeyi görüşüyoruz. Şunu sürekli olarak sormuşumdur: Bu kadar önemli, stratejik politikalar açısından neredeyse devletin yüzde 50'sini oluşturan bir Bakanlık, hele özellikle diğer sektörlerinin hepsi de değişik ülkelerde ayrı ayrı bakanlıklar olarak faaliyet göstermelerine karşın biz bunların hepsini toplu bir hâlde niye tutmakta ısrar ederiz? Sayın Bakanın konuşması sırasında, bağlı olan sektörler arasında zaman paylaşımını yaparken ne kadar sıkıntıya düştüğünü bizzat gördük. Yani, orada denizcilikçe çok az bir zaman ayırdığında onlara haksızlık ettiğinin duygusunu kesin olarak içinde hissetti büyük bir olasılıkla. Aynı şekilde haberleşmede de o olay oldu. Çünkü bu Bakanlığın sadece kara ulaşımıyla ilgili bir bakanlık olarak görülmesini elbette ki istemiyordu. Fakat, bütün bu çerçevede, bu bakanlıkların hepsi tek bir bakanlık çatısı altında iki saatlik bir süreye sıkıştırılarak stratejileri anlatılmaya çalışıldı. Buna karşılık da biz on dakika içerisinde bu dev kuruluşa ilgili olarak hem eleştiri hem de öneri dile getireceğiz. Bunun bir mantığı falan yok, bunu her defasında söylüyoruz, olmaz da. Belki buradaki insanlardan gelecekte bu stratejilerinin belirleyicisi olacak birkaç cümle de ortaya çıkacak, birkaç cümle de söylenecek, belki işe yarar şeyler de söylenilecek ama maalesef bütün bunların hepsini anlatacak zaman da olmayacak, insanların da dinleyecek bir zamanı olmayacak. Ama bütün bunlara karşın hiç değilse bu 3 tane konunun yani ulaştırmanın, denizciliğin ve haberleşmenin, ayrı ayrı bakanlıkların hem de geleceğe dönük stratejiler üretecek AR-GE birimleri, diğer araştırma birimleriyle dev bakanlıklar olması gerektiğini burada bir defa daha tutanaklara geçirerek geçelim diyorum.

Değerli arkadaşlar, böyle bir Bakanlığın bütçesi üzerinde konuşmak bana göre körlerin fili tarif etmesi gibi bir şey olacak yani neresi elinize gelirse orayla ilgili bir şey söyleyeceksiniz. Dolayısıyla, ulaştırmayla ilgili bir şeyler söyleme kalktığınızda büyük bir olasılıkla ya bir bacağı ya bir kuyruğu yakalamış olacaksınız, onunla ilgili bir şeyler söyleyeceksiniz, belki de çok anlamsız olacak. Ama ulaştırmayla ilgili bir şeyler söylemeye kalktığınızda, ulaştırma politikalarının genellikle bu tür devletlerde, bizim gibi gelişmekte olan ülkelerde ve eski sosyalist ülkelerde -buna birazdan geleceğim- sosyal politikaların en temel uygulama araçlarından biri olduğunu görürsünüz. Ulaştırma bu açıdan müthiş şekilde önemlidir. Ancak, liberal ekonomilerde, kapitalist ekonomilerde aynı sektör birdenbire ekonomik aktörlerin at koştuğu, ekonomik olarak çok önemli verilerin konuşulduğu bir sektör hâline gelir. Dolayısıyla, ikisinden hangisini alacaksınız, hangisini değerlendireceksiniz? Bizde geçmiş dönemlerde Devlet Demiryollarına ve demir yolu politikalarına hep sosyal açıdan bakıldı. Hatta, bu sosyal açıdan bakmanın bir sonucu olarak demir yolu politikalarının komünist politikalar olduğu konusunda algılar yarattığı da söylendi ama çok şükür bu algılar kırıldı; bir açıdan da bu algıları kıran insanlara teşekkür borçluyuz. Ancak, bunun bir sosyal yaklaşım olduğunu Sayın Bakan da belirttiler. Değerlendirmesinde, bizim gerçekten gurur duyduğumuz, çoğalmasını da arzu ettiğimiz hızlı tren projeleriyle ilgili olarak Konya'nın algılarını anlatırken insanların sabahleyin kalkıp Konya'ya gidip etli pide yiyip geleceğini söylediler. Bu proje, sadece bundan ibaret olmamalı Sayın Bakan, olmaz. Eğer siz Devlet Demiryollarıyla ilgili politikalarınızı şu anda ekonominin en temel maliyet unsurlarından birisi olan mal taşımasıyla ilgili kısmına da ayıramıyorsanız, bunun ekonomik anlamda maliyetleri düşürecek bir proje olacağını da belirleyemiyorsanız buralara yatırdığımız kaynaklara yazık olur.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 22

Eskişehir’de üniversite okuyan öğrencilerin sabahleyin kalkıp da oraya gitmeleri kesin olarak bir politika da olmaz zaten. Bu durumda, yapacağınız bir tek şey vardır: Öğrencilere üniversitelerinin bulunduğu yerlerde, kampüslerde rahatlıkla kalacakları, her gün en azından 150-200 kilometre yol yaparak Ankara veya başka bir yere gitmediği yerler olmalı. Şunun için anlatıyorum bunları, eleştiri anlamında algılamayın bunu: Bu olaylara bu açıdan yaklaşıldığı zaman bu sosyal projeler çok fazla tartışılmaya başlanır. Hâlbuki, bununla ilgili olarak yapabileceğimiz şeylerin haddi hesabı yoktur ülkemiz açısından.

Bizim, daha önceki tartışmalarımız sırasında konuya olumlu açıdan yaklaşım dediğimiz zaman söyleyebildiğimiz tek şey, bu projelerin her biri, sektörlerin her biri entegre bazı yatırımları gerektirir. Örneğin, deniz yolu ulaşımı ile kara yolu ulaşımı, liman işletmeleri, bütün bunların hepsi entegredir, hatta demir yolunu da buna entegre edebilirsiniz. Beraber düşünüleceği için “Aynı bakanlık içerisinde olabilir mi?” dersiniz, bu olabilir. Bu olabilir ama belirli bir süre sonra, bu projelerden herhangi bir tanesine yakın birisinin Bakanlıkta tek karar verici ve dominant olması hâlinde bu olay aksamaya başlar, nitekim, şimdilerde yaşamaya başladığımız gibi. Hâlbuki, Türkiye’de yol politikasının da bu entegre projelerinin bir parçası olması lazım.

Sayın Bakan, doğu-batı koridorlarını belirtirken ilk koridoru Karadeniz Sahil Yolu’na da açtı.

Sayın Bakanım, yol koridorları sağına ve soluna kılçık vermesi hâlinde koridor olarak adlandırılır. Bir tarafı kör duvar ise o artık koridor olmaz. Karadeniz Sahil Yolu, bu açıdan, örneğin, yanlış bir stratejidir. Karadeniz Sahil Yolu, Karadeniz’in belirli yerlerine konmuş temel limanlardan doğrudan doğruya denize paralel olarak uzanan dağları yarıp ondan sonra koridora ulaşabilecek yollarla desteklendiği zaman gerçek anlamıyla bir anlam ifade eder. Böylece, o Karadeniz’in de canına okumamış, o doğal güzellikleri de mahvetmemiş olursunuz. Bu çok önemli bir olaydır.

Zaman içerisindeki gelişmelerin bu tür politikalarda çok büyük değişiklikler yaptığı da bir gerçektir. Bunlardan bir tanesi de yerin altını kullanmak, tünel açmak ve tünel yapma olayıdır. Bizim gençliğimizde “İstanbul demir yolu açılacak.” denildiği zaman, bizler hep beraber demiştik ki: “Buradan hızlı trenle veya trenle -o zamanlar “hızlı tren” deyimi kullanılmıyordu- İstanbul’a ulaşacak olan yolu kim yaparsa bundan sonra siyaseten onu destekleyeceğiz.” Hâlâ desteklenecek hâle gelmediniz çünkü ulaşamadı henüz İstanbul’a ama ulaştığı zaman, hâlâ ömrümüz vefa ediyorsa kesin olarak destekleyeceğimizden emin olabilirsiniz.

ERKAN KANDEMİR (İstanbul) – Notumuzu aldık Sayın Bakanım.

ZEKERİYA TEMİZEL (İzmir) – Alın. Bu önemli bin nottur, sadece bize değil bütün ülkeye yarayacak bir nottur bu not.

Değerli arkadaşlar, çünkü o zamanlar tünellerin yapılmasıyla ilgili sürelerle baktığınız zaman, ayda 1,5 metre, yılda da 10-15 metre tünel yapıldığı zaman şapkanızı havaya atardınız “Vay, 15 metre tünel yapıldı.” diye. Şimdi ne oldu? Şimdi, solucan sistemleriyle, 100 metrelilik solucanlarla dalıyorsunuz toprağın altına, neredeyse günde 15, karşı tarafı yani iki aynalı yapıyorsanız neredeyse ayda 30 metre tünel yapıyorsunuz. Yılda 3 kilometre tünel yapıyorsunuz. Bu teknolojiler olmadığı zaman kendinizi parçalasanız böyle bir şey yapılamıyordu. Ben, Çamlıbel’deki o tünellerin nasıl yapıldığına ilişkin hikâyeleri dinleye dinleye büyüdüm. Bir yarma yapmak için kazmayla ve kürekle yapılan o yarmaları da gördük. Bütün bunlara rağmen, yapılan demir yolunun miktarını Sayın Bakan söyledi ama bu teknolojilerle, gelecekte ilave teknolojilerle neler yapılacağını gerçekten tahayyül etmek zor. O nedenle de bütün bu stratejilerin beraber düşünülmesi yararlıdır ama her sektörün ayrı ayrı değerlendirilerek sonuna kadar ondan yararlanma olasılıklarını masa üstüne koymak koşuluyla.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

ZEKERİYA TEMİZEL (İzmir) – Bunu asla ve asla yabana atmayın.

Değerli arkadaşlar, çok net olarak bu tartışmaların yapılmasını arzu eden bir insanım, bunlar konuşulmalı. Özellikle de bu projelere bütçede ödenek aktarılırken neye, ne kadar ve niye aktarıldığının, buralarda bütçe hakkının gereği olarak tartışılmasını isteriz. Bu doğaldır yani şurada oturan insanların hepsi bunu net bir şekilde konuşmak zorundadır. Ancak biz bu Bakanlıkla ilgili olarak şimdiye kadar yaptığımız çalışmalarda maalesef, üzülerken belirtmek gerekiyor ki, bütçeyle ilgili doğru dürüst bir değerlendirme yapamamışız.

Şimdi, makinalı tüfek gibi böyle konuştuğuktan sonra pat diye bütçeye geçmez zorundayım. Bir de aynı zamanda 2014 yılına ilişkin Kesin Hesap Kanunu’nu görüşeceğiz burada. Kesin Hesap Kanunu’yla ve bütçeyle ilgili, makinalı tüfek gibi birkaç şeyi daha söylemek istiyorum çünkü buradan çıktığı zaman, gelecekte tartışılırken hiç değilse bu konuların ayrı ayrı konuşulması lazım.

Burada iki önemli şey yapıyorsunuz. Bir tanesi, bütçeyle Ulaştırma Bakanlığına ödenek veriyorsunuz. Peki değerli arkadaşlar, geçen yıllarda verdiğiniz ödenek ile yıl sonunda gerçekleştirilen harcama arasında ne kadar bir fark olduğunu biliyor musunuz? Bileceksiniz çünkü önünüzdeki bütçelerde bu yazıyor. Bir bakıyorsunuz, geçen sene verdiğiniz ödenek 7 milyar lira; bu, yüzde 214 artışla 2015 sonunda neredeyse 22 milyar liraya gelmiş. Peki, bu sene ne kadar veriyorsunuz? 12 milyar lira. Geçen senenin bitiş ödeneği 22 milyar lira, bu sene verdiğiniz ödenek 12 milyar lira, geçen senenin sonuç ödeneğinden 10 milyar lira daha düşük. Bir de üstelik projeleri gördük, yapılacak olan harcamaları gördük; biz, burada bu bütçeyi yapıyoruz ve bütçe yaptık sayılacağız. Bunun bir mantığı var mı, bunun gerçekten bir mantığı var mı? Ya da buradan göstermelik olarak, usulen bir kanunun, 5018’in gereklerini yerine getiriyoruz diye “Görüştük, ettik, verdik, bitti.” olacak. Daha bütçe doğru dürüst yürürlüğe girmeden ödeneklerin neredeyse tamamı bitmiş olacak. Herhangi bir şey yapma olanağınız yok. Onun ötesinde, yaptığınız harcamalarla ilgili olarak farklı olaylara gittiğiniz zaman olayda daha fazla çarpıcı bir konumla karşı karşıya kalıyorsunuz. Geçmiş yıllarda buna benzer olaylar olmuş ama 2015 yılında, nedense bu olay had safhaya çıkmış yani aşırı derecede artmış bu. Dolayısıyla da bununla ilgili olarak gelir gider rakamlarının ve özellikle de bu artış oranlarının mutlaka ve mutlaka bir mantığının olması lazım, dayandığı bir şeyinin olması lazım. Burada bunu yapamıyoruz, burada bunu değerlendiremiyoruz ama mutlaka değerlendirilmesi gereken olaylardır bunlar çünkü siz, Türkiye’nin temel

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 23

yatırım stratejilerini belirleyen insanlarsınız. Bunları belirlemeye başladığınız zaman farklı şeyler üzerinde de tartışmaya başlamış oluyoruz. Özellikle teknolojinin geldiği şu noktada, artık yapılacak olan bu anlamdaki yatırımların doğayı tahrip ederek, ortalığı yıkıp geçerek yapılmasının falan bir anlamının kalmadığını görüyorsunuz. O teknolojiyle yerin altından giderek, doğaya “Ben seni yok etmiyorum, sadece benim önümdeki engelleri açıyorum.” diyebilecek bir konumda olduğunuz bir sektördür bu. Yatırım miktarlarını bildiğiniz anda buna müdahale etme olanağınız oluyor. Bunu müthiş şekilde önemsemek gerekiyor.

Değerli arkadaşlar, Karayollarından söz açıldığı için burada Danıştayla ilgili olarak denetim raporlarındaki bir eleştiriyi olduğu gibi okumak istiyorum:

“Bütçe ödeneklerinin tahsis edildikleri işler dışında kullanıldığı, yatırım programında yer almayan projeler için harcamaların yapıldığı, yatırım programında yer alan bütçeyle ilgili ödenek tahsis edilen projelere ait ödenekle başka işler yapıldığı, başka işlerde kullanıldığı; Yol Yapım Dairesine tahsis edilen yatırım ödeneklerinin yatırım niteliği taşımadığı, yatırım niteliği taşımayan harcamalar için kullanılan ödenegin olduğu, ödeneği bulunmayan işler için ihaleye çıkıldığı, yatırım programında yer alan bütçe ile ödenek tahsis edilen projelere ait ödenekler için ödeneklerin başka işler için kullanıldığı; kısacası, yatırım programı, ödenek ve iş programı bağlantısının kurulmadığı...” Önümde okuduğum, Danıştayın 2014 yılı...

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Sayıştayın...

ZEKERİYA TEMİZEL (İzmir) – Pardon, Sayıştayın 2014 yılı raporundan bir bölüm.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Buyurun Sayın Temizel, ikinci kez uzatıyorum sürenizi.

ZEKERİYA TEMİZEL (İzmir) – Şimdi, böyle bir olay var.

Biz, Sayın Bakanlıktan, bunlarla ilgili olarak, bu işlerle ilgili olarak doyurucu bir yanıt almadan 2014 Yılı Kesin Hesap Kanun Tasarısı’nı burada onaylayıp gönderme olanağına sahip miyiz? Bunu bütün arkadaşların gerçekten düşünmesini istiyorum.

Değerli arkadaşlar, düşünülmesini istediğim -zaman daralması nedeniyle kısaca değineceğim- bir konu da bizim bu Bakanlık bünyesinde bulunan kuruluşlar aracılığıyla devleti soktuğumuz yükümlülüklerin boyutlarıdır. Devleti biz hangi boyutlarda yükümlülük altına sokuyoruz, bunlara bakmak gerekiyor. Özellikle yap-işlet-devret modelleriyle ya da özel sektöre iş birliği modellerinin içerisinde belirli sektörlerde verdiğimiz Hazine garantilerimiz var bizim. Şu kadar yolcunun şuradan geçeceğini garanti ediyoruz, geçmezse aradaki farkı veriyoruz. Zafer Havaalanında olduğu gibi ciddi maliyetlerle karşılaşma olasılığımız da oluyor. Bu tür projelerle ilgili olarak verdiğimiz taahhütlerin ve altına girdiğimiz Hazine yükümlülüğünün yine bu bütçe sorumluluğu içerisinde kesinlikle ve kesinlikle belirlenmesi ve bununla ilgili olarak neler yapılabileceğinin, önleyici önlemlerinin de görüşülmesi gerekiyor.

Son olarak bir anımı anlatarak bitirmek istiyorum. Böylece Sayın Bakanla ortak seçim bölgemize de bir mesaj gönderme olanağını bulacağız. Yıllar önce OECD’de bir arkadaşımınla beraber İzmir’e geliyor idik. Dünyada lojistik merkezleriyle ilgili küçük bir araştırma yapılıyor idi, neresi olur neresi olur diye. Ben, Aliğa ve Çandarlı bölgesini söylemiştim, sonra fırsat edinin beraberce İstanbul’da buluştuk, uçakla geliyoruz. Tesadüfen hava pırl pırlıdı, tam uçakla yukarıdan geçerken de aşağısı çok net gözüküyordu. Tam tahmin edemedim ama orasının olduğunu tahmin ettim, dedim ki: “Burası.”, baktı, çevirebildiğim kadarıyla şöyle çevireyim: “Lojistiğin cenneti” dedi. Sonra İzmir’e gittik, bir arabayla bizi Çandarlı’ya, Aliğa’ya götürdüler. Arabamız oradaki yolun üstündeki kamyonların açtığı çukurlardan birisine düştü, çıkamadık oradan, orada arabayı çıkarmayı çalışırken döndü, “Lojistiğin işkence alanı.” dedi.

Şimdi, bizim gerçekten dünya lojistiğinin incisi olabilecek olan bir yerle ilgili olarak... Her ne kadar Sayın Bakan projenin gerçekleştirilmesiyle ilgili kesin taahhüt niteliğinde algılanacak taahhütlerde bulunduyorsa da -ki öyle olmasını temenni ediyoruz- bu niyeyse bundan çok daha zor projelerin bir iki yıl içerisinde, üç yıl içerisinde bitirilmesine karşın bir yılın hikâyesini döndü. Bu, İzmir’i tikiyor; bu, Ege Bölgesi’ni tikiyor; bu, Ege Bölgesi üzerinden Avrupa’ya açılacak olan Türk sanayisini de tikiyor.

O nedenle, ben bütün İzmirli milletvekili arkadaşlara bunu açık yüreklilikle söylüyorum, hep beraber İzmir’in ortak projeleri konusunda bizlere düşen bir şey var ise bunları kesinlikle ve kesinlikle destekleyebildiğimiz kadar destekleyelim, elimizden geleni yapalım. Bu projeyi İzmir açısından inanılmaz derecede önemsiyoruz, çok çok fazla önemsiyoruz.

Vaktimi sanıyorum geçtim, Başkanın zaman konusunda bana gösterdiği iyi niyetin farkındayım. O nedenle, bu bütçenizin ülkemize hayırlı olmasını diliyoruz.

Teşekkür ediyorum, sağ olun.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Temizel.

Sayın Yıldırım, buyurun.

AHMET YILDIRIM (Muş) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Değerli Divan, değerli milletvekili arkadaşlarım, Sayın Bakanım, değerli bürokrat arkadaşlarım ve basın emekçisi arkadaşlar; ben de hepinize iyi günler diliyorum.

Şimdi, tabii, ben Sayın Temizel’in ilk girişte söylediği noktaya dair birkaç hususu belirterek özellikle ulaştırma ve haberleşmeyle ilgili bazı hususlara dair düşüncelerimi paylaşmak istiyorum.

Evet, doğru, birçok ülkede denizcilik ayrı bir bakanlıktır, ulaştırma ayrı bakanlıktır, hatta yayın ve iletişimle birlikte haberleşme ayrı bir bakanlıktır. Ama daha önce dört yıl Radyo Televizyon Üst Kurul üyeliği yapmış biri olarak söyleyeyim, bu konudaki yetki karmaşası bunlarla sınırlı kalmıyor. Örneğin, BTK’nın iletişim dışında yayıncılık dünyası ve frekans kapasiteleriyle ilgili yetkileri var mı, yok mu yani Bakanlığın yetkisi dâhilinde olmayan bazı çalışma alanları var mı, yok mu bunların

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 24

hepsini RTÜK'te çalıştığım süre içerisinde yaşamıştım. Ama onun ötesinde, zaten siyasi iktidarın 13'üncü yılın sonunda geldiği nokta bakanlıklar arasındaki yetki ve çalışma alanlarının sınırlarının sağlıklı bir şekilde ayrıştırılmasından ziyade, neredeyse bütün bakanlıkların artık iç içe geçebileceği, alabildiğine merkeziyetçi ve vesayetçi bir yönetim anlayışıyla karşı karşıyayız. Ben buna "64'üncü Hükümet anlayışıyla karşı karşıyayız." demek isterdim ama öyle ki artık yürütme ile Cumhurbaşkanlığı yetkilerinin bile bu kadar birbirine karıştığı bir ortamda biz kalkıp Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının çalışma alanlarının seyretilmesi veya sıkılaştırılması hususundan hiç söz edemeyiz bile.

Bir diğer husus: Hani, iletişim ile yayıncılık dünyasına dair söylemiştim. İşte, biliyorsunuz, Anadolu Ajansı, TRT, RTÜK, Başbakan Yardımcılığına bağlı olarak çalışıyorlar. Yeri gelmişken, Anadolu Ajansı ve TRT üzerinden bir iki cümlem ifade ederek özellikle 2016 Merkezî Yönetim Bütçesi'nin Bakanlığınıza dair bölümüne ilişkin ayrıntılı düşüncelerimi ifade edeceğim.

Bakın, Sayın Bakan, biz hiç hoşnut olmadığımız bir hususu komisyonlarda ve Genel Kurulda sıklıkla dile getiriyoruz. Ülkenin belli bir bölümünde olağan koşulların yitirildiği, 1980 darbesinin koşullarının arandığı günleri, haftaları, ayları yaşadık. Kimliği, üniforması, sivilliği, askerliği ne olursa olsun sadece on altı on yedi gündür bir bodrum katta mahsur kalanlara dair dile getirdiğimiz ve yaptığımız çalışmalara, Cumhurbaşkanı ile Başbakanın birbirini tekzip edeceği, Sağlık Bakanı ile İçişleri Bakanının birbirini tekzip edeceği söylemlerle, demeçlerle, beyanlarla karşılaştık. En nihayetinde Hükümet yirmi saatlik kafasını kuma gömmüş ama Anadolu Ajansı ile TRT'nin Cizre'de yaşanan olaylarda son bir gündeki -benim adına artık- katliam düzeyine varan öldürme olaylarına dair verilen sayılar ibret vericidir. Düşünün, Anadolu Ajansı ile TRT birbirinden 7 kat farklı ölü sayısı ifade etmektedir, Hükümet ise kafasını kuma gömmüş, hiçbir beyanda bulunamıyor. İçişleri Bakanlığı ortada yok. Son bir haftadır esip gürleyen Başbakan'dan bir demeç yok. Ama biz... Bakanlık bütçesiyle ilgili bölüme geçmeden son bir cümleyi söyleyeyim: Ölü sayısı nasıl ifade edilirse edilsin, son on gündür Cumhurbaşkanı, Başbakan ve bakanların ifade ettikleri ne olursa olsun bölgede müesses nizam askıya alınmış, hiyerarşik devlet yapısı yitirilmiştir ve yaşanan insanlık suçudur ölü sayısı, öldüren ve öldürülen kim olursa olsun.

Sayın Bakan, evet, sadece bugünkü değil, son birkaç yılı inceledim; özellikle merkezî yönetim bütçesinde Bakanlığınız üzerinden sunmuş olduğunuz sunuların sadece bu yılını değil, 2015, 2014'ünü de inceledim. Haklı olarak, özellikle, Bakanlığınız biyoenerjisinin büyük bir bölümünü duble yollara, kara yollarına ayırdığını anlayabiliyoruz, bunu gözlemleyebiliyoruz. Ama duble yollarla alakalı olarak bakın, bölge ayrımı etmesizin söylüyorum- gerek Karadeniz, gerek Ege, gerek Doğu Anadolu, gerek Güneydoğu gerekse Orta Anadolu'da, Sayın Bakan, acaba sizin ihale verdiğiniz, duble yol yaptırdığınız kara yolları firmaları, şirketleriyle ilgili size iş teslimatı yapıldıktan sonra bunların takibini ne düzeyde yapıyorsunuz, yani siz duble yolu ihale ederken ve teslim alırken öngörülen kullanım süreniz nedir, realize olan kullanım süresi nedir?

Örneğin, üç yıl içerisinde, son üç yılda bitirilmiş teslim edilmiş kara yollarına, duble yollarına 1 küsur milyar TL yeniden tadilat için bütçe ayırmışsınız. Eğer bu konuda söylemişiz ve belirttiğimiz rakamlarda bir eksiklik varsa özellikle istirahat ediyorum bunu düzeltin ama yaptığınız duble yolların kullanım süresi öngörülenin neredeyse yüzde 20-30'unda deformasyona uğruyor, kullanılmaz hâle geliyor, kazalara zemin sunacak hâllere dönüşüyor ve yeniden ihalelere çıkmak zorunda kalıyorsunuz Sayın Bakanım. Bununla alakalı olarak söyleyeyim, bakın, birkaç örnek vereyim: Çok iyi bilirsiniz çünkü sizin Bakanlığınız döneminde 3 kere tekrarlanan projenin ve güzergâhların değiştirildiği Diyarbakır-Bitlis kara yolu vardır. Bitlis Deresi'ne duble yol yapalım dediniz, 2 kere iş teslimi aldınız, 2'sinde de kara yolu olduğu gibi dereye uçtu, yollar kapandı, eski, çift şeritli, tek gidiş tek dönüşü yollar aranır hâle geldi, haftalar boyunca dört yıl önce kara yolları kapalı kaldı, Bitlis-Diyarbakır yani Diyarbakır-Van kara yolu kapalı kaldı. En sonunda da, şu anda hâlâ çalışması devam ettiği üzere, çok iyi vâkıf olacağınız üzere güzergâh değiştirildi Sayın Bakan. 2004'te orayı ihale ettiğinizde planladığınız ücretin 6 katı kadar yeni ihalelere para ödediniz.

Bir diğer husus; sunumunuzdan öğrenmiş olduk, en azından, kendimizdeki bilgiyi düzelttik: Siz, son on üç yılda 9 milyondan 20 milyona çıkan trafikteki araç sayısından söz ettiniz, yüzde 100 civarında bir artış var, bizde ise yüzde 76'ydı, çok önemli değil, biz yaptığınız çalışmaların daha düzenli tutulduğundan hareketle yüzde 100 diye kabul edelim ama duble yolların bu kadar artışına rağmen ülkedeki araç sayısı 2 kat artıyor, duble yollarda ise sizin de ifade ettiğiniz üzere 5 kat artış oluyor, 4 binlerden 22 binlere çıkmış duble yol uzunluğu ama kazalardaki artış oranı yüzde 300, trafik kazası sayısındaki artış oranı yüzde 300.

Bir diğer husus Sayın Bakan: Özellikle halka, topluma hizmet anlamında yapılacak işlerin şüphesiz yapanlarını halk takdir edecektir, yapanın da kendisinin bunu siyasi propagandalarında kullanmasında hiçbir beis yoktur ama yaklaşık bir buçuk yıl önce Karayolları Genel Müdürlüğüne bağlı olarak yaklaşık 6 bin taşeron işçinin sendika üzerinden açmış olduğu dava kazanılmış ve bunların kadroya alımı mahkemenin amir hükmü olarak açıklanmıştı. Ama 7 Haziran seçimlerini beklediniz, "Biz bunları kadroya alacağız." diye siyasi bir vaatle bulundunuz, oysa ortada 7 Haziran itibarıyla sekiz aydır bekleyen bir mahkeme kararı vardı. Yetmedi, 7 Hazirana kadar da başlatmadınız, bir de "1 Kasım'da bunu malzeme olarak kullanalım." dediniz. Yani mahkeme kazanıldıktan ve yargının amir hükmü ortaya çıktıktan bir yıl sonra bile, hâlâ, siz bunu bir siyasi propaganda malzemesi olarak kullandınız. Oysa, yargı kararlarının uygulanma ve yerine getirilme süresi bellidir. Şimdi ne oldu? Mahkeme kararıyla bu hakkı elde etmiş olan Karayolu emekçilerinin bu hakkı, siyasi iktidar tarafından sanki seçim öncesinde hiç gündemde yokmuş, yargı kararı yokmuş, sendikanın açtığı dava yokmuş gibi verilmiş oldu.

Bir diğer hususu Sayın Bakan Karadeniz Sahil Yolu'yla ilgili olarak ifade edeyim ben: Bakın, partinize mensup Kastamonu Cide Belediye Başkanı isyan ediyor, bunu aynen beyan ediyor: "İsyan ediyoruz. Biz bu konuda, özellikle Karadeniz Sahil Yolu'nun ilçemizden geçeceği yerle ilgili çalışmalar yapmamıza rağmen, bunları Bakanlığa ve Genel Müdürlüğe sunmamıza rağmen kimsenin yerel hassasiyetleri dikkate aldığı yok..."

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 25

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Yıldırım, buyurun.

AHMET YILDIRIM (Muş) – “...ilçemizdeki ekosistemi ve ekolojik ortamı nasıl etkileyeceğine dair hiçbir şekilde bizimle istişare yapmak bir yana, bizim yaptığımız çalışmaları esas alan yok. İlçenin ve bölgenin turizmini nasıl olumsuz etkileyeceğine dair de hiçbir şekilde dönüt alamıyoruz. ‘Ben yaptım, oldu bitti’yle karşı karşıyayız.” diyor partinize mensup Cide Belediye Başkanı. Ve en nihayetinde, ne yaptı, bilmiyorum ama yakın zamanda bile böyle olursa bu partiden istifa edeceğini de bizatihi... Hemen şu anda Google’a “Cide Belediye Başkanı” yazarsanız “Karadeniz Sahil Yolu”yla birlikte daha geniş beyanatlarını okumuş olursunuz.

Sayın Bakan, kara yoluyla ilgili bir iki cümleyi ifade edip tamamlayacağım. Bakın, elimde bir yolsuzluk belgesi var Sayın Bakan ve öyle sanıyorum ki bilginizin olmaması mümkün değil. Diyarbakır güneybatı çevre yolu yani Diyarbakır’ın Urfa yolu ile Diyarbakır’ın Mardin yolu arasındaki çevre yolu. Bu çevre yoluyla... Bütün herkesin bilmesini isterim, siz ihaleye çıkarken bir keşif bedeli belirliyorsunuz, toprak işleri için 28 milyon lira yani 28 trilyon eski parayla, kazanan firmanın teklifi 29,5 trilyon. Sanat yapıları, keşif bedeliniz 6 trilyon ama firmanın teklifi 6,8 trilyon. Amenna çünkü üstyapı işlerinde imalatla daha düşük bir teklifte bulunmuş firma. Bakın, herkesin bilmesini isterim ki Sayın Bakanım, dört yıldır inşaatına başlanmış ama iki yıldır hiçbir imalat olmayan Diyarbakır güneybatı çevre yolunda sizin “28 milyon”, onların ise “29,5 milyon lira” dediği toprak işlerine ödenen, bugüne kadar ödenen para 50 trilyon yani yüzde 78 fazladan para ödenmiş. Sanat yapıları için siz “6 trilyon” dediniz, onlar “6,8 trilyon” dedi, ödenen 17 trilyon. Birinde yüzde 78 fazladan ödeme, diğeri yüzde 340 fazladan ödeme. Üstyapı işleriyle ilgili de belli bir miktar ödenmiş, en nihayetinde işin daha yüzde 40’ı yapılmış, iki yıldır durmuş vaziyette. Bu konuda itirazda bulunan bazı bürokratlar sürgün edildi. Bunları Diyarbakır Karayolları Bölge Müdürlüğünden -ayrıntılı açmayacağım- bilirsiniz ama Bölge Müdürüne, oradaki bürokratlara dair de bilgiler isterseniz verebilirim. Ortada dört yıldır Diyarbakır çevre yolu yok, ödenen yaklaşık 80 trilyon lira para var. İşin tamamı 85 trilyondu, neredeyse tamamı ödenmiş, işin yüzde 40’ı yapılmış, iki yıldır imalat durmuş, ne âlâ memleket! Diyarbakır, çevre yolu bekliyor. Demek ki sadece oradaki siyasi olayları gerekçe göstererek... Varsa onu da kabul ederiz, hep birlikte de tartışır, gündeme getiririz. Ama Bölge Müdürü ihya olmuş, yüklenici firma ihya olmuş, paralar götürülmüş; ortada iş yok. İmalatın yüzde 40’ı yapılmış, iki yıldır da durmuş ve en son aldığım bilgi -bugün Bakanlığınızın bütçesinin görüşüleceğini bildiğim için perşembe ve cuma günleri mesai yaptım- yeniden, sıfırdan bir ihaleye çıkılması gibi bir şey gündemdeymiş. Herhâlde sizin bilginiz dâhilindedir Değerli Bakanım.

En son birkaç cümle de İnternet’le ilgili söyleyip bitireceğim. İnternet Yasası 2007’de çıktı Sayın Bakan ve Bakandınız. O günden beri sekiz yılda, 2015’e kadar 7 kez yasa değişti. Ya, İnternet teknolojilerindeki gelişimler şüphesiz hızlı ama 2007’den 2015’e 7 defa bir yasanın aynı iktidar tarafından değişikliğine neden olabilecek neler gerçekleşti, bilmiyorum ama söyleyeyim: Değişiklikler çoğunlukla sansüre tekabül eden maddelerin yasaya dercedilmesiyle alakalıdır. Ama mızrak çuvala sığmıyor Sayın Bakanım, asla bir dijital ortamdaki iletişimi, iletişimasyonu sansürlemeye çalışmak -kusura bakmayın ama- akla ve bilime karşı durmak gibi bir şeydir. Şu anda sansürlenene ve ulaşımı engellenen İnternet mecralarının hepsine buradan ulaşabiliyorum Sayın Bakan ben, hepsine. Türkiye serverından değil, Avrupa’dan giriyorum, Japonya’dan giriyorum, istemediğiniz her şeye ulaşabiliyorum. Sadece genel erişimi engelleyebiliyorsunuz ama onun dışında bilime...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

AHMET YILDIRIM (Muş) – ...bu kadar karşı durmanın, bilime, akla, izana bu kadar karşı durmanın...

BAŞKAN – Sayın...

AHMET YILDIRIM (Muş) – Toparlıyorum.

BAŞKAN – Bir dakika efendim, buyurun.

AHMET YILDIRIM (Muş) – ...bizim tarafımızdan anlaşılabilir bir tarafı yok ve gerek Twitter gerek Facebook gerek sosyal medya gerekse İnternet üzerinden dijital ortamdaki haberleşmeye dair getirilen sansürler için de şunu söyleyeyim ki maalesef, Sayın Bakanım, dünya bizimle alay ediyor. Evet, genel ahlaka dair belli engellemeler olmalıdır, etnik, dinsel, mezhepsel yapıyı aşağılayan yayınlara karşı engellemeler olmalıdır ama bir ülkede tümüden sosyal medyayı, Twitter’ı, Facebook’u, Instagram’ı yasaklayabiliyor olmanın dünya tarafından anlaşılabilir bir tarafı yoktur.

Bütün dinleyenleri, divanı ve sizi saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Günal, buyurun lütfen.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Teşekkür ederim.

Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli milletvekilleri, değerli bürokratlar, saygıdeğer basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakan ulaştırma kısmıyla ilgili bayağı bilgi verdi, vaktimizin çoğunu da onlarla geçirdi ama asıl teknolojik kısımlar var ki buralara çok fazla girmedim, ben biraz oralardan soru soracağım çünkü çok ciddi ithamlar, haberler var, ama öncelikle -hep söylediğimi Sayın Başkan da biliyor- Sayıştay raporları kısmından başlayacağım.

Şimdi, Sayın Bakan, çok vaktimiz olmadığı için söylüyorum. Önce sizin Bakanlığın Sayıştay raporunda tespit ve değerlendirmeler... Ayrıntı söylemiyorum, Sayıştaydakiler de size söyleyebilir, arkadaşlar da biliyordur.

“1- Yapım işi olan işlerin mal ve hizmet alımı olarak yaptırıldığı.” Tespitleri söylüyorum.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 26

"2- Teknik personelle ilgili yetersizliklerin üstünün örtüldüğü. Zamanında yapılmayan bildirimlerin o konuda bazı birtakım firmaların görmezden geldiği." Onu biliyorlar, ben ayrı ayrı söylemeyeceğim, metro işlerinde, yapım işlerinde olan teknik personelden bahsediyorum, "bulgu 1, bulgu 2, bulgu 3" diye gidiyor, "...mevzuat hükümlerine uygun olarak yapılmaması" diyor.

Şimdi, sadece size şey kısımlarını okuyayım ki... Bu düzenlemeye göre sadece mevcut mal, ekipman, teknoloji veya hizmetlerde uyumun ve standardizasyonun sağlanması için zorunlu olan mal ve hizmet alımlarının doğrudan temin edilebileceği görülmüş ama yapım işleri olarak tanımlanan her şeyi doğrudan teminle yaptığınızı söylüyor.

Öbür tarafta, teknik personellerden... "Bu teknik personel deneyim bakımından sözleşme hükümlerine aykırılık teşkil ediyor." Yani Sayıştayın söylediği cümleleri okuyorum. Sayıştayın söylediği çok konu var, onun için...

Yine, aynı şekilde "...sözleşme ve mevzuat hükümlerine aykırılık teşkil etmektedir." "Meslek kayıt belgesinin diplomayla birlikte değerlendirilmesi gerekmektedir."

Yani şimdi, bunların tamamı, başlığında bile "Yapım işlerine ilişkin geçici kabul işlemlerinin mevzuata uygun olarak yürütülmemesi." Anlaşıyor ki burada, ihalelerde ve teknik personelle ilgili yapılan işlerde... Siz her ne kadar savunma yapsanız da geçen sene de buna benzer şeyler sormuştuk. Ama onun ötesinde, asıl Sayıştayın bize bu sene koymadığı KİT raporları içerisinde TÜRKİSAT'ın raporu yok, mesela geçen sene vardı, şimdi hiçbirini koymuyor -Sayıştay burada- "KİT denetim raporlarını biz paylaşmak zorunda değiliz." diye. Onun üzerine de bazı haberler okudum.

Ben tek tek kimin olduğunu fazla önemsemiyorum ama siyasi olarak o teknik kurumların doldurulmasını doğru bulmuyoruz, başta TÜRKİSAT olmak üzere. Sayın Bakanım, buralar arpalık olarak kullanılmamalı. Neden? Az önce ne dediniz en son uzay ajansı kurulmasıyla ilgili, daha önceki Bakan da söylemişti, kendi beyannamemizde de var, biz de ajans olarak Türk uzay ve havacılık kurumunun kurulmasını destekliyoruz ama şimdi buraya bakınca ben korkuyorum acaba kurmasak mı diye. Şimdi, oraya teknik personel lazım, oraya mühendis lazım, oraya bilim adamı lazım, hatta daha önce dışarıda çalışmış, bunlarla ilgili işler yapan arkadaşlar lazım, ama enteresan şekilde... Şimdi, bakıyoruz, bu uydur çok teknik bir şey yani başka bir kamu kurumundan olabilir ama enteresan şekilde eski bakanların, eski siyasetçilerin Turkoel gibi, TÜRKİSAT gibi böyle kurumlarda yönetici olmasını benim vallahi aklıma ermiyor. Yani dünya çapında kurumlar olması gerekiyor, çok önemli şeyleri, projeleri onlara emanet ediyoruz. Yönetim kurulu karar organıdır bir şirketin Sayın Bakanım. Şimdi bakıyorum, kurumsal yönetim ilkeleri açısından bakıyorum. Naçizane benim kurumsal yönetim danışmanlığı lisansım da var, onu da söyleyeyim yani para banka hocasıyım ama sermaye piyasasıyla ilgili hususları bilirim, yönetim esaslarını da bilirim. Ya nasıl bağdaştırıyorsunuz, ben anlamakta zorlanıyorum. Bakın, sadece bu değil, TÜRKİSAT aynı, Cumhurbaşkanlığı danışmanları, Başbakan danışmanları ve aynı anda da bürokrat olan arkadaşların hepsi oraya... Ya bu adamlar ne zaman oraya zaman ayıracak Sayın Bakan? Bu şirketler dünya çapında, gidip bilimsel temaslara, fuarlara, bu tip teknolojik çalışmalara AR-GE çalışmalarına katılmaları gerekiyor. Bir yılda 31 tane yönetim kurulu toplantısına katılmışlar.

Bakın, tekrar söylüyorum, şahıslar, Ali, Veli, Selami o ayrı bir konu, ama bakıyorum özelliklerine, elimde liste var, şaşırdım yani sadece iki tanesinde -herhâlde odur diye düşünüyorum- bir tek İTÜ öğretim üyesi gördüm. Yani yönetim kuruluna baktığım zaman danışman, bakanlık müşaviri, genel müdür, Başbakanlıkta genel müdür, bilmem Cumhurbaşkanlığında danışman, Başbakanlık müşaviri, bilmem ne genel müdürü. Bir tek İTÜ öğretim üyesi gördüm, bir de Cumhurbaşkanlığı danışmanlarından birinde "BT" diyor, herhâlde bilim teknolojiye bari biraz o uyuyordur herhâlde diye düşünüyorum.

Şimdi, bu kafayla nasıl yöneteceğiz Sayın Bakanım? Tamam, arkadaşların eğer maaşları azsa başka yerden vermek lazım. Ha, o şirketin yönetimindekilere çok daha fazla maaş verebilirsiniz, onun için ayrı bir düzenleme yaparsınız ama "Kamu kurumundan, buradan birilerini oraya koyalım veya seçilememiş arkadaşımızı şuraya koyalım, bakan oldu, Başbakanlık müşaviriydi, yok işte milletvekiliydi..." Ha, o alanda uzmansa eyvallah ama şimdi, bakıyoruz... Aynı şey Turkoel'de var. Eski iki bakanımız, ikisinin de alanı iletişimle ilgili değil. Sonra atanarlara baktık, Hükümet 2013'ten sonra yeniden el koydu. Hükümet diyorum çünkü SPK. Yani onlara atamalardan dolayı el koydunuz diyorum. Şimdi, şirkete kanunlara uymadığı için el koymanın yolu başka ama getirip buraya atarsanız, bütün siyasileri oraya doldurursanız, o zaman el koymuş oluyorsunuz.

Merak ediyorum, TÜRK TELEKOM'la uzlaşma yapılmış, aralık ayının sonunda, 200 küsur milyon vazgeçilmiş. Yani acaba kazanacak mıydı, kaybedecek miydi? Şimdiye kadar neden mahkemeliklermiş de siz tamamen hâkim olunca şimdi TÜRK TELEKOM'la uzlaşıyor? Veya TÜRKİSAT'ın TÜRK TELEKOM'dan aldığı şeylerin fiyatları var. Yani TÜRK TELEKOM artık Hazinesinin bir şeyi olmaktan çıktı, özel bir şirket. Onun orada tekel konumunu sürdürmesini seyreden, müsaade eden Telekomünikasyon Kurumu Başkanımıza da soruyorum, görevi rekabeti düzenlemek; Düzenleme, Denetleme Kurumunun görevi o sektörde rekabeti sağlamak, özelleştirme sonrası tekel oluşumlarını önlemek.

Biz ne yapıyoruz bir taraftan? Buraya gidiyoruz. Aynı şeye bakıyoruz, örnek, işte, 4G ihalesi. Her kafadan farklı bir ses çıkıyor Sayın Bakan. Tamam, ihale yapıldı ama ağustosa kadar siz ayrı söylediniz, Sayın Cumhurbaşkanı ayrı söyledi, Sayın Elvan ayrı söyledi, tekrar geldik, şimdi yapıldı. 4,5G nedir, 4G nedir? Sizin raporda şöyle hemen bir sayfayla hızlıca okudunuz geçtiniz, sadece faydaları zararları yazıyor. Ya, tamam anladık o faydalı bir iş de, bunun 4'ü ne, buçuğu ne? Hakikaten çöplük olur mu? 3G'yi şu anda kaldırdınız mı? 2G'den bile duran tesisler var mı? "Çöpe gider." diye herkes kafasına göre açıklama yapıyor, biz sizden bunları bekliyoruz. 4,5G'ymiş yani dünyada 4,5G diye bir şey var mı, yoksa sadece biz mi uydurduk? Çin'den gelen şirketten mi geldi? Neden tekel oluşumuna müsaade ediyoruz? Onu söylüyorum. Burada, bu kadar şeyde 4,5G'den önce 4G'ye ne kadar şirket yatırım yaptı? Şimdi, ben bazen şaşıryorum, hadi dışarıdan birileri söyleyince o kadar takılmıyorum ama Savunma Müsteşar Yardımcısı bir şeyler söylediği zaman dinliyorum, Ulaştırma Bakanı bir şey söylediği zaman dinlemek zorundayım, Cumhurbaşkanı bir şey söylese, hele o

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 27

arada da bu konularda siz onun danışmanıysanız, o zaman burada bir kafa karışıklığı var, biz dahi anlayamıyoruz Sayın Bakanım yakından takip ettiğimiz hâlde.

Peki, 2020'de, 2018'de kesinleşecek, 5G'yi bekleyelim, bu arada ne kullanacağız, 3'e mi devam edeceğiz? Yani herkes 4 kullanırken biz 3'te mi bekleyeceğiz, ben onu anlamadım. Peki, 4,5 ne zaman olacak?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – 1 Nisan.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Bir dakika şimdi, 1 Nisandan itibaren kullanılabilir diye sözleşme yapıyorsunuz, 1 Nisana yetiştirecek mi Huawei?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Evet.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Ne kadar olacak? Ve dünyanın ne kadar yerinde var, başka yerde 4,5 var mı, sadece Çin'de mi var diye onun için sordum.

Ben zamanım dar diye öyle söylüyorum Sayın Bakanım, Mehmet Günal hepsini okumadan sormaz biliyorsunuz yani kibar kibar söylüyorum. Yani isimleri de, kimlerin atandığını da, ne olduğunu da, ihalenin ayrıntısını da biliyorum ama bu konuları da bize söylemeniz lazım. Siz iki saati bize yolları anlatırken bitirdiniz. Şimdi yollara da geleceğiz ama hakikaten nasıl olacak, yani orada bir sürü şey var. Almışlar... Kim neyi kazandı, nasıl oldu? Turkcell'i buraya geçince, a'sı, b'si, c'si, d'si, e'si, f'si bir sürü frekans ihalesi, sonunda neyse yaptınız ama bunlar nedir yani, faydası ne, zararı ne, hangisi nereye yarayacak, ne kadar hızlı bir teknoloji gelecek? Bir tane teknik bilgiyle bu biraz sıkıntılı olacak gibi, gerçekten bu konularda şey var. Neden öyle söylüyorum? Yani, birtakım verilere baktım, Turkcell'in kârlılığına baktım, o yönetim kurulu üyeleri değiştikten sonra kârlılıkta düşüş var. Bu, şuna benziyor: Cem Uzan'ın firmaları bizden bir sürü dava kazandılar. Örnek söylüyorum: TMSF'ye geçti bankalar, devam etti; sonraki hükümetler, sonraki hükümetler, sonraki hükümetler, 62, 63, 64 hâlâ devam etti. Ya, çimento fabrikasının yönetiminden, ilgili ilgisiz herkes, normal bir adam, bürokrat ne bilecek yani demir çelik şeyinde, bir enerji şirketinde...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Günal, buyurun.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Yani, gerçekten bu konularda seçici olmak durumundayız. Aynı şey, bakıyorum, Turkcell'in yönetimdekiler de aynı. Atadığımız arkadaşlara bakıyorum, ya birileri "Orada şu kurumu temsil etsin veya para kazansın." diye atanamaz, bu sadece bir kamu kurumu olsa da atanamaz ama bu halka açık, uluslararası borsalarda işlem gören bir şirket. Yani, yine, hem Sermaye Piyasası Kurulunun hem Bilgi Teknolojileri Kurumunun buraya müdahale etmesi lazım. Bu garip bir şey. Yani, açıkçası ben bunları okudukça, sizin söylediğiniz hedeflere ulaşabileceğimizden biraz şüphe etmeye başladım. Onun için dedim, uzay ve havacılık ajansı falan, şimdi gideriz oraya alakasız kişiler gelir. En azından onun kanununu bari doğru dürüst çıkaralım da yönetim kurulu üyelerine kimin atanabileceğine... Çünkü, burada YPK kararı başka bir şey diyor. Biz geçen bunu torba kanunda da konuştuğumuz için... TÜRKSAT meselesi içindeydi, TELEKOM'daki, Türk Hava Yollarındaki paylar da içindeydi; Sayıştay denetiminden bir kaçırma var. Sabah görüyoruz ki Bakanlığınkine ilişkin bile bir sürü düzensizlik tespit edilmiş, birtakım usulsüzlükler tespit edilmiş.

Dolayısıyla, bunların bir an önce gerçekleşmesi gerekiyor. Bu şirketlere daha yerinde atamalar yapılsın, eş dost kayırması olmasın ve o konuda da uzman kişiler olsun. Ha, onların maaşını gerekirse 5 misli... O sektörde dünya çapında rekabet edeceksek ama dünya çapında da uzmanları alalım, maaşını da serbest bırakalım, o zaman atayalım. Ama siyasi atamalarla yaparsak o zaman bunların yazılmasına da, söylenmesine de maalesef maruz kalacaksınız. Zamanımızı bu şeylerle geçirmeden, dediğimiz gibi, 2023'e taşıyacak, sonrasında 2053'e taşıyacak işler yapmamız lazım.

Bu kazalarla ilgili de birkaç şey var, bir iki tane sektörle ilgili sorun var Sayın Başkanım. Yani, sizin söylediğiniz şeyde, kilometre başına da bölmüşsünüz kaza sayısını. Toplamda iyileşme var diyoruz ama aynı zamanda nüfusumuz da artıyor. Aynı şekilde, kaza sayısı yani ölümlü kazada -çok az bir şey- ölü sayısında 4 binlerden 3.500'e düşmüş, 2000'lerde 4 bin civarında gidiyor; 4.500, 4.600 ama şu anda da 3.500 küsur gözüküyor. Ama bir taraftan da kaza sayısına bakıyoruz, hiç de öyle azalmıyor; 1 milyon 200 civarında şey var yani ben yuvarlayarak söylüyorum. Tamam araç sayısı da artıyor ama kaza sayısını aynı şekilde koyduğumuz zaman da bakıyoruz, nüfusa oranla yaralılara bakıyorum, düşme yok. Yani, ölüm sayısında kısmen yüzde 0,6'larda duruyor, küsuratı belki biraz düşmüş görünüyor. Dolayısıyla, bunlarda biraz daha teknik bilgi verirsiniz... Çünkü, kilometreye böldüğümüz zaman, yolun miktarı çoğalınca tabii oran düşmüş oluyor. Biz toplamda baktığımız zaman nüfusa göre ve kazadaki sayıya göre biraz daha doğru olacağını düşünüyorum.

Artı, bir de Sayın Başkan, müsaadenizle bir iki husus daha var.

Dün bir şey geldi, sosyal medyada dolaşıyor. Yani enteresan şekilde, bir tarafta az önce hatip başka şeyler söyledi ama orada yaralanan polislerimiz geliyor "420 liraya yaralı polisi zor naklettik Türk Hava Yollarının uçağıyla." diyor. Yani, en azından bu gibi şeylerde arkadaşlara destek olacak bir yöntem, yol yordam... Emniyet mensuplarımız terörle mücadele ediyor, yaralanmış, sitemkâr bir şekilde söylüyor ama öbür tarafta yani bir zırhlı aracı buradan ta Amerikalara, Afrikalara özel uçakla taşıyabiliyoruz. Yani, bu hususta biraz daha duyarlı olmak gerekiyor diye düşünüyorum.

EXPO'yla ilgili de söylediniz, hızlı geçti, Antalya Milletvekili olarak... Şimdi, bilgisayarda hepsi var ama -açıp gösteririm eğer itiraz ederseniz- bölge müdürünüzün söylediklerini de okudum. Maalesef o Aksu Köprüsü'nün üzeri unutulmuş Sayın Bakanım. Yani sonradan "Değiştirdik." diyorlar, işte biz de onu söylüyoruz zaten. "Soldan geçecek." diye yapıp onu baştan düşünmek lazım. "Efendim, altında, zeminde sıkıntı vardı, onun için kuzey tarafından geçiremedik." Peki, şimdi nasıl olacak? Açıklama çok komik yani

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 28

aynen resmî açıklamadan okuduğum için söylüyorum, hani, yazılan haberin ötesinde. Bölge müdürümüzün açıklamasına baktım, diyor ki: “Efendim, normal yapılan üst köprü’nün bir şeridinden, kara yolu için yapılan şeritten geçireceğiz.” Gerçekten, şimdi, burada arkada bir sürü mühendis arkadaşım var, bakıyorlar.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Buyurun.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Şimdi, Sayın Bakanım, ben haftada 3 sefer, 4 sefer, hafta sonu gitsem de gidip gelip geçiyorum o köprüden. Arasında geçecek bir yer de yok. Normal şartlarda iki köprü’nün arasına yer konulması gerekiyordu. Dedikleri gibi “Kuzey tarafından geçireceğiz.” diye bırakmamışlar ama orası da kenarda kebabçıların, köftecilerin önünde bir tali yol gibi olduğu için kalmış. Şimdi, bunların etüdü önceden yapılmaz mı yani oranın zemininin uygun olup olmadığı bilinmez mi? Şimdi nasıl yapacağız? Yani kara yolunun geçtiği yerden raylı sistemi, o asfaltın bir kısmını delip oradan mı geçireceğiz, ben anlamadım. Teknik arkadaşlar bir şey verirse... Bölge müdürü öyle söylemiş. Gerçekten -Karayolları Genel Müdürlüğümüz bakıyor ama- yani oradan sürekli geçtiğimiz için zaten yapımı da... Neden oldu, ben söyleyeyim size. “G20 var, o var, bu var, yetiştirelim.” derken paldır küldür yaptılar, o arada dikkate almadan yapıldı. Sonradan da fark edilince yeni bir şey buluyoruz. Bunlar sıkıntılı işler.

Hazır raylı sisteme gelmişken bir şey daha söyleyeceğim: Şimdi, bu yüksek hızlı trene ne kadar sıklıkla bilet zammı yapılıyor, hangi dönemlerde yapılıyor Sayın Bakanım? O konuda biraz cahilim ama ben yani yılın belli dönemlerinde mi yapılır, neye göre yapılır? Yani, ulaşılan metre hesabına göre, kilometreye göre mi zam yapılıyor, yolcu sayısına göre mi zam yapılıyor, maliyete göre mi zam yapılıyor, anlayamadım. “Neden?” dersiniz, şimdi, Polatlı’ya gidip gelen arkadaşlarımız var, diyorlar ki: “Birinci zamda yüzde 29, Konya’ya yüzde 9, Eskişehir’e yüzde 9, Polatlı’nınki yüzde 29.” Ben yanlış alıyorsa bilgiyi beni aydınlatın. İkinci zam: Yine Konya 14, Eskişehir 14, Polatlı yüzde 41,5. “Polatlı’nın kilometresi buradan oraya 88, Eskişehir 245, Konya 306.” diyorlar yani tam yarısı. 480’ miş herhâlde aboneliklerden bahsediyorlar, yanlış hatırlamıyorsa.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Mehmet Bey, benim alanıma giriyorsunuz. Hiç Antalya’yı soruyor muyum ben, bak.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Yok yok yani arkasından bir şey daha söyleyeceğim de onun için, benim alanımı da ilgilendiriyor.

Şöyle bir laf var, burada mı bilmiyorum YHT Yolcu Dairesi Başkanımız “Bana kalsa Polatlı’da treni hiç durdurmam, onlar hizmetin fazlasını hak etmiyor.” demiş. Yani, Polatlı’nın MHP tarafından kazanılmasından dolayı cezalandırılması acaba söz konusu mu diye soracağım da onun için Bülentçğim. Yani, sen yine devamını şey yapabilirsin, benim zamanım az da...

Yani, hakikaten anlayamadım, bilmiyorum, teknik bir şey varsa arkadaşlar izah edebilirse...

BAŞKAN – Sayın Günal, alana müdahale etmeden, Sayın Kuşoğlu’nun alanıdır.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Etmeyorum işte MHP Belediyesi var yani biz cezayı...

Peki, o zaman sonra vereceğim ama bir örnek daha söyleyeyim de MHP ilere yapılan. Öğleden sonra, diğer şeyde, yarın eski üyemiz Abdülkadir Bey’in...

HAMZA DAĞ (İzmir) – Genel seçim sonuçları...

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Evet, evet, bazen hizmeti hak etmeyen yerler olabiliyor. Yani, demokrasi var ya, halkın iradesi var ya onun için, hak etmeyen yerlere ceza kesilebiliyor. Ama bunlar sizin insanların da olabilir. Bir sürü, gidip gelen 600 civarında abone varmış yani asıl onların şikâyeti bu. Biraz, günlük gelip giden... Belki bir gün gidiyor, iki gün gidiyor ama abonelikte onlar daha büyük ceremeye giriyor.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Düzenli gelip gidiyorlar; bir gün değil, her gün.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Şimdi, o ayrı bir konu. Aynı şey...

Yani, bir esnaf kefalet kooperatifine gelmiş, başkan olmuş birisi, MHP’den aday olunca -Abdülkadir bizim arkadaşımız, gelince, kendisi de belki gelir, Bakanlığın bütçesinde ona da soracağım da- ya adama ekmeği kesiyorsun, krediyi kesiyorsun; herkeste var, ilçede özellikle adamın kredi şeyleri kesiliyor, Halkbank -hiçbir sıkıntısı yok- kesiyor.

Onun için, bunlar siyasi davranışlar. Onu niye yaptın? Hemen arkasından çünkü başka siyasi davranışlar geliyor. TÜRK ULAŞIM-SEN’den gelen, atamalarla ilgili, birtakım tayinlerle, yer değiştirmelerle ilgili talepler var. Burada da ilgili sendika lehine bazı kayırmalar oldu, tek tek ayrıntıya girmiyorum ama.

Ayrıca, bir de genel talepler var yani siyasi şeylerin dışında Sayın Bakanım. Burada temsil ve ağırlama usul ve esaslarında idari hizmet sözleşmeleri ile diğer 399’a göre olanlar arasında bazı adaletsizlikler olduğu söyleniyor. Bu konuda yapılan bir çalışma var mı, bir düzeltme olacak mı?

Bir de tebligat dağıtımının taşeron firma elemanlarına yaptırıldığını söylüyor, ayrıca, bunların normalde usulen uygun olmadığını.... Böyle bir şeyler varsa bunlarla ilgili çalışma var mı? Çünkü tebligatlarda kanuni yükümlülükler var, o nedenle görevli olmayanların yapması doğru değil.

Bir de bu personelin durumu, PTT’deki durumu ne olacak? Son durum, havuz gelişmeleri, bunların belirsizlikleri hâlâ devam ediyor kanun sonrası. Ne gibi bir çalışma var? Bunlarla ilgili beklentiler nelerdir? Onlara verebileceğiniz haberler, müjdelere var mı diye onları da sormak istedim.

Böylece, başka daha çok konu var ama sorularda da geri kalanını sorarım diyorum, bütçenizin hayırlı olmasını diliyorum, teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Günal.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 29

Sayın Ünal, buyurun.

ŞİRİN ÜNAL (İstanbul) – Sayın Başkanım, Sayın Bakanım, değerli milletvekilleri, çok kıymetli bürokratlarımız; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakanım, ülkemize yaptığınız hizmetlerden ötürü sizi gönülden kutluyorum. Elinize sağlık, emeğinize sağlık, çok teşekkür ediyorum.

Özellikle, bir İstanbul Milletvekili olarak İstanbul için hayata geçirdiğiniz mega projelerimiz olan üçüncü havalimanı, üçüncü köprü ve bağlantı yolları, Marmaray, Avrasya Tüneli, üç katlı tünel, Kanal İstanbul gibi dünya çapında projeler için size tekrar şükranlarımı sunuyorum. Ayrıca, İstanbul-İzmir otoyolu ve Körfez geçiş köprüsü, İstanbul metro ağlarının geliştirilmesi ve iyileştirilmesi, İstanbul yat limanlarının modernizasyonu ve yenilerinin yapılması, Sabiha Gökçen Havaalanı'na ikinci pist projesinin hayata geçirilmesi, yüksek hızlı tren ağlarının geliştirilmesi ve ülkemizde yaygınlaştırılması, deniz taşımacılığımızın modernleştirilmesi, hava yolunun halkın yolu hâline getirilmesi dolayısıyla size tekrar şükranlarımı sunuyoruz.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Paşam, dörtte 1'ini Ankara'ya yapsalar biz neler yaparız.

ŞİRİN ÜNAL (İstanbul) – Efendim, burası da var, her yer var.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Hep İstanbul'a yapılıyor.

ŞİRİN ÜNAL (İstanbul) – Müsaade ederseniz iki tane anımı paylaşarak teşekkürlerimi yineleyeceğim.

1999 yılında Hava Kuvvetleri karargâhında Subay Şube Müdürüyüm. Türk Hava Kuvvetleri ile Türk Hava Yolları arasında bir protokol var, her yıl emekliliği hak etmiş pilotlarımızdan 20-25'ini Türk Hava Yollarına veriyoruz. Ancak, 1998-1999 yıllarında ulaştırma sektöründe işler o kadar kesatti ki maalesef 4 pilotu vermek için Hava Kuvvetleri Komutanımız günlerce Hava Yolları Genel Müdürümüzle görüştü. O günlerden bugünlere geldik. Türkiye'de yetiştirdiğimiz pilotların tamamını istihdam ettiğimiz gibi, 700'ün üzerinde de -benim bildiğim, eksik olabilir- yabancı ülkelere kaptan pilot istihdam ediyoruz şu anda.

Bir diğer anım da şu: 2000'li yıllar öncesi Türk Hava Kuvvetleri Karayolları Genel Müdürlüğümüzle yaptığı bir protokol çerçevesinde yol pistler inşa ettiriyordu. Allah'a hamdolsun, sivil havacılığın gelişmesi ve pist sayımızın çok artmasıyla artık bu ihtiyaç da ortadan kalkmış durumda. Hava Kuvvetleri de bu konseptten vazgeçti. Şu anda muhtemel bir savaş durumunda pist başına dörder uçak konuşlandırsak bile gene de çok fazla meydanımız var.

Ben dünya çapında bu örnek çalışmalarınız ve gayretleriniz için size şükranlarımı, selam ve saygılarımı sunuyorum, sağ olun.

(Oturum Başkanlığına Sözcü Mehmet Şükrü Erdinç geçti)

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Ünal.

Sayın Erdoğan, buyurun.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Türkiye'nin en yüksek yatırım bütçesi olan bakanlıklardan biri üzerine konuşacağız. Bu yüzden Bakanın süresi dar geldi. Ben elimden geldiğince zamanında bitirmeye çalışacağım için konuşamayacağımız bir sürü konu olacak. Mesela, PTT üzerine konuşamayacağız ki Çalıkların bankasıyla çok sıkıntılı ilişkileri var. TÜRKİSAT üzerine büyük ihtimalle konuşamayacağız. TÜRKİSAT'ın TELEKOM'dan almadığı ücretleri kişisel... Dikkatinizi çekmek istiyorum Sayın Bakan, TÜRKİSAT'ın TELEKOM'dan almadığı o 1 milyar dolara yakın para üzerinde... Karayolları ihaleleri var konuşamayacağımız, yetiştirebilirsem belki TCDD, TELEKOM özelleştirmesi ve sonrası işlemler üzerine konuşamayacağız, Bilgi Teknolojileri Kurumu, TİB gibi... Bütün bunları konuşmamamın en önemli sebebi, seçim bölgemi ilgilendiren kuzey Marmara otoyolu, üçüncü köprü ve üçüncü havalimanıyla ilgili konuşma isteğimdir.

Değerli arkadaşlar, ben bir İstanbul Milletvekiliyim. İstanbul'un korkunç kentsel sorunları var, yaşamakta zorlanıyoruz. Bir kuzey ormanlarımız var bizim orada, yaşam destek sistemlerimizin olduğu, temiz hava kaynaklarımızın, temiz su kaynaklarımızın olduğu bir kuzey ormanlarımız var ve bu kuzey ormanlarımız ne yazık ki, değerli arkadaşlar, Hükümetin ve biraz önceki konuşmacının söylediği gibi, bu mega projelerle mahvolmakta. Bakın, bana inanmıyor olabilirsiniz ama kendi partinizin büyükşehir belediyesinin İstanbul için hazırladığı bir anayasası var, İstanbul Çevre Planı var. Bu Çevre Planı boş bir plan değil, 200 milyon liraya yakın masraf edildi, bilimsel araştırmalar yapıldı, bütün İstanbul ve Marmara Bölgesi, hatta Türkiye incelendi ve bir İstanbul Çevre Planı yapıldı 1/100.000'lik, anayasasıdır İstanbul'un. O diyor ki: "Kuzey ormanlarına sakın dokunmayın, kuzey ormanları İstanbul'un can damarıdır, dokunduğunuz an İstanbul'un hayatı tehlikeye girer. Yani, oradaki ibarelerin şimdi tek tek hepsi elimde, iki gündür çalışıyorum bu konuya. Bunları anlatacak vaktim yok ama İnternet'e girin, "İstanbul Çevre Planı" yazın, içinde de "kuzey" diye de aratarsanız, benim dediğim bu ifadelerle olmasa bile, kuzey ormanlarının önemini gösteren kendi belediyenizin planını göreceksiniz değerli arkadaşlar.

Değerli arkadaşlar, bu projeler yap-işlet-devret modeliyle yapılmış projelerdir. Mantığı şudur: Bir ihale yapacaksınız, şartlarını koyacaksınız, teknik şartlarını, finansman şartlarını, bütün şartlarını koyacaksınız, yatırımcılar onu bilecek, ihaleye girecekler, teklif verecekler, en iyi firma verdiği teklifle bunu alacak ve şartlara göre projeyi yapacak. "Yapacak" demek, parayı kendisi bulacak demektir, kendisi gidecek finansmanı bulacak demektir. "İşletecek" demek, kendisi işletme riskini alacak, ticaretini kendi düşünecek ve bunu işletecek demektir. "Devredecek" demek ise öngörülen sürenin sonunda da onu devlete devredecek, kârını ettikten sonra, maliyetini çıkardıktan sonra, bundan sonra devlet yapacak demektir.

Değerli arkadaşlar, 3 Mayıs 2013 tarihinde Türkiye Cumhuriyeti tarihinin en yüksek bedelli ihalesi yapıldı. 22,1 milyar avroya, artı KDV'siyle birlikte 25-26 milyar avroya İstanbul üçüncü havalimanı işi 42 ay inşaat süresi ve 25 yıl işletme süresiyle 5'li bu ekibe -"havuz komisyonu" diyoruz, ne yazık ki demek zorundayım, Sayın Bakan, bunları anlatmak zorundayız- bu iş ihale edildi. İlk ihalesinden başlayalım: Sayın Bakan, ben o ihaleye gittim, bürokratlarınız da oradaydı. İhalede pey süren Nihat Özdemir'di komisyon

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 30

adına ama aynı Nihat Özdemir Ankara'da bir davada ihaleye fesat karıştırma, rüşvet ve organize bir yolsuzluk suçunun sanığıydı. Şimdi, 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu'nun 57 ve 58'inci maddeleri diyor ki: "Eğer bir kişi yargılanıyorsa -özetle söylüyorum- ihaleye katılmaktan yasaklanır." Şimdi bu şahıs bu suçla yargılanıyor, ihaleye katılmaktan yasaklanması gerekiyor. İhaleye katılmaktan yasaklanmamış ve yasaklı olması gereken şahıs ihaleye girmiş ve ihalede pey sürüyor, fiilen ihaleye katılıyor. Normalde ihaleye katılmaması gereken birinin ihaleye katılması da Türk Ceza Kanunu'na göre ihaleye fesat karıştırmaktır. İhalenin iptali ve teminatın irat kaydedilmesi gerekiyordu, bu yapılmadı değerli arkadaşlar. Sayın Bakan, bu yapılmadı ve yapılan ihalede ne öngörüldü? 42 ay süre, 25 yıl işletme süresi, 22,1 milyar avro artı KDV de 25 yıl boyunca kira verilecekti.

Şimdi, değerli arkadaşlar, en önemli şey işletme süresi. Bu kadar işletecek diyoruz. Peki, işletme süresi nasıl başlar? Yer teslimiyle başlar. İhaleyi yaparsınız, yirmi gün, otuz gün içerisinde yer teslimi yapılır ve o teslim tarihinden itibaren inşaat süresi ve bu teslim tarihinden itibaren de işletme süresinin başlaması gerekiyor.

Değerli arkadaşlar, bu işin fiilî yer teslimi -her söylediğimi belgelerim, tek tek belgeleri göstererek vaktinizi almak istemiyorum- ne yazık ki 1 Mayıs 2015 tarihine kalmıştır. Sebeplerini sorduğunuzda "Orman Bakanlığından izin alamadık." gibi bir sebep söyleniyor. Değerli arkadaşlar, cumhuriyet tarihinin en büyük ihalesine çıkıyorsanız siz aynı Hükümetin Orman Bakanlığından izin alınmadığına inanabilir misiniz, mümkün müdür böyle bir şey? Siz Türkiye Cumhuriyeti'nin en büyük ihalesine çıkıyorsanız elinizde proje olmadan çıkabilir misiniz, mümkün müdür böyle bir şey? Ev yaparken bile projeniz, hatta kesin projeniz oluyor. Peki, bu süre içerisinde yer teslimi yapılmadığı şeyde... Bir tek önemli bir şey oldu değerli arkadaşlar, bu ne biliyor musunuz? 7 Haziran 2014'te yer teslimi yapılmamış bir projenin temeli atıldı değerli arkadaşlar. Yer teslimi yapılmamış, hukuken böyle bir proje yok ama dönemin Cumhurbaşkanlığı yarışında adaylardan biri olan Recep Tayyip Erdoğan yer teslimi yapılmamış bir projenin temelini attı arkadaşlar, temelini attı. Bu çok hüznü verici bir tablo. Çünkü siyaseten hani insanlara doğruyu söylemediğinizi falan geçiniz, en yüksek makamlara aday olan bu ülkenin Başbakanı ve Cumhurbaşkanının -ki bu ihale suçudur- bu temeli atması doğru bir şey olmadı, bu bir suç oldu değerli arkadaşlar ve Türkiye'nin en yüksek bedelli projesinde böyle bir şey gerçekleşti.

Şimdi, süre başlatılmıyor çünkü burada daha önce kömür madenleri varmış, pasalar var, göletler var ve firma diyor ki: "Ben buraya başlayamıyorum." Peki, değerli arkadaşlar, bu kadar önemli bir projeye çıkıyorsanız siz zemin etüdü çalışmasını yapmadan nasıl çıkarsınız? Ve iki yıl boyunca bu süre artmış oldu çünkü yer teslimi iki yıl sonra yapıldı, hatta firma yazısında bunun üç yıl, inşaatın da üç yıl uzayacağını söylüyor. Peki, bu beş yıllık süre kabaca bize neye geliyor? Yirmi beş yıllığına 25 milyar avroya beş yıllığına 5 milyar avrodur en kaba hesabıyla söylüyorum kamunun zararı. "Kiraya eklenecek." deniyor.

Değerli arkadaşlar, böyle bir ihale biçimi yok. İhaleyi yapmadan önce bütün şartlarını önceden net olarak belirleyeceksiniz ki ihaleye girecek kurumlar nede yarışacağını bilsinler ve ihale şartlarının sonradan değiştirilmesi edimin ifasına fesat karıştırma suçu olur. Sayın Bakan burada, kişisel nezaketinden hiçbir şüphem yok Sayın Bakanın. Ben Sayın Bakana soruyorum: İstanbul Denizcilik İşletmelerinde bir akşam yemeğinde iki büyük holdingin patronu size bu havalimanının kotunun ne olacağını sordu mu?

Değerli arkadaşlar, ortalama 90 metreye havalimanı kotu yapılacak yani deniz seviyesinden 90 metre yükseğe yapmanız gerekiyor. Ayağa kalkarak göstereyim şimdi. Havalimanını şuraya yapacaksınız ya. Havalimanlarında şöyle bir şey vardır: Uçak şöyle gelir iner, böyle gelir kalkar ya buna "uçuş konisi" denir ve bunun etrafındaki şeye de "mania hattı" denir. Mesela, buradakiler 1 katlı olacak, 2 katlı olacak, 5 katlı olacak... Mania hattı buna göre belirlenir. Siz 90 metreye havalimanı yaptığınızda mania hattı buna göre belirleniyor ama şimdi yapacağınız yerdeki özellikler şöyle bir yerde: Tepesi var, dağı var, 160 metre yüksekliği var, eksi 90 metre hattı var. Bu yüzden burada yapılacak işte hafriyat çok önemli. İnsanlar bundan korktuğu için Bakana sordular: "Kot düşürülecek mi?" diye. Bana söylenen şu: Kot tabii ki düşürülemez çünkü ihale buna göre yapılıyor ama ihale sözleşmesi üzerine ihale sözleşmesinde olmayacak şaibeli hükümler bırakılıyor ve bu 90 metre kot arkadaşlar 25-30 metre, bizim hesabımıza veya tahminimize göre, bilgilerimize göre, 30 metre düşürülüyor. Ve bütün havalimanının İstanbul'un Şişli ilçesi kadar olduğunu düşünün bütün mahalleleriyle, Şişli ilçesini 30 metre yükseğe kaldırmanın maliyeti neyse bu havalimanının kotunun düşürülmesinin de devlete zararı, müteahhide de yararı bu kadardır. Çünkü 90 metre üzerinden ihalede teklifler verildi, buna göre işletme süreleri belirlendi, buna göre inşaat maliyetleri belirlendi ve bu kot 60 metre düşürüldü değerli arkadaşlar. Sadece kot düşürülmedi, teknik projede bir sürü değişiklikler var. "Pasalar var." deniliyor yani kömür madeninden kalan artıklar, "Şunu yaptık, bunu yaptık..." Arkadaşlar, böyle bir ihale yapılamaz. Böyle belirsizlikle ihale mi olur? Mesela ev alacaksınız, evin 3+1 mi, 5+1 mi olduğunu bilmiyorsunuz. Ev alacaksınız; ev 80 metrekare mi, 160 metrekare mi belli değil.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Erdoğan, ek süre veriyorum.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Bunun üzerine bir fikriniz yok ve bunun bu yapılan işlem sonucunda devletin hesabına göre 7,350 milyar avro olan yatırım bedeli -çünkü bu sözle geliyorlar, hatta daha fazlası var, onları da anlatacağım vakit kalırsa- 5,990 milyar avroya düşüyor yani sadece kendi hesaplarına göre çünkü bu hesap normalde daha fazla ama onu veriyorum. 1 milyar 364 milyon avro maliyet düşüyor, işletmecinin cebine kalıyor, bunun kira bedeline ekleneceği söyleniyor. Böyle bir şey olamaz arkadaşlar, böyle bir ihale olamaz. Şimdi avan projesi yok, terminal binası nasıl yapılacak, pist nerede, diğerleri nerede? Bu kadar büyük bir alanda oteller nereye yapılacak? Bunların hiçbirisi yok.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 31

Değerli arkadaşlar, burada, mania hattında mesela rüzgâr gülleri var, elektrik şeyleri. Nasıl nakledilecek? O şahsa ne vad edildi? Bunların hepsi bu işlerde gerçekten zararlı ve tehlikeli konular. Türkiye ekonomisini ilgilendiren rakamlar üzerine bahsediyorum ben küçük yolsuzluklardan değil.

6,3 milyar avro talep garantisi verdik biz bu şirketlere; 6,3 milyar avro. Bu 6,3 milyar avroyu siz bütçede gördünüz mü? Hazine garantileri kısmında 3 milyar dolar sınırı var. Peki, bu 6,3 milyar avro garanti nasıl veriliyor? Bununla kalmıyor, 4,5 milyar avro da finansman garantisi verildi. Üstelik hazine garantisini kime verebildik? Yurt dışı firmalarından, yurt dışından sağlanacak finansmana. Ama değerli arkadaşlar, bu mega proje dediğimize kimse 5 kuruş para vermedi. Çevresel kaygılar yüzünden vermedi, işte bu hukuki sorunlar yüzünden vermedi, fizibil olmadığı için vermedi ve bu 6,3 milyar artı 4,5 milyar avroyu Devlet Hava Meydanları üzerinden verdik, hazine garantisi değil. Devlet Hava Meydanları kime ait? Hazineye ait. Sermayesi ne kadar? Bunun beşte 1'ini karşılayacak durumda değil. Yani, bu bir hazine garantisidir ama dolaylı verilmiştir ama biz bunu...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Erdoğan, toparlamanız için tekrar süre veriyorum.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Değerli arkadaşlar, tabii, bu kadar kısa bir sürede bu kadar önemli bir projeyi anlatmaya çalışıyorum. Bu hazine garantileri, finansman garantileri, bunların hepsi bizim başımızı belaya sokabilir. Siz Hükûmetsiniz; Sayın Bakan, şimdiden önlem alın. Bakın, bu uyarıyı size muhalif olarak... Biz muhalefet partiyiz ama bunlar çok önemli uyarılar. Bu yaralar kapanmaz, TELEKOM özelleştirmesinin kapanmayacağı gibi. Bari yarayı derinleştirmeyelim, yarayı ileri götürmeyelim diye şey yapıyorum.

Ben üçüncü havalimanına karşı değilim. Ben üçüncü havalimanının yerine karşıyım, benim gibi insanlar yerine karşı. Sizin belediye diyor ki: “Silivri’de olsun.” Çünkü orada rüzgâr ölçümü bile yapılmadı arkadaşlar. Bakın, rüzgâr ölçümü çok önemli. “Kuş göç yolları.” diyoruz, “Ne olacak kuşlardan?” deniyor. Binin bir uçağa, bir kuş sürüsüne denk gelin o zaman dediğimi anlarsınız benim. Bakın, Silivri’ye belirlenmişti ama bu proje, üçüncü havalimanı, üçüncü köprü bir emlak projesi. Zaten New İstanbul Org Sitesi’nde gördüğünüzde beşer milyonluk iki kent yapacağı söyleniyor, mahvolur İstanbul. Bütün Anadolu kaynakları İstanbul’a akar, İstanbul’u perişan ederiz, zaten yaşamıyoruz. Oysa Silivri’de lojistik sistemleriyle, bağlantı hatlarıyla biz de destek verelim, tamam, reklamı size yazsın ama biz beraber, biz de aklımızla destek verelim daha iyi bir ülke için.

Ben bunları gördüm. Bu projenin bu ülkenin başına bela açacağı... Ömrüm yetecektir, gencim, o günleri göreceğim, göremezsem bu kayıtlar şeyde kalsın. Bu proje ülkenin başına bela açacaktır. Bunu gördüğüm için dava açtım. Sayın Erdoğan Başbakanı, beni grup konuşmasında şikâyet etti. Ertesi gün size destek veren bütün gazetelerin manşetindeydim. Kafamı koymuşlar: “İşte o kafa Alman ajanı.” diyorlar. Bana “Alman ajanı” dediler ve on beş gün boyunca çocuğuma bile küfreditler değerli arkadaşlar, hani muhafazakâr diyorsunuz ya, çocuğuma küfreditler. Bakın, bunları yaşadık biz. Hayatımızı tehdit ettiler. Öyle 5-10 kişi değil, bir grubun ve çok büyük ihtimalle yönlendirilmiş sosyal medya ekiplerinin, hatta bazı şirketlerin de arkasında olduğunu düşünüyorum.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Erdoğan, sürenizi üçüncü defa uzatıyorum.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Tamam Başkan, öbür konuşmamda kısacağım.

Bu kadar ağır bir tehdit altında kaldım. Bakın, dava sonucu bekliyor, dava hâlâ sonuçlanmadı. O davanın muhakkak iptalle sonuçlanması gerekirken iki üç yıldır karar vermiyorlar. Proje sıkışsa dava üzerinden, bu dava üzerinden projeyi durduracaklar ve diyecekler ki: “CHP mega projelere karşı.” Oysaki hukuk zamanında işlemiş olsa bu proje başından durur, Türkiye bu kadar zarara girmez, bu kadar hukuksuzluğa girmez. Bakın, hiç ATV-Sabah iddianamesinden konuşmuyorum bile, bir tek kelimeniz yok çünkü orada ama orada o konuşmalar var, bunları açmıyorum bile, memleketi hizmet etmeye çalışıyorum. Diyorum ki: Bu projeler başımıza çok şey olacak.

TAV firması var; Türk firmasıydı, Türk şirketlerinin firmasıydı, yerli firmamızdı. Fransızlara nasıl geçti, nasıl izin verdik biz bunların hisse devrine? Bu kadar önemli, stratejik ve tekel durumuna geldi, birçok havalimanını işletiyor.

Değerli arkadaşlar, bu Sabiha Gökçen, Atatürk Havalimanı, Çorlu Havalimanı arasında niye bir yük dengesi yapmıyoruz? Niye sürekli Atatürk Havalimanı’nın üzerinde dönüp duruyoruz? Bu Atatürk Havalimanı ne olacak?

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Erdoğan, mikrofonu açıyorum. Lütfen, lütfen tamamlayalım.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Çok önemli olduğu için... Bitireceğim Sayın Başkanım, anlıyorum anlayışınızı, diğer arkadaşlardan da özür diliyorum.

Sayın Başkan, bu Atatürk Havalimanı’nı ne yapacaksınız Sayın Bakan, onu bir söyleyin. Şimdi, bu TAV şirketi bir izin istemiş 80 milyon avroluk. 2,5 avroluk transfer ücretini 5 avro olarak istiyor. Ya, kapanacaksa bunu niye yapıyoruz; peki, kapanmayacaksa ya bu proje uzarsa, bu sefer bu yatırım yapılmazsa? Atatürk Havalimanı’nın zaten kapasitesinin üstündeyiz. Bunların hepsi bizim aklımızda soru işareti. Bu kadar büyük bir proje yapıyorsanız bence bütün sivil toplum örgütlerini, muhalefeti, herkesi dinleyediniz çünkü sonuçta 100 katrilyon kaynak buraya gidecek.

Üçüncü köprüyle de alakalı büyük sıkıntılar vardı, viyadükler yapılmıyor planlanana göre. Oradaki garantiler meselesi var. 135 bin araç geçeceği söyleniyor. İki gün boyunca oturduk, bunlara çalıştık ama ne yazık ki işte süre sorunundan bu hâle geldi.

Hepinizi saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Erdoğan.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 32

Sayın Kuyucuoğlu, buyurun.

Süreniz beş dakika.

SERDAL KUYUCUOĞLU (Mersin) – Teşekkür ederim.

Sayın Başkan, Sayın Bakanım, değerli Komisyon üyeleri, çok değerli basın; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Evet, ulaşım gerçekten bir ülke açısından, gerek ekonomik gerek sosyal açıdan, ülkenin gelişimi açısından çok önemli bir konu. Türkiye Cumhuriyeti devleti kurulduğunda -demin Bakanımız da ifade etti- 4.800 kilometre civarında bir demir yolu devralmıştık, ciddi bir kara yolumuz yoktu. Sevgili Atatürk ciddi bir atılım başlattı ve 8 bin kilometre civarına ulaşan bir demir yolumuz oldu, bugün baktığımızda rakamlara 11.318 kilometre. Son on iki yılda yaptığımız duble yol için “4 bin kilometreden 24 bin kilometreye çıkarttık.” diyoruz, demek ki 6 kat civarında bir artışımız olmuş. Maalesef, hava yollarında ciddi bir artış olmasına rağmen, gelişme olmasına rağmen demir yollarımızda ciddi bir artış sağlayamadık. Tabii, demir yolları -demin Zekeriya Bey de ifade etti- bu sosyalist ülkelerin sanki bir ulaşım sistemiymiş gibi lanse edilerek -ülkemizde 1950’li yıllarda başlayan bir kara yolları hamlesi var- bir kenara atıldı. Ondan sonra arkasından gelen otomotiv sektörünün Türkiye’de geliştirilmesiyle, işte bu kara yolu, otomotiv sektörü konuyu bu noktaya kadar getirdi. Demek ki hava yolları bugün ciddi bir yolcuyu transfer ettiğine göre, demir yollarımız da geliştirildiğinde bu kara yolları üzerindeki ciddi bir yükü transfer etme konusu var. O nedenle, demir yollarına, gösterilen bu planların, programların dışında daha da önem vermemiz gerektiği aşikâr .

Türkiye gelecekte... 2023 hedefi vardı Hükûmetin: “500 milyar ihracat” diye hedef koymuştu. Her ne kadar bu hedef bugün reel olarak gerçekleşmiyor gibi görünecek ise de -çünkü 160 milyar dolarlardan 140 milyar dolara düştük- gelecekte yine de Türkiye Cumhuriyeti kendini toparlayacak ve bu rakamlara ulaşacak.

Tabii, bu ihracatı nereden yapacağız? Büyük oranda deniz yollarıyla yapacağız. Türkiye’nin en önemli lojistik kentlerinden biri İstanbul, 1 numarası, 2 numarası da Mersin; Türkiye’nin Akdeniz’e açılan kapısı, en büyük limanı. Şimdi “500 milyar dolar ihracat yapacağız.” diyorsak bununla ilgili genişletme çalışmalarına şimdiden başlanması lazım.

Bir başka şey: Gene Çukurova Türkiye’nin en önemli ekonomik bölgelerinden biri. Sayın Bakanımızın da katıldığı bir törenle, biliyorsunuz, Çukurova Havalimanı’nın temelleri - hatırladığım kadarıyla yaklaşık olarak üç sene oldu- atıldı, daha sonra atıl olarak kaldı ve bu devam etmedi, müteahhit işi bıraktı. Sonrasında ne oldu? İşte, 1 Kasım seçimleri öncesinde, bir önceki Ulaştırma Bakanımız Sayın Lütfi Elvan’ın Mersin’de, Tarsus’ta ve ilin değişik yerlerinden billboardlarda resimleri var, 16 Ocak 2016 tarihinde ihalenin yapılacağı sözü var, her yerde bu ilan edildi. Daha sonra aralık ayı içerisinde -hatırladığım kadarıyla 7 Aralık olabilir- bu ihalenin teknik nedenlerle iptal edildiği Resmî Gazete’de yayımlandı. Şimdi, bir ihaleyi yapıyorsunuz, bir müteahhit başlıyor, işte yüzde 15-20’sini, bir miktarını yapıyor, daha sonra yapımdan, bir şekilde, sıkıntılar nedeniyle vazgeçiyor. Siz daha sonra tekrar ihaleye çıkıyorsunuz ve “Teknik nedenlerle bunu biz iptal ettik.” diyorsunuz. Bu sadece bir seçim vaadi miydi? Şu anda gösterilen o programda da bunların tekrar yapılacağı konusunda bir ifadeyi göremedik.

Evet, şimdi, demin ifade ettiğim gibi Mersin bir lojistik kenti ama bir lojistik merkezi yok, bu konuda yıllardır çalışılır. Bu konuda, Yenice’deki lojistik merkezinden bahsetmiyorum ama Mersin’de bir çalışma vardı. Sayın Bakanım sizin de bilginiz var ama sekiz dokuz sene geçti ama bu hâlâ realize edilemedi.

Yine, Mersin gibi lojistik kentin başka bir sorunu var.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Kuyucuoğlu, ek süre veriyorum.

SERDAL KUYUCUOĞLU (Mersin) – Teşekkür ederim.

Ben hızlı geçeyim o zaman.

Yine, Antalya duble yolu bizim için çok önemli bir yol hem turizm hem ekonomik açıdan. On üç yıldır devam eden bir yol burası. Sayın Bakanım, 2003 yılında başladı, hâlâ 52 kilometresi yapılmadı. Antalya duble yolu on üç yıl oldu başlayalı, hâlâ 52 kilometresi var.

Şimdi, Çeşmeli-Taşucu Otoyolu’nun bağlantısı yapılacak diye programda gördük. Ama, biliyorsunuz, Mersin Limanı yetersiz kalacak, Taşucu Limanı’nın da genişletilmesi gerekiyor ve devreye alınması gerekiyor, çalışıyor ama... Bir limanın çalışması için demir yolu bağlantısının da olması lazım. Onun için, Mersin-Taşucu ve Taşucu-Karaman hattının da bağlanması lazım, İç Anadolu’nun gerek limanlara çıkması açısından gerekse Taşucu bağlantısının yapılması açısından.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Tekrar buyurun.

SERDAL KUYUCUOĞLU (Mersin) – Peki, teşekkür ediyorum.

Yine, biliyorsunuz, bir Kazanlı-Tarsus turizm bölgemiz var. Akdeniz Oyunları’ndan bir sene önce Sayın Zafer Çağlayan Tarsus’ta -şelalede- yaptığı toplantıda, buranın bitirileceğini, yapılacağını ve Akdeniz Oyunları’nda sporcuların burada kalacağını ifade etti. Oradaki yolun da ihalesi yapıldı; sadece 4,2 kilometresi yapıldı, maalesef, gerisi hâlâ yapılmadı ve bu atıl hâlde duruyor.

Son olarak şunu ifade etmek istiyorum: Kent içi ulaşımında raylı sistemler çok önemli. Bugün baktığımızda, 12 tane ilimizde raylı sistemle ilgili çalışma var; bunların 5 tanesinde Ulaştırma Bakanlığı katkı veriyor, destek veriyor. Yalnız bunlardan 4 tanesi AKP’li belediye, 1 tanesi -İzmir- CHP’li. Yalnız onda da anladığım kadarıyla bütçeden bir katkı verilmiyor, altyapı kullanılıyor sadece.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 33

SERDAL KUYUCUOĞLU (Mersin) – Şimdi, beklentimiz şu: Sadece Türkiye’de 5 tane büyük il değil, Mersin gibi 1 milyon civarında nüfusu olan iller de var. Hakkaniyet ölçüsünde Ulaştırma Bakanlığının Mersin’le ilgili raylı sistemde de desteğini bekliyoruz.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Kuyucuoğlu.

Sayın Karabıyık, buyurun.

LALE KARABIYIK (Bursa) – Sayın Bakan, ben Bursa Milletvekiliyim. Az önce de sorumun bir kısmını sormuştum ama şimdi tekrar devam etmek istedim.

Şimdi, üç yıl önce aralık ayında Bursa’da hızlı trenin temeli atılmıştı ve o zaman Sayın Bakan şöyle bir konuşma yapmıştı: “Üç yıl sonra bugün buraya açılışa geleceğiz ve Bursa hızlı trenini açacağız.” 25 Şubat 2015’te açılışının olacağını da ifade etti ve süre uzatımının da asla olmayacağını belirtti. Tabii, az önce de siz belli nedenlerden dolayı olmadığını ifade ettiniz. Şimdi, birtakım tarihler verilebiliyor mu? Yani Bursa’nın bu tren özlemi ne zaman bitecek? Zaten bu tren çalışmasının, öncelikle, Cumhuriyet Halk Partisi Milletvekili Sayın Kemal Demirel yıllarca üzerinde çalışmıştı, sonra böyle bir proje gerçekleşince gerçekten sevinmiştik. Hani, net ve inanılır bir tarih verilebilir mi ve değişmeyecek bir tarih verilebilir mi aşağı yukarı? Önce onu soracağım.

Bu arada da ben erken söz aldım çünkü bir toplantıya katılmam lazım ama cevapları daha sonra ben arkadaşlarımdan alacağım.

Diğer taraftan -Özelleştirme İdaresi Başkanlığı da bu bilgileri verebilir- özellikle TÜRK TELEKOM gibi, otoyollar gibi birtakım özelleştirmeler yapıldı. Şimdi, bunların etkinlik analizi var mı? Bunları hiç görmüyoruz. Yani bu özelleştirmelere değmiş midir? Bildiğimiz gibi bir tanımlama var yani özelleştirmelerin verimliliği artırması, maliyetleri düşürmesi, kamu yararına olması gerekiyor ama maliyetleri düşürmek yerine, aslında maliyetlerin daha fazlasıyla ücret olarak, kullanım bedeli olarak vatandaşla yansıdığını da görüyoruz ve bu tür şikâyetler de var. O zaman acaba bunlara değmiş midir? Örneğin, TÜRK TELEKOM için ya da bir otoyol özelleştirmeleri için geçmişe dönük bir fayda maliyet analizi, bir etkinlik analizi görmek isterim var mıdır? Ve bunların dışında, kamunun yaptığı ve özelleştirilen başka neler vardır? Böyle bir liste bize bilgi olarak verilmedi yani “Kamu şu yolları yaptı, bu köprüleri yaptı, bu limanları yaptı.” diye, gerçi bizde tabii çok sayıda birtakım listeler var. Fakat gönül ister ki verimliliği artıran, maliyeti düşüren ve kamuya faydası olan özelleştirmeler olsun, aksi takdirde sadece kaynak yaratmak için bir mahiyet ifade ediyor, bu da kamunun yararına tabii ki asla değil, bir de TÜRK TELEKOM gibi özeliimizi satmış oluyoruz. Hani, bu konuda bir etkinlik analizi var mı, onu sormak istedim.

Bir de dolaylı olarak Bakanlığınızla ilgili yine bir sorum daha olacak, o da şu: İDO gibi birtakım ulaştırma şirketleri özelleşti. Bir İDO örneğini veriyorum öncelikle. Tabii, özelleştirmeler de olsa birtakım ücretlendirme tarifeleriyle engellilerden, gazilerden ve şehit ailelerinden aynı şekilde -yönetmeliklerde, kanunda yazıyor- ücret alınmaması gerekiyor, oysa uygulamalarda yarı ücret alınıyor. Yani, özelleştirilmiş olmasının aslında burada bir değişiklik getirmemesi gerekiyor, onun ilgili maddelerini ben okumuştum ama alınıyor. Hatta, bu konuda gazilerden gelen biletleri biliyorum ben, engellilerden gelen biletler var elimde. Yani, “gazi” diyor ama altında “Yarı ücrettir.” diye de -bilette- yazıyor. Bunlar acaba dikkatinizi çekti mi? Bu konuda başka bilgiler de, eleştiriler de geldi mi, bunu bilmiyorum ama bu konuda da bilgi almak isterim.

Ben birazdan ayrılacağım ama arkadaşlarımdan bilgileri rica edeceğim.

Teşekkür ediyorum.

(Oturum Başkanlığına Başkan Süreyya Sadi Bilgiç geçti)

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Karabıyık.

Sayın Arslan, buyurun lütfen.

MİKAIL ARSLAN (Kırşehir) – Sayın Başkan, Sayın Bakanım, değerli Komisyon üyesi arkadaşlarım, değerli bürokratlar; ben de konuşmama başlamadan önce hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakanımıza yapmış olduğu çalışmalardan dolayı teşekkür ediyoruz.

Tabii, ulaşım sektörü açısından geçmiş süreçte birkaç kritik karar alındı, bunlardan bir tanesi Karayollarının Ulaştırma Bakanlığına bağlanmış olması. Karayollarının Ulaştırma Bakanlığına bağlanmış olmasıyla beraber kara yollarının, deniz ulaşımının ve hava ulaşımının entegrasyonunun gündeme gelmesi de sağlanmış oldu. Böylelikle, ilk defa bir ulaşım master planından ve lojistik master planından bahsetme imkânına kavuşulmuş olundu. Büyük şehirlerde bile UKOME’ler, AYKOME’ler bulunmaktadır yani ulaşım koordinasyon merkezleri bulunmaktadır, bunlar ulaşımı kendi arasında koordine etmektedir. Ulaştırma Bakanlığı artık limanları, havaalanlarını, demir yollarını ve kara ulaşımını koordine edebilecek, bunlarla ilgili planlamalar yapabilecek duruma geldi.

Ve bu dönemde ilk defa kuzey-güney koridorları, kara yolu koridorları gündeme geldi; bu da çok önemli. Genelde bizim ulaşım ağlarımız doğu-batı istikametindedir, hem demir yolu trafiği açısından hem de kara yolu trafiği açısından kuzey-güney koridorlarının gündeme gelmiş olması da son derece önemli bir husustur.

Tabii, Türkiye’nin lojistik imkânları açısından da çok önemli cazip noktaları vardır, dünyada 30’uncu sırada olması bir dezavantajdır. Ben, Türkiye’nin imkânlarının ilk 10’da olabilecek durumda olduğunu biliyorum. Dolayısıyla, lojistik alanda da yapılacak kritik yatırımlarla ve planlamalarla bu konuda Türk Hava Yollarının ve diğer sektörlerin sağladığı başarıların benzerleri sağlanabilir. Türk Hava Yolları dünyada yolcu taşımacılığında 9’uncu sırada, Avrupa’da 3’üncü sırada, lojistik taşımacıda da -biraz önce söylediğim gibi- ilk sıralara gelebiliriz diye düşünüyoruz.

Bir diğer konu Ulaştırma Bakanlığının kent içi raylı sistemlere el atması. Büyük şehirler metro inşaatlarına başlarlar bitiremezlerdi, planlarını yapıp ihale edemezlerdi, artık büyük şehirlerde bu konuyla ilgili çalışmalar yapılabilir ama 500 bin

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 34

nüfusun altında olan illerde de cadde tramvayı yapılması gerekiyor. Bu cadde tramvayıyla da ilgili Ulaştırma Bakanlığının genel müdürlüklerinin tecrübeleri var, bu konuda da onlar katkı sağlayabilirler diye düşünüyoruz çünkü il belediyeleri de bu çalışmaları yapacak hem bilgi birikimine hem de bütçeye sahip değiller. Avrupa'da birçok şehirde olduğu gibi biz de raylı sistemleri diğer illerde uygulayabiliriz, yine daha büyük ölçekli illerimize de raylı sistemlerin yanı sıra LRT sistemler ve metro sistemleri de yapılabilir diye düşünüyoruz. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarının serbestleştirilmesi, TCDD AŞ'nin kurulması son derece önemlidir. İnşallah, Devlet Demiryolları, Türk Hava Yolları gibi hızla gelişen bir konuma doğru hızla yükselir çünkü Devlet Demiryolları uzun süre ihmal edilmişti, hâlbuki sanayileşmenin, istihdamın ve gelişmenin en önemli argümanlarından bir tanesi Devlet Demiryolları ağının gelişmiş olmasıdır. Yük taşımacılığının kara yoluyla yapılması hem yol ağını zedelemekte ve büyük masraflara neden olmakta hem de taşıma kapasitesinin düşük olarak seyretmesine neden olmaktadır. O yüzden, Devlet Demiryollarının daha önemli yatırımlarının, büyük yatırımlarının desteklenmesi lazım diye düşünüyoruz.

BSK'ya son dönemlerde ağırlık verildiğini görüyoruz. Bu konuda da Karayollarımızı tebrik ediyoruz, Bakanlığımızı tebrik ediyoruz. Çünkü petrol fiyatlarının düşmüş olmasından dolayı, varil başına petrol fiyatlarının düşmüş olmasından dolayı BSK'nın bütün fiyatları da düştü. Dolayısıyla, bu dönemde BSK'ya ağırlık verilmeli ve yaygınlaştırılmalıdır çünkü sathi kaplamalar çok hızlı bir şekilde bozuluyor ve her yıl yenilemek gerekiyor neredeyse, yüzde 30 ile 70 oranını tersine çevirmek lazım, yüzde 70 BSK, yüzde 30 sathi kaplama olmalıdır diye düşünüyoruz.

Tabii, Bakanlığımızın yapmış olduğu bu Körfez geçişi, Avrasya Tüneli, Çanakkale 1915 köprüsü, Marmaray-Ankara-Niğde otoyolu, kuzey Marmara otoyolu, Yavuz Sultan Selim köprüsü, İstanbul-Çanakkale-İzmir otoyolu, 3 katlı büyük İstanbul tüneli, İzmir Körfezi geçişi gibi projelerin her biri bir seçim döneminde kullanılabilecek nitelikte olan büyük projelerdir çünkü daha önceki siyasi dönemlerde sadece bir proje bile bir seçim kampanyası boyunca sürekli kullanılmıştır. Her biri birbirinden önemli olan bu büyük projelere imza atılmış olmasından dolayı da Bakanlığımızı ve bürokratlarımızı tebrik ediyoruz.

Tabii, bu çalışmalarla beraber millî vagon, millî tren, millî uçak konusu da gündeme geldi; inşallah, bu konular da en kısa zamanda netice alınır ve sonuçlanır.

Yine, bir konuya daha dikkat çekmek istiyorum. Özellikle İstanbul ulaşımında da Ulaştırma Bakanlığının bir çalışma yapması gerekliliği ortadadır. İstanbul'da ulaşım artık tahammül sınırlarını aşmış ve ekonomik olarak da çok büyük sıkıntılar oluşturmaktadır, zaman kayıplarına neden olmaktadır. Artık TEM Otoyolu ve D-100 Kara Yolu neredeyse bir kent içi trafiği hâline dönüşmüş, bir cadde trafiği gibi hizmet vermektedir. Yolların sağına soluna yapılan inşaatlar, büyük inşaatlar kara yollarının standartlarını ihlal eder duruma gelmiş, giriş çıkış hatları almış ve TEM Otoyolu artık bir cadde trafiği görünümünde bulunmaktadır. Dolayısıyla, İstanbul ulaşımına da ciddi bir el atılması gerekiyor. Özellikle Seyrantepe-Çağlayan bağlantısının yapılması lazım. Bu, Karayollarının yapması gereken bir çalışma, büyük şehirlerin bunu yapması mümkün değil, Okmeydanı-Kemerburgaz bağlantısına alternatif olabilecek bir bağlantıdır. Bu çalışmanın da yapılmasının faydalı olacağını düşünüyoruz. Ve özellikle tünel yapımında Karayollarımız çok büyük aşama katetti, 10 kilometre, 15 kilometre uzunluğunda tüneller yapıyor, bu konuda çok büyük tecrübeleri var, başarılılar. İstanbul da tünel geçişine son derece uygun özellikle Bebek-Samatya arasında Dalan döneminde yapılmış tünel geçişleri var. İstanbul küçük küçük tepelerden oluşuyor, dolayısıyla bu tepelerin altına yapılacak tünellerle İstanbul trafiği son derece rahatlatılabilir diye düşünüyoruz. Bu konuda da bilimsel bir çalışma yapılması lazım.

Kaza raporları konusuna da kısaca değinmek istiyorum. Tabii, biz İstanbul Büyükşehir Belediyesinde ulaşım bilgi sistemi atlığını oluşturduk. Ulaşım bilgi sisteminde bir kara yolunda aşağı yukarı 200 tane noktanın bilgisayar ortamında takip edilmesi gerektiğini gördük ve bunları biz kendimiz oluşturarak bunları bilgisayar ortamında takip edebilir hâle geldik. Ulusal kara yolu ağıımızda da ulaşım bilgi sistemleri kurulmalıdır yani levhalardan, tabelalarımıza kadar, trafik yönlerimize kadar, sinyallerimize kadar tamamı bunun üzerine işlenmelidir, hatta kaza noktaları, kara noktalar da bunların üzerine işlenebilir ve takip edilebilir, yoksa bunları insan verileriyle, insan zekâsıyla, hafızasıyla takip etmek mümkün olamayabilir. Örnek olarak Kırşehir'de bir kaza oldu, 8 yolcumuz vefat etti. Kaza olmaması gereken bir noktada kaza oldu ama bununla ilgili raporlar nedir, niçin oldu, bu bilgilere ulaşamıyoruz; sadece bir rüzgâr var, "Rüzgâr otobüsü devirdi." diye konuşuluyor. Acaba kaydı mı yoksa bariyer olsa bu engellenebilir miydi? "Bitümlü sıcak karışım birden kesildi." diyorlar, "Otobüsün tekeri düştü." diyorlar. Yani uçak kazalarında olduğu gibi her kaza bire bir incelenmeli ve bununla ilgili raporlar diğer otobüs firmalarına yayınlanmalı ve Karayolları da bunlarla ilgili tedbirler alabilmelidir. Yani bunun az olması bunun önemsenmemesi manasına gelmemeli, her bir olay incelenmeli ve olayla ilgili sebepler ortaya konmalı ve bununla ilgili tedbirler de Bakanlığımız tarafından süratle alınmalıdır.

Devlet Demiryollarımızın 2023 yılında tamamen elektrifikasyona geçeceğini, elektrik enerjisinden istifade edeceğini biliyoruz. Karayollarımızın da bazı alanlarda kar tipisinden dolayı sürekli karlanmayla mücadele ettiğini biliyoruz. "Acaba TCDD'miz ve Karayollarımız rüzgârın çok olduğu ve karlanmanın çok olduğu yerlerde rüzgâr tribünleri ile elektrik enerjisi elde edip hem raylı sistemlerimizde, demir yollarımızda hem de kara yollarımızda alttan ısıtmalı sistemler kullanabilirler mi?" diye de bir öneride bulunmak istiyoruz.

Sayın Bakanım, il özel idarelerinin yaptığı yolların standartları son derece düşük, geometrileri de son derece bozuktur. 15 bin kilometre bölünmüş yol kapsamı içerisinde il özel idareleri bazı yollar yaptılar ama Karayollarının yol standartlarına baktığımız zaman bunlar gerçekten yol standartlarını bozan yollar olarak gözüküyor. Sanki bunlarla ilgili de zamanla bir iyileştirme yapılması lazım, yeni bir projelendirme çalışması gerekir diye düşünüyoruz.

Yine, ses duvarlarının kent içinde ve orman alanlarında düşünülmesinin faydalı olacağını da burada hatırlatmak istiyorum.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 35

Otoyolların bin kilometrekareye düşen oranının, Japonya'da 2 kilometre, Amerika Birleşik Devletlerinde 10 kilometre, Çin'de 6,5 kilometre, Rusya'da 1 kilometre, 18 Avrupa Birliği ülkesinde 15 kilometre olduğunu, Türkiye'de 2,77 kilometre olduğunu, Bakanlığımızın 2023'te de 10 kilometreye ulaşmak istediğini biliyoruz.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Arslan, bir dakika efendim.

Buyurunuz.

MİKAIL ARSLAN (Kırşehir) – Niğde-Ankara otoyolunun da son derece önemli olduğunu ifade etmek istiyoruz.

Sayın Bakanımız, bir de ilimizle ilgili bir konudan bahsetmek istiyorum. Biraz önce konuşmamın başında da değindiğim gibi entegrasyon ve koordinasyonun sağlanması açısından ve yatırımların fizibilitesi açısından Nevşehir Havalimanı'na Kırşehir'den bir bağlantı yolu var. Normalde biz 86 kilometre mesafeden ulaşabiliyoruz fakat bir yol ağı var, bu yol yapılırsa 50 kilometreye ulaşabileceğimiz olacak. Bu da Nevşehir Havalimanı'nı Kırşehir'in de rahat kullanabilmesi demek olacaktır. Aynı zamanda da oradaki turizmden Kırşehir'in de istifade edebilmesine destinasyon projelerinin sağlanabilmesine imkân verecektir, bölgesel bir havalimanı niteliğine kavuşacaktır. Bu konuda da desteklerinizi bekliyoruz.

Tekrar bütçemizin hayırlara vesile olmasını diliyor, başarılar diliyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Arslan.

Sayın Aydoğan, buyurun.

NURSEL AYDOĞAN (Diyarbakır) – Herkesi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakan, sunumunuzu dinledim, dikkatlice dinlemeye çalıştım, açıkçası bir şaşkınlığımı belirtmek istiyorum. Sizin de bildiğiniz gibi, dün gece saat on bire on kala devletin resmî haber kanalı olan TRT'de bir haber düştü, son dakika haberi düştü, Şırnak'ın Cizre ilçesine bir operasyon yapılmıştı güvenlik güçleri tarafından; güvenlik güçlerinin yaptığı bu operasyonda 60 kişi öldürülmüştü. Bu son dakika haberinin ülkede farklı kesimler tarafından nasıl karşılandığını biraz sonra ben aktaracağım ama bu haberden bir süre sonra, yine devletin başka bir resmî ajansı Anadolu Ajansında yaşamını yitirenlerin sayısının 8 olduğu ifade edildi. Daha sonra, sabah saatlerinde Şırnak Valiliğinin yaptığı açıklamada yaşamını yitirenlerin sayısının 10 olduğu ifade edildi. Hâlen orada kaç kişinin yaşamını yitirdiğini, neler olduğunu, neler yaşandığını bilemiyoruz, bu konuda resmî bir açıklama da yok. Yani düşünün, bir ülkede devletin resmî kanalından yapılan açıklamaya göre 60 insan yaşamını yitiriyor. Ki, dünyanın neresinde olursa olsun bir ülkede bir operasyonda 60 insan yaşamını yitiriyorsa artık buna operasyon demeye gerek yok, bunun farklı bir tanımlaması vardır, farklı bir şekilde tanımlanmalı diye düşünüyorum. Yani 60 insanın yaşamını yitirdiği bir ülkede, siz, bir Bakan olarak bu toplantıya katılıyorsunuz ve bu konuyla ilgili tek bir kelime, tek bir cümle etmiyorsunuz. Yani bütün bu yaşananları, bu ülkede yaşananları yok sayıyorsunuz, görmezden geliyorsunuz ama siz de biliyorsunuz ki bazı şeyler yok saymakla yok olmuyor, devam ediyor. Yani şu anda Şırnak'ta, Cizre'de yaşananları, başta bölge halkı olmak üzere, Türkiye'nin her tarafındaki insanlar dikkatlice izlemeye devam ediyorlar. Yani bazı şeylerin üstünü örtmekle siz belli kesimlere ulaşmasını sağlayabilirsiniz belki ama en genel anlamda artık Türkiye'de insanların takip ettiklerini ben düşünüyorum. Yani sizden beklentim şuydu: Siz de biliyorsunuz ki o operasyonda yaşamını yitirenlerin bir kısmı sivil. Biz, 22 Ocaktan beri o bodrumda yaralı olarak bulunanların bir kısmının sivil olduğunu ve kurtarılmayı beklediğini söyledik, ifade ettik, kurtarılmaları için büyük çaba sarf ettik, her defasında yapılan müdahalelerde top atışlarıyla karşılandı, olmadı ve sonuç olarak o bölgeye bir operasyon yapıldı. Operasyon demek aslında bilmiyorum ama... Bir vahşet durumu var ortada, eğer 60 kişinin yaşamını yitirdiği doğruysa bu bir vahşet tablosudur. Yani bu ülkenin bir Bakanı olarak sizden bu halkın şöyle bir beklentisi olmaz mı? Hiç olmazsa orada yaşamını yitiren siviller için bir başsağlığı dilemeniz gerekmez miydi, eğer onlar bu ülkenin vatandaşıysa yaşamını yitirenler veya siz bu ülkenin vatandaşı olarak kabul ediyorsanız? Orada, haber ajansının geçtiği 60 kişi Cizreli olmasaydı, güvenlik güçleri olsaydı siz bir başsağlığı dilemeden mi bu toplantıya başlayacaktınız? Gerçekten çok üzgünüm. Ama siz, tabii o bölgede yaşayan herkesi terörist olarak değerlendirdiğiniz için -ben öyle tahmin ediyorum- "Orada yaşamını yitiren herkes teröristtir ve onlar için başsağlığı dilemeye gerek yok." diye düşünüyorsunuz.

Ama inanın bu gidişat iyi bir gidişat değil. 60 kişinin katledilmesinden sonra akşam on ikiden sonra sosyal medyaya baktım. 60 kişi orada katledilmiş diye sevinç nağraları atanlar var, "Gebertildiler, leşleri yerlerde." diye hitap edenler var. Doğu Perinçek gibi birisi kalkıp "Bu akşam çok mutluyum." diyebiliyor. Sonra 60 rakamı yine devletin resmî ajanslarında 10'a indirilince yine sosyal medyada "Ya kandırıldık mı be, ne oldu, bu sayı 60'dan 10'a nasıl düştü?" Sevinçleri aniden üzüntüye dönüştü.

Bütün savaşlar kötüdür ama en kötüsü iç savaştır çünkü iç savaşlar öyle gelişir ki, öyle şeyler yaşanır ki iç savaşlarda iç savaşlar bittikten sonra insanların ne yazık ki birbirlerine bakacak yüzleri kalmaz. Gidişat ona doğru gidiyor. Eğer bu böyle devam ederse artık bu ülkede Kürt sorunu çözülsün de korkarım artık insanların birbirlerine bakacak yüzü kalmaz. Ağustos ayından beri sokağa çıkma yasakları var, devam ediyor. Sokağa çıkma yasaklarının olduğu yerlerde iletişim hatları kapatılıyor. Örneğin Silvan'da aylarca iletişim hatları kapalıydı, İnternet hattı kapalıydı, telefonlar kapalıydı. Sokağa çıkma yasağının olduğu yerlerde insanlar herhangi bir ihtiyaçları için, örneğin sağlık, doğum ya da gıda ihtiyaçları için telefonlarla erişim hakkına sahip olamadılar, bu en temel haklarını kullanamadılar. Sunumunuzda bunlarla ilgili bir şey göremedik, diyemedik. Yani, bu kadar iletişim hakkı engellendi. Nasıl engellendi, hangi yasaya göre engellendi? Örneğin, Avea, Turkcell, Vodafone... Bir yerde sokağa çıkma yasağı ilan edildiğinde nereye, hangi yasaya dayanarak hemen bütün telefonları kesebiliyor, bütün İnternet hatlarını kesebiliyor, vatandaşların bu en temel hakları ellerinden alınıyor? Havaalanları yapılmış, şu anda faaliyet hâlinde değil. Cizre Havaalanı aylardır çalışmıyor, Yüksekova bir iki aydır çalışmıyor, faaliyet göstermiyor. Tamam, yapılınsın yani ülke gelişsin, ekonomisi gelişsin, teknolojisi gelişsin, her alanda gelişme olsun,

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 36

çok iyi havaalanları yapısın ama bütün bunların kullanımı için de, vatandaşların bu hizmetlerden yararlanması için de bazı şeylere ihtiyaç var; onun adına da biz "barış" diyoruz. Yani, bir barış sağlanmadan, bir çözüm sağlanmadan en iyi havaalanını yaparsınız da Cizre'de, böyle kapalı kalır, Yüksekova'da kapalı kalır. "Ülkenin bir kesimini biz gözden çıkardık." diyorsanız, o zaman konuşmaya gerek yok zaten, bütün bunları anlatmaya gerek yok.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Aydoğan.

Sayın Çaturoğlu...

FARUK ÇATUROĞLU (Zonguldak) – Sayın Bakanım, Bakan Yardımcım, Değerli Müsteşar ve müsteşar yardımcılarımız, çok kıymetli bürokrat arkadaşlar, değerli vekil arkadaşlarım; hepinizi sevgiyle saygıyla selamlıyorum.

Ben de öncelikle Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanımıza ve ekip arkadaşlarına bugüne kadar gerçekleştirmiş oldukları olağanüstü yatırımlar sebebiyle teşekkürü bir borç biliyorum. Elbette eksiklerimiz vardır, bunlar da zaman içerisinde mutlaka tamamlanacaktır. Bu seksen, doksan senelik, yüz senelik sorunların on üç, on dört sene içerisinde tamamının çözülmesini beklemek elbette hakkaniyet ölçülerıyla bağdaşmaz.

Ben özellikle kendi bölgemle ilgili birkaç şeye değinmek istiyorum. Fazla uzatmayacağım Sayın Bakanım.

Bunlardan bir tanesi, 2004 yılında başlanan Ereğli-Zonguldak yolumuz devam ediyor, hızlanarak bitirilmesini arzu ediyoruz.

Bir diğer konu Ereğli-Devrek yolu. Onun da aynı şekilde uzun süredir yapımı devam ediyor, oradaki birtakım problemlerden dolayı gecikti. Ama inşallah -sizler müjde verdiniz- 2016'da tek bir ihale yapıp 2018'de bitirilecek.

Yine, kara yollarıyla alakalı olarak... Ereğli Kırıyacak köyü mevkinde bir geçiş problemi var; onunla alakalı Kastamonu bölge konuyu biliyor, orada bir arzumuz var.

Yine, Düzce Yiğilca ilçesi ile Zonguldak Alaplı ilçesi arasında etüdü yapılan bir güzergâh var, yol bağlantısı, tünellere bağlanıyor. Öncelikle, ben, tabii, Düzce-Akçakoca-Alaplı ve Karadeniz Ereğli duble yolu ve tünelleriyle alakalı da özel bir teşekkür etmek istiyorum Sayın Bakanımıza ve Karayolları Genel Müdürlüğümüzdeki çalışma arkadaşlarına. Gerçekten Avrupa standartlarında yol ve tüneller orada inşa edildi. Cumhuriyet tarihi boyunca 1 milyar dolar harcanıp bir Bolu Tüneli'nin bitirilemediğini varsayarsak sadece benim bölgemde 9 tünelin çok kısa süre içerisinde ve standartların çok üstünde bir şekilde bitirilmesi takdire şayandır diye düşünüyorum. Bu Yiğilca-Alaplı güzergâhında yolun bir kısmı meskün mahalden geçiyor, evlerin üzerinden geçiyor; orada mümkünse bir değişiklik yapma talebimiz var.

Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğümüzle alakalı... Malum, Zonguldak bölgesinde tersanelerimiz var, onların birçok sıkıntıları var. Zamanında çok büyük istihdam kaynağıydı buralar bizim, 8-10 bin civarında işçi çalışıyordu, bunlar bir o kadar da yan sanayiye iş veriyordu. Şu anda, dünya krizinden dolayı birtakım sıkıntılara girdik ama onlarla ilgili bir teşvik veya bir düzenleme olabilirse o da bizi bölge insanı olarak mutlu eder.

Yine, Sayın Bakanım, balıkçı barınaklarıyla ilgili sıkıntılar var. Bu sıkıntılar tabii ki... Bunların işletmesi Tarım Bakanlığına ait ama buraları yapım olarak Ulaştırma Bakanlığı yapıyor ve Tarım Bakanlığına devrediyor. Sayın Müsteşarımızla bunları vaktiyle görüşmüştük; bunların işletilmesinde büyük sıkıntılar var. Buralar balıkçı kooperatiflerine teslim ediliyor ve o kooperatiflerin de mali ve maddi imkânları yetersiz olduğu için, herhangi bir bütçeleri olmadığı için ya da yetersiz olduğu için, zamanla bu barınaklarda yapılması gereken rutin işler dahi yapılamaz hâle geliyor. Örnek vermek gerekirse bizim Zonguldak Alaplı balıkçı barınağının, mendireğinin, dalgakıranın ters tarafta olmasından dolayı... Ki bu bizim Hükümetin suçu değil; bu, 2002'den önceki hükümetler zamanında, bir gecede alınan kararla yapılmış 5 tane balıkçı barınağından bir tanesi bizim Alaplı balıkçı barınağı. Dolayısıyla, rüzgâr yönüne açık ve içerisi kum doluyor. Bunun temizlenmesini arzu ediyoruz ve akabinde de bu balıkçı barınaklarının belediye sınırları...

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Tam on üç senede yapılmamış, ötekileri anladık da... Geçtiğimiz hükümetlerde yapıldı...

FARUK ÇATUROĞLU (Zonguldak) – Evet, 5'i de...

MEHMET GÜNAL (Antalya) - On üç senedir o barınağı da mı yapamadı, hadi ötekileri anladık da.

FARUK ÇATUROĞLU (Zonguldak) – Yanlış anlaşıyor kardeş!

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Hayır, önceki dönemde yapılmış gibi dediniz de...

FARUK ÇATUROĞLU (Zonguldak) – Hayır, bu 5 tane balıkçı barınağı AK PARTİ hükümetlerinden önce yapılmış, daha doğrusu yarım bırakılmış, AK PARTİ iktidarı zamanında tamamlanmış balıkçı barınakları ama yapılışında, başlangıcında problemlili olduğu için bu problemler devam ediyor. Biz Alaplı'nın içinin temizlenmesini arzu ediyoruz.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Temizlememişsin Sayın Bakanım, kibar söylüyor.

FARUK ÇATUROĞLU (Zonguldak) – Hayır, ağızları...

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Yani, kibar söyledi, daha ne desin?

FARUK ÇATUROĞLU (Zonguldak) – Ben kibar söylemiyorum, ben aslında mesajı veriyorum da almak isteyen alıyor veya almıyor.

BAŞKAN – Mesaj veriyorsunuz.

FARUK ÇATUROĞLU (Zonguldak) – Mesaj veriyorum.

Mendirek ağızları yanlış yapılmış. Geçmiş bir bakanımız zamanında, bir gecede çıkmış bunlar bizim de balıkçı barınaklarımız olsun diye.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 37

Sayın Bakanım, ben belediye başkanlığı da yaptım. Bizim oradaki arzumuz şudur: Balıkçı barınaklarını kooperatifler işletmiyor. Sayın Bakanım, bizim orada bir arzumuz var balıkçı barınaklarıyla alakalı. Bunları balıkçı kooperatifleri işletmiyor, bunların zaten büyük bir kısmı da turizme yakın yerler. Bunların belediye sınırları içerisinde olanlarının belediyeye, özel idare sınırları içerisinde olanların da işletmelerinin özel idarelere verilmesinde büyük fayda var çünkü bu kurumların bütçesi var Değerli Bakanım.

Alaplı'da dereye çıkış ağzında bir mendirek ihtiyacımız var. Filyos Vadi Projesi'yle ilgili bir önerimiz var Sayın Bakanım. Burada, biliyorsunuz, hem sizin Bakanlığınız hem Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı hem de bizim büyük projelerimiz içerisinde yer aldığı için Başbakanlık Yatırım Ajansı işin içerisinde. Dolayısıyla, herkes bir tarafından tuttuğu için biraz süreç olarak ihalelerden kaynaklanan, ihale süreçlerinden kaynaklanan da bir durum var. Biz buraya müstakil bir Filyos vadi idaresi kurulmasını talep ediyoruz, teklif ediyoruz. Bunu da sizlerden istirham ediyoruz Sayın Bakanım.

Yine, Demiryolları Genel Müdürümüz de buradayken... Cennet mekân II. Abdülhamid Han zamanında planlanan, etütleri yapılan Arifiye-Zonguldak demiryolu projesi var. Bunun da mümkünse yatırım programına alınmasını arzu ediyoruz.

Zonguldak-Karabük hızlı treni seferlere başladı ancak orada büyük bir yerleşim birimi, köyümüz var Ahatlı köyü diye, Çaycuma'nın, oradan durak kaldırılmış. Vatandaşlarımız bununla ilgili bugün bize bir şikâyet iletiler. Bizim Plan Bütçede sizin Bakanlığın bütçesini görüşeceğimizi öğrenmişler, dediler ki: "Sayın Bakanımıza bunu iletirseniz biz memnun oluruz."

Yine, Çaycuma Saltukova Havaalanı'mız var. O havaalanında da yurt dışından seferler yapılıyor. Onun yurt içi seferlere açılabilmesi için de gereken yardımı sizlerden arzu ediyoruz.

Bir de Zonguldak, Bolu-Düzce ve Sakarya'nın bir bölümünün birlikte kullanılabileceği, Or-Gi Havaalanı gibi, Alaplı ile Akçakoca arasında bir havalimanı etüdü yapılması, çalışılması noktasında bir arzumuz, bir talebimiz var.

Ben yaptığınız çalışmaların, yapacağınız çalışmaların hayırlara vesile olmasını Cenab-ı Allah'tan temenni ediyorum. Bütçeniz inşallah hayırlara vesile olsun diyor, saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Çaturoğlu.

Sayın Usta...

ERHAN USTA (Samsun) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli Komisyon üyeleri, değerli bürokratlar, saygıdeğer basın mensupları; ben de hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakanım, siz de biliyorsunuz ki bütçeler yıllık ama biz sizin sununuza baktığımızda siz on üç yıllık, on dört yıllık bir sunum yaptınız, bu 14'üncü bütçe. Tabii, burada onlardan da bahsedilebilir elbette, ondan bahsedilmesinde mahzur yok ama biz burada esas itibarıyla şunu görmek istiyoruz: Geçen yılın alınan kaynaklarıyla neler yapılmış, ne tür hizmetler olmuş? Geçmiş performansınız iyi veya kötü, o ayrı bir şey ama mesela, o iyi performans geçen yıl, önceki yıl devam etmiş mi, etmemiş mi, daha mı iyi olmuş, daha mı kötü olmuş, aslında bizim bunu görmemiz lazım. Çünkü, biz burada her sene toplanıyoruz -daha doğrusu, siz toplanıyordunuz her sene, biz ilk kez başladık toplanmaya da siyasetçi olarak- o yüzden, bence, sunumda biraz geçen yılki bütçe, 2015 bütçesi veya 2014 kesinleşen rakamların üzerinde durularak bir sunum yapılmasının ben çok faydalı olacağını, hele hele sizin gibi bu kadar deneyimli bir bakan açısından böyle olması gerektiğini düşünüyorum. Öncelikle, bu düşüncemi, duygumu ifade etmek istedim.

Tabii, bir de ayrıca, şimdi, 253 milyardı, değil mi, toplam harcama 2015 fiyatlarıyla bir kaynak kullanımı? Bunun da 161 milyarı kara yollarında olmuş. Biraz daha bu anlamda çıktılara yönelik olarak -yani, bu müthiş bir kaynak, kullanılan kaynak çok yüksek bir kaynak- daha analitik bir sunum olması faydalı olurdu. O sunumu yapacak, Bakanlığınızda öyle bir sunum hazırlayacak bir kapasite mutlaka vardır, yoksa da zaten bunun oluşturulması gerekir çünkü küçük bir bütçeyi konuşmuyoruz, çok yüksek bir bütçeyi konuşuyoruz, büyük bir bütçeyi konuşuyoruz. Dolayısıyla, bu anlamda daha fazla analiz olması faydalı olur diye düşünüyorum.

Şimdi, yine sunumla ilgili olarak, önce, hani, usule ilişkin, şekil ve şartları açısından konuları söyleyeceğim, sonra biraz içeriğe girmeye çalışacağım. Sunumda veya sunum yaparken sizin ifadelerinizde biraz, böyle bazen kestirme yargılar oldu; mesela, bu 23'üncü sayfada. Bunun, bu çalışmanın mutlaka bir altyapısı vardır ama öyle bir çalışmanın, gizli bir çalışmanın bize gönderilmesini de isterim. Bu bölünmüş yolların sağladığı faydalar anlamında, işte, iş gücü tasarrufu, akaryakıt tasarrufu, yıllık tasarruf yani bu ne tür bir çalışmadır, bunun detaylarını bir görmekte fayda var. Çünkü bu önemli. Biz aslında, bütün kamu yatırımlarını yaparken "Fizibilite, fizibilite..." diye Kalkınma Bakanlığının söylemesinin arkasındaki husus da o. Yani, çünkü, ciddi bir kaynak harcıyoruz ve bu kaynakla ne tür ekonomik ve sosyal faydalar oluşacak, ne tür maliyetler oluşuyor, bunları bilmekte fayda var. Bu anlamda, yani, bu, 16 milyar TL zannediyorum -bir birim yazılmamış ama- toplam yıllık tasarruf, değil mi? Yani, siz ortalama yıllık kara yolları için 12 milyar kullanıyorsunuz, kullandığınız paranın çok üzeri bir tasarruf gözüküyor burada. Burada, tabii, işte, "İş gücünün saati ne alınıyor? Akaryakıt tasarrufu nasıl alınıyor?" filan derken onlara iyice bakmakta bir fayda var. Yani, bu rakam sanki biraz abartılı bir rakam gibi geliyor ilk bakış itibarıyla. Şunun için söylüyorum, biraz zaman kısıtlı, ben daha önce bununla ilgili bir tez jürisinde de bulundum: Yani, bu rakamlar, hakikaten, bu tarz şeyler, çok tartışmalı bu çalışmalar. Bunların uluslararası şeyleri de var, her ülkeye göre de değişiyor yani Amerika'daki veya ne bileyim, İsviçre'deki bir kişinin zaman kıymetiyle, işte, 6 milyon işsiz olan bir ülkedeki bir kişinin zaman kıymeti... Veya ne taşıdığınıza bağlı. Yani, eğer Konya'ya emekliler gidiyorsa güzel bir şeydir, sabah kalkıp etli ekmek yemeğe, onun sağladığı fayda ile bir iş adamının işini kolaylaştırıyorsanız İnternet'ine girerek iş adamı gidiyorsa onun sağladığı fayda farklıdır. Bunlara bakmak lazım. Burası belli ki ilk şey itibarıyla, ön yargı da bulunmak istemiyorum ama abartılı gibi duruyor.

Şimdi, ben tabii, bir şeyler de biliyorum, Ulaştırma Bakanlığımızın bütçe almak için -detaya girmek istemiyorum da- "Büyümenin de yüzde 1'ini, 2'sini biz sağladık." şeklindeki sizin daha evvel, geçmiş yıllardaki değerlendirmelerinizi de biliyorum.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 38

Tabii, bunlar hakikaten zor hesaplar yani işte, orada katma değer önemli yoksa hani, kullandığınız rakam filan değil. O yüzden, orada biraz daha dikkatli olmakta fayda var.

Şimdi, son olarak, sunumla ilgili, mesela bazı yerlerde rasyo veriyorsunuz, güzel olması gereken. 22'nci sayfada, işte "100 milyon taşıt x kilometre başına düşen can kaybı" Şimdi, sadece can kaybını verseniz, o günden bugüne yol artmış, trafik artmış, araç sayısı artmış, can kayıplarını mukayese etmek çok doğru bir gösterge olmaz. Yani, can kaybı artabilir bile ama rasyo olarak düşer, bu doğru ama bu anlayışın...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Uluslararası standartlar...

ERHAN USTA (Samsun) - ...yalnız başka göstergelerde de olması lazım yani başka, diğer göstergelerde de... Mesela, taşıt ile yol arasındaki ilişkiyi de böyle vermek lazım yani orada yolun sadece kilometre başına ve bir başka şeyi de aynı bu şekilde rasyolarla vermek lazım, tutarlı olan odur. Yani, yoksa diğer türlü, işimize geldiği yerde rasyo gibi, işimize gelmediği yerde mutlak rakam veriyormuş pozisyonuna düşeriz.

Şimdi, hemen yeri gelmişken mesela, EUROSTAT verilerine göre, 2013 yılında... Mesela, EUROSTAT'ta "milyon otomobil başına can kaybı" diye veriyor, o rakamlara baktım. Mesela, İsveç'te 55, İngiltere'de 59; milyon otomobil başına can kaybı, Almanya'da 77, İspanya'da 76, Türkiye'de 396. Yani, tabii, daha gidecek çok yol var. Tabii, bundan şu sonuç çıkarılmamalı "Biraz daha kara yolu yapalım." değil bence, kara yollarının risklerini de göz önüne almamız lazım. Yani, buradan çıkarılacak politika seçeneği "Biraz daha kara yolları yapalım." şeklinde olmamalı; onu da hemen başlangıçta ifade etmek isterim.

Şimdi, dile getirmek istediğim ikinci husus bu bütçeyle ilgili Sayın Bakan. Biliyorsunuz, başlangıç bütçesine göre en büyük sapmanın olduğu bakanlık bütçesi Ulaştırma Bakanlığı, özellikle Karayolları. Yaklaşık 3-4 milyarla başladığı ödeneğini onun üzerine yaklaşık, kabaca 8, 9, 10, 15, 15'i belki bulmadı ama 10-12 milyar lira bir ekstreyle bitiriyor. Tabii, bunun kamu mali yönetimi açısından tartışacak çok yanı var ama tabii, onun muhatabı daha çok Maliye Bakanlığı olabilir. Siz şunu diyebilirsiniz: "Bize Maliye, Kalkınma bütçe verdi de mi biz yapmadık?" Ama burada, tabii, bunun sistemi bozucu yanını bir defa bir düşünmek lazım. İkincisi de tabii, orada bir belirsizlik var, son zamanlarda belli bir şeye oturdu bu. İşte, hemen, yılın başında bütçe kullanılıyor, sonradan ek ödenekler veriliyor ama ihalelere bunun etkisinin olduğunu söylemek mümkün. Yani, belirsizliği fiyatlandırıyor iş dünyası. Adam diyor ki "Ben bunu üç ayda mı alırım, altı ayda mı alırım, dokuz ayda mı alırım?" İşte, ortalamalarına bakıyor, belki en kötüsüne göre bir fiyatla müteahhitler -ne derler- ihalelerde size fiyat veriyorlar. Dolayısıyla, bunu standarda oturtmak lazım. Yani, hakikaten biz bu kadar kaynağı kullanacaksak... Ben bunu Maliye Bakanlığına da defaatle söyledim, bu ben bürokratken de dile getirdiğim bir görüştü. Yani, nihayetinde biz bu parayı vereceksek başlangıçta biz verelim, önceliklerini de biz koyalım. Şimdi, burada, bir de müteahhit öncelikleri belirliyor. Yani, finansman durumu iyi olan müteahhit hızlı gidiyor -yol çok öncelikli olmayabilir- ama finansman durumu zayıf olan -fakat yol öncelikli olabilir- o müteahhit yavaş gidiyor. Dolayısıyla, işimizi biz kendimiz belirleyelim, parasını kendimiz koyalım, ihalede, böyle ne derler, çatır çatır pazarlığımızı yapalım, peşin para, paramız var. Hani, paranın ne zaman geleceği belli olmadan "YPK kararı çıkacak çıkmayacak, bir özelleştirme olacak olmayacak -ne bileyim ben- şuradan para aktarılabilecek" şeylerinin olmaması lazım. Bütçe kullanımına ilişkin buna ifade etmek istedim.

Birde bu şey meselesi "Hızlı iş yapalım, süratli iş yapalım"ın mahzurları da oluyor. Yani, bunu çıplak gözle de gördüğümüz yerde görmek... Mesela, ben işte, Ankara-Samsun arasında -şu sıralar artık bitti gibi ama- sürekli tamir yani uzun bir süre orada hiçbir şekilde bölünmüş yoldan gidemiyorsun, oradan oraya yol veriliyor falan, sürekli tamir meselesi tabii, bizim harcamalarımızı çok fazla artırıyor. Belli zamanlara, belli törenlere yetiştirme kaygısıyla açılışların yapılması maliyetleri artıran diğer bir husus. Bunlardan kaçınmak lazım artık. Bir de tabii bu sathi kaplama ve BSK meselesi var. Yani, siz çok daha iyi biliyorsunuz, işte, sathi kaplama yaklaşık iki yıl içerisinde bozuluyor yani sathi kaplama yaptığınız yer; iki yıl içerisinde BSK'ya çevirmezseniz yaptığınız işleri tekrar tekrar yapıyorsunuz, bir sürü para harcanıyor. Nihayetinde, bu devletin, bu milletin kaynağı. Buralarda, biraz daha, elbette üzerinizde birtakım siyasi -siz de siyasetçisiniz ama- hükümet kaynaklı veya milletvekilleri kaynaklı baskılar olabilir ancak bunlara biraz daha direnir hakikaten bu sathi kaplama BSK meselesinde... Yani, kaynağımız çok az Sayın Bakanım, bunu en iyi siz biliyorsunuz, bu kaynağı en verimli şekilde kullanmamız lazım, bu konuda Bakanlığınıza çok önemli bir iş düşüyor diye düşünüyorum.

Şimdi, biraz daha içerikle ilgili hususlara gelecek olursak: Bence işin başından itibaren bu ulaştırma sektörüne yönelik olarak vizyon hatalı konuldu. Yani tabii, bölünmüş yol, duble yol meselesi önemlidir ancak... Veya ben plandaki bir ifadeyle başlayayım, biliyorsunuz, Onuncu Kalkınma Planı 2013 yılında çıktı yani sizin iktidarınızın onuncu yılında, planda şöyle bir tespit var, diyor ki: "Ülkemizde şehirlerarası yolcu taşımalarının yaklaşık yüzde 90,5'i, yük taşımalarının ise yaklaşık yüzde 87,4'ü kara yoluyla gerçekleştirilmektedir. Taşımaların ulaştırma türleri arasında dengeli bir şekilde paylaştırılması ihtiyacı devam etmektedir." Tabii, bunlar kibar ifadeler. Diğer de, hemen arkasından: "Kara yolu baskın yapı, çevresel sorunlar ve kara yolu güvenliği sorunlarını da beraberinde getirmektedir." diye devam ediyor. Şimdi, tabii, sadece duble yol veya bölünmüş yollar için bir hedef konulması ve kaynakların büyük ölçüde, işte, yüzde 60 küsurunun oraya aktarılması modlar arasındaki o dengeli yaklaşımın hiç gözetilmemesi bence başından itibaren ortaya konulmuş hatalı bir vizyondur. Bölünmüş yol ihtiyacı elbette var, çok var hem de ama onun kadar önemlisi, işte, yük taşımacılığı meselesi, tren, demir yolunda yük taşımacılığı meselesi. Yani şimdi, dışa açık bir ekonomiyiz, rekabet etmemiz gerekiyor, yurt içerisinde de taşımayı en ucuz şekilde, en sağlıklı şekilde yapmamız gerekiyor. Şimdi, onların rakamlarını belki siz bize verebilirsiniz, bizim de bildiğimiz rakamlar var ama mesela, trenle taşımacılık ile kara yoluyla taşımacılık arasındaki farklar malum. Hatta, şunu söyleyebilirim: Ankara'da ürettiğiniz bir şeyi buradan Mersin'e taşıma maliyeti ile Mersin'den Çin'e gönderme maliyeti belki birbirine eşit, hatta yurt içerisindeki bu kısa mesafe daha pahalı. Nasıl rekabet edeceğiz? Yani kâr marjları azalmış, dünyada acımasız bir rekabet

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 39

var, bu rekabet içerisinde biz yük taşımacılığının yüzde 87,4'ünü... Bu, Hükûmetinizin onuncu yılında. Tabii, şimdi, yapısal meseleleri değiştirmek kolay değil ama biz şu anda takdir ederseniz ki 14'üncü bütçenizi tartışıyoruz, artık 14'üncü bütçede bunları sormanın hakkımız olduğunu düşünüyorum ben. 1'inci, 2'nci, 3'üncü bütçede soramayabiliriz ama 14'üncü bütçede buralarda daha dengeli bir dağılım olması beklenir. Nihayetinde, bu ülke... Çünkü işte, 2023 hedefleri, Sekizinci Plan'dan itibaren denediniz, sizin partiniz de çok fazla sahip çıktı, o vizyonları tekrar kendisi koydu, etti; bu hedeflere, 500 milyar ihracat hedefine ulaşacaksak ki o gerçekçi olmaktan çoktan uzaklaştı ama yine de her neyse yani birtakım hedeflere ulaşacaksak bu yük taşımacılığı meselesini çok düzgün bir boyuta getirmemiz lazım.

Hadi, ben dedim, şimdi, bu kötüydü, pek iyileştirilmedi ama son yıl nasıl olmuş filan diye baktım, şimdi, 2015 yıllık programdan bakıyorum, veriler hemen çıkmadı ama tahmini veriler konulmuş oraya, üç aşağı beş yukarı doğrudur, bunlar sizin kurumlarınızla birlikte yapılıyor, demir yolu taşımacılığında 2015 yılında 2014 yılına göre Sayın Bakanım, yurt içinde yüzde 10,7 gerileme bekleniyor. Niye? Tabii, doğru taşımacılık, demir yolu taşımacılığı ama hatlar uzun, işte, zamanında ulaşmıyor, bilmem ne oluyor, şu oluyor, bu oluyor, her neyse. Yani kara yolunun üzerine bu kadar yüklenilmesinden kaynaklanan nedenlerle kötü olan şeyde hani kötü olur da bir gelişme olur, gelişmeyi görürsünüz, dersiniz ki: "Hadi, bugüne kadar olmamış ama bundan sonra ümidim var." O ümidi de taşıyamıyoruz Sayın Bakanım.

Geçmişle mukayese etmenin çok anlamı yok ama biraz baktım şöyle, bilgilerimi tazelemek için, 1960 yılında 97 milyon yolcu taşıyorduk biz demir yoluyla, 2013'te 46 milyona düşmüş, yüksek hızlı trenlerle 2014'te 78 milyona çıkmış. Hadi, 1960'ta otomobil o kadar yaygın değildi, sonraki bir yılı alayım dedim bugünle mukayese etmek için, mesela 1990, yani 90'da 139 milyon kişi demir yoluyla taşınırken şimdi 78 milyon kişi taşıyoruz. Daha vahimi yükte, yükte de... Daha vahimi demeyeyim, burada bir artış var ama tabii olması gerektiği şekilde değil. Yani demir yolunda 14,3 milyon ton taşıma varken -tabii, bu da yine mutlak rakam yani bu, toplam taşınan mal içerisinde çok yüksek değerlerdir bunlar, belki yüzde 100'üydü- şu anda 26 milyon ton taşıyoruz. Bunlar tabii çok düşük rakamlar. Ana hat uzunluklarına da baktığımızda o günden bu güne yük taşımacılığında yani cumhuriyetin ilk yıllarından veya 1950'li, 60'lı yıllara göre kayda değer bir gelişme olmadığını görüyoruz. Bunun farkında olunmadığını düşünüyorum, bunun farkındayız, farkındasınız ancak bir şey yapılamadığı veya yapılmadığı, ihmal edildiği ortada. Hâlâ yani en son seçim beyannamelerinde de yine çok güçlü bir şekilde, mutlak rakam vererek bölünmüş yol hedeflerinin konulması bu konuda bizi çok fazla ileriye doğru ümitlendirmiyor.

Şimdi, vaktim azaldı, o yüzden biraz daha kısa geçeceğim Sayın Bakan. Şimdi, bu e-ticaretle ilgili bir şey söylediniz, dünyada tabii e-ticaret hızla gelişiyor, bunu hepimiz biliyoruz ancak ben bununla ilgili hep kaygılıyım, e-ticaret bizim aleyhimize gelişiyor yani e-ticarette bizim dış ticaret açığımız çok yüksek, e-ticaret yoluyla. Bu artık, insanların oturduğu yerden bir ithalat kapısı hâline geldi, hani, biz yurt içi tüketimi kısılam derken ithalatı da e-ticaret yoluyla artırmanın ciddi bir stratejisinin olması lazım. Ben Kalkınma Bakanlığında bununla ilgili stratejik çalışmaların detaylarını da biliyorum, orada da bu bakış açısı maalesef yok. Yani şimdi, sektöre bakarken e-ticaret yaygınlaşsın, e-ticaret yaygınlaşsın da biz bu işten ne üteceğiz ülke olarak? Bu bize vergi açısından ne kaybettirecek, ne kazandıracak, dış ticaretimizi nasıl etkileyecek; öyle bakmamız lazım, yoksa sadece sektöre bırakırsak Sayın Bakanım, onlar "E-ticaret artsın, gerisi önemli değil." Ama siz Hükûmet olarak, bizler de milletvekili olarak meselere daha makro ölçekte bakmamız gerekiyor. Bu konunun çok önemli olduğunu düşünüyorum.

Şimdi, hava yolu taşımacılığıyla ilgili, tabii, bütün dünyada da, bizde de dünyanın da üzerinde... Tabii bizim bazımız çok düşük olduğu için dünyanın üzerinde olması da normal, işte, dünyanın 3 katı kadar ortalama büyüme sağladık diyoruz hava yolu taşımacılığında, burada kayda değer ve takdire şayan gelişmeler var, bunları inkâr edecek değiliz. Ancak, burada ben bu transit taşımacılıkla ilgili hususlarda, bilmiyorum, belki vardır ama öğrenmek istiyorum, soru kısmında değil, orada çok kısa geçiştirmek için burada söylüyorum, elinizde fizibilitesi var mı Sayın Bakanım bunun? Yani bu transit taşımacılıkta, özellikle İstanbul, İstanbul'u bir transfer merkezi hâline getiriyoruz, bunun bizim ekonomimize katkısı ne, bize maliyeti ne? Yani mesela, bunun sonucunda ne oldu? Bugün Atatürk Havalimanı yetmiyor, çok büyük bir yatırım yapmak durumunda kalıyorsunuz.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Niye Antalya'yı kullanmıyorsunuz diye ben sorayım mesela, yolcu transferinde.

ERHAN USTA (Samsun) – O da var, bir de bunun getirileri ile fayda maliyetlerine iyi bakmak lazım. Yani dünyada burada çok hızlı gidiyor olmamız bizim için mutlaka çok iyi iş yapıyor oluyoruz anlamına da gelmeyebilir. Yani varsa, ben buradaki o teknik çalışmayı öğrenmek istiyorum. Ben daha önceden, bürokratken bu tür bir şeye erişemedim.

Bir de bu yüksek hızlı tren setlerinde, geleceğe yönelik bir şey verdiniz ama şu anda, mevcutta yerlilik oranları durumu nasıl, hatta hafif raylılarda da? Çünkü onlarla ilgili şirketler kuruldu, biz de onlara zamanında olumlu görüşler vermiştik. Yani o setlerde ne kadar yerlilik durumu var?

Bir de son olarak Sayın Bakanım, Samsun'la ilgili birkaç hususu dile getirmek istiyorum, Sayın Başkanın da müsamahasını daha fazla istismar etmemek için. Yük taşımacılığı bağlamında yine, şimdi, Samsun'dan Ankara'ya yükü taşımak olağanüstü zor bizim açımızdan. Burada, Merzifon ile Kırıkkale Balışeyh arasında 170 kilometre yeni bir hattın yapılması Samsun-Ankara hattını çok ucuzlatıyor. Biliyorsunuz, Samsun bizim orada Karadeniz'e açılan kapımız, önemli bir merkez. Buraya biraz, Sayın Bakanım, zannediyorum, hızlı trenle ilgili, "proje aşamasında" diye bir şey gördüm, ben çok emin değilim ama yanlış da bakmış olabilirim. Bu önemli bir şey çünkü burada tünel, viyadük de yok. Yani bu yapılıyorsa da hızlandırmamız lazım, zaten çoktan yapılması lazımdı ama bunun çok hızlı bir şekilde yapılmasının bizim ekonomimize çok ciddi katkısı olacaktır. Bölge ekonomisine, Samsun bölgesine de olacaktır çünkü Samsun'un hakikaten ekonomik olarak bütün göstergeleri kötüleşmeye başladı. Nüfusa göre bütün ekonomik göstergeleri kötüleşiyor, en son bir gösterge vereyim, kişi başı kamu yatırımlarında 63'üncü sıradaymış Samsun, son yılda 11 basamak

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 40

daha geriliyor, 74'üncü sıraya. Yani sanki öyle bir gelişmiş yer gibi bakılıyor herhâlde ama bütün göstergeleri son derece kötüleşiyor, buraya bir bakmamız lazım.

Samsun'un lojistik merkez olmasıyla ilgili çalışmalar var, bu çalışmaların da hızlandırılması çünkü kalkınma planında Türkiye'ye ilişkin lojistik merkez konusunun önemli konu olduğunu zaten biliyoruz ama burada da sizlerin Samsun'a, o çalışmalara biraz daha katkı vermenizi istiyorum.

Bir de küçük bir yol şeyi söyleyeceğim, bu, Çarşamba-Ayvacı arası vardır, çok kötü bir yol. Tabii, daha önceden çok fazla gitmemiştik ama seçim nedeniyle defalarca gittim yani bırakın bölünmüşlüğü filan normal yol yok neredeyse. Bu, iki tane ilçe merkezi, bunun da bir an evvel programınıza alınmasını sizlerden talep ediyoruz.

Bir kısım sorularım olacak, onları daha sonraki aşamada dile getiririm.

Çok teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

KADİM DURMAZ (Tokat) – Devamında Erbaa'ya bağlanıyor bu yol.

BAŞKAN - Sayın Durmaz, söz sizin.

Buyurun.

KADİM DURMAZ (Tokat) – Teşekkür ederim.

Sayın Bakanım, Sayın Başkanım, değerli arkadaşlar, saygıdeğer bürokratlar, basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Az önce sevgili dostumun izah ettiği yolun devamı Kelkit Vadi'si'ni en kısıdan Samsun'a, Çarşamba Havalimanı'na ulaştıran bir yol Sayın Bakanım. Bu yol yapıldığında ne olacak? Bu yol yapıldığında... Erbaa'da sayısı bir zamanlar 30 olan toprak sanayicisi sayısı 15'e düştü. Yani navlunu içindeki yüklediği tuğladan daha pahalı olan bir sektör. Bu anlamda sahile daha çok ticari bağ ve beraberinde getirileri olacak. Bir diğer avantajı da şu: Hasan Uğurlu Barajı Yeşilirmak'ın getirdiği alüvyonlarla doluyor ama burada, o toprak sanayicilerinin söylediği ve belli kurumların yaptığı analizlere göre buradaki etken maddeden çok kaliteli tuğla ve beraberinde seramik ve benzeri yapı malzemelerinin imalatının yapılacağı şeklinde bir çalışma yaptılar, bu konuda da bize bir dosya verdiler, bunları size sunacağız. O barajın ömrü seksen yıl daha uzayacak bu maddeyi toprak sanayicileri kullandığı zaman. Aynı zamanda, beraberinde yöremizdeki doğa tahribatını da önleyip rastgele yerlerden, ormanlık alanlardan ya da insanların görüp tepki göstermediği alanlardan aldığı toprağı da böylece almamış olacaklar Sayın Bakan.

Türkiye Cumhuriyeti'nde uzun süreli Ulaştırma Bakanı olan bir şahsiyetsiniz. Ülkemize verdiğiniz emeklere teşekkür ediyoruz. Birçok eksikliğimiz var, inanıyoruz bu eksikliklerin bu olumlu eleştirilerle, doğru bir yol haritasıyla azalacağına da yürekten inanıyorum.

Demir yollarına, hızlı tren ve benzeri bütçelerle değerli bir sunum yaptınız ama diğer taşımalarla göre daha az yatırım payının ayrılma nedenini tabii, çok bilemiyoruz ama dünyada gelişmiş ülkelerde ikisi ülkelere çok ciddi katkı sağlamakta. Biri, suyla ulaşım; diğeri, demir yoluyla ulaşım. Bu anlamda, demir yolu ağıımızın hızlı tren olmayanların da taşıma standardının modernize edilmesinin ülkemize ciddi katkılar sunacağına inanıyorum çünkü aksi hâlde, kara yolları ve buna bağlı sektörlerin dışa bağımlı olan o anlamdaki bütçemize de ciddi zararlar verdiğini herkes bilmektedir.

Demir yolları diğer ulaşım "mode"ları arasında taşıma açısından da aldığı az payla insanlar tarafından da kullanılır olmaktan çıkmıştır. Az önce, değerli arkadaşımızın verdiği rakamları aldık, bu anlamda da ciddi bir yatırım yapılması gerektiğini görmekteyiz.

Kara yollarından yararlanan engellilere yönelik düzenlemeler yapılmakta, görüyoruz ama artırılmasında mutlak yarar var diyoruz. Yol kenarı denetim istasyonlarının yetersizliği ve denetim eksikliği sebebiyle trafik güvenliği yeterince sağlanamamaktadır. Kara yolunda sadece belgeli firmalar denetlenmekte, yetkisiz firmalar ise denetlenmemektedir. Kara yollarında akıllı ulaşım sistemleri henüz kullanıma sunulmamaktadır. Bu durumda çağın gerektirdiği sistemler kara yoluna yeterince entegre edilememiştir.

Ticari amaçlı taşıma işlerinde kullanılan akaryakıt lüks kullanımdan çıkarılarak ÖTV kaldırılmalı ya da iade yapılmak durumundadır.

Ülkemizde eğerc sanayinin, kalkınmanın, belli işletmelerin Anadolu'ya yayılmasını istiyorsak taşımada verilecek mazotu da tekrar Bakanlığın ve Hükümetin gözden geçirmesi gerekmektedir.

Hava yolunda üretim gücünü artırırken diğer taraftan da devletin sosyal güvenlik harcamalarını azaltan genç iş gücü, Türk Havayolları, TAV ve Çelebi Hava Servisi gibi marka hâline gelmiş kuruluşlar, havalimanlarının yurdun her tarafına yaygınlaşmış olması nedeniyle birçok hizmeti vermektedir, dünya çapında da iyi bir yeredir. Bu konuda emeği geçen herkese, başta şahsınıza teşekkür ediyoruz.

Nitelikli personel eksikliği, plansız altyapı, rekabet ortamının tesis edilememesi, nitelikli eğitim elemanı eksikliği, bakanlıklar ve kurumlar arası koordinasyon zafiyeti, sivil havacılık otoritesinin özerk yapıya kavuşma ihtiyacı, hava sahasının yapılandırılmaması ve benzeri eksikliklerle bu güzel çalışmalar belli noktalarda zayıflık göstermektedir.

Ülkemizin konumu, Türkiye'nin uluslararası turizm çekim merkezi olması, turizm ve dolaylı olarak da hava yolu pazarının yüksek büyüme potansiyeli, dış ticaretin büyümesine paralel hava kargo taşıma ihtiyacı, Avrupa'da yaşayan Türk nüfusun doğal ve sabit potansiyel olduğunu da düşündüğümüzde, bu anlamda ciddi hamleler yapmamız gerektiğini bize hatırlamaktadır.

Avrupa Birliği'nin son dönemde başlattığı ve üye ülkelerin hava yollarına avantaj sağlayan uygulamalar, Türkiye'nin komşu ülkelerinde yaşanan ve yaşanması muhtemel terör, güvenlik ve benzeri sorunlardan ötürü ülkemizi de ciddi tehdit etmektedir.

Kombine taşımacılık anlayışının yeterince gelişmemesi nedeniyle deniz taşımacılığının hak ettiği büyümeye bir türlü ulaşamadığını görmekteyiz. Ülkemizde denizcilik kültürünün, denizcilik bilincinin yetersiz olması bunlardan biridir. İhtisas limanları

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 41

henüz oluşturulamamıştır. Üç tarafı denizlerle çevrili bir ülke olmamıza rağmen, şehirler arası deniz ulaşım ağının bulunmaması ciddi bir eksikliktir. Deniz ticaret filomuzun –siz de ifade ettiniz- yaşlı gemilerden oluşması ülkemizin rekabet gücünü azaltmaktadır. Diliyoruz, kısa sürede bu da atlatılacaktır. Bilimsel deniz ve deniz altı araştırmaları stratejisinin bulunmaması da ülkemizin gelişen dünyada bir eksiklidir. Denizcilik sektöründe bulunan pek çok kurum ve kuruluş olmasına rağmen, ortak bir denizcilik stratejisi henüz oluşturulamamıştır. Kabotaj taşımacılığının yetersiz olması, deniz ve demir yolu entegrasyonunun yeterli düzeyde olmaması ülkemizin bir dezavantajıdır. Denizcilik taşımacılığının geliştirilmesi bu anlamda sizlerin bütçelerde yeteri kadar vereceği desteklerle olacaktır.

Özel sektörde ve benzeri tersanelerde olan kazaların azalması denetiminin iyi olduğu anlamındadır. Bu konuda da alınmış mesafeden ötürü emek verenlere teşekkür ediyor, kutluyorum.

Haberleşme ağında sektörde yer alan ve benzeri mali yükümlülüklerin oranlarının çok yüksek olması bir olumsuzluktur. Sektörde donanım ve yazılım ürünleri ve teknolojik olarak da dışa bağımlılığın çok fazla olması öz kaynakların dışarı gitmesine neden olmaktadır. Bilgisayar okuryazarlığının azlığı, ortak bilgi bankasının kullanılamaması, İnternet hizmetlerinin de pahalı olması bir başka dezavantajdır.

Değerli arkadaşlar, Sayın Bakanım, değerli bürokratlar; ekonomik kalkınmanın refah toplumu olmanın lokomotif sektörünün ulaşım ve iletişim olduğunu hepimiz biliyoruz. Ulaşım olmazsa üretim olmaz, istihdam olmaz, turizm olmaz, sanayi olmaz. Ulaşım ve haberleşmenin ülkemizin gelişmesi ve kalkınması için en önemli unsur olduğunu ifade ediyorum.

Dünya Ekonomik Forumu 2015-2016 Küresel Rekabet Raporu'na göre ülkemiz makroekonomik ortam ve kurumsal yapılanmadaki bozulma sonucu 140 ülke arasında 6 basamak gerileyerek 51'inci sırayı almıştır. Ulaşım ve haberleşme kalitesinin düşük olduğu bir ortamda rekabet sağlamak pek mümkün olmayacaktır.

Dünya Ekonomi Forumu'nun son raporuna göre, Türkiye ulaştırma genel altyapısının yeterliliğine göre dünyada 144 ülke arasında 33'üncü sırada yer alıyor. Aynı raporda Türkiye, 144 ülke arasında otoyol kalitesi sıralamasında 40'inci sırada, çok önem vermediğimiz demir yolu kalitesi sıralamasında ise 48'inci sırada, liman kalitesi sıralamasında ise 57'nci sıradadır. Dolayısıyla, kara ulaşım kalitemiz Hükümetinizin de çok ciddi önemseydiği bir konudur ama buradaki yerimiz 33'üncü sıradır.

Ulaşım, günümüz dünyasında küreselleşme ve ekonomik büyümeye paralel olarak hızlı bir değişim gösteriyor. Avrupa ülkelerinde son verilere göre yolcu taşımacılığının yüzde 83,5'i kara yolu, yüzde 7,7 demir yolu, yüzde 8,2 hava yolu ve yüzde 0,6'sı denizle yapılıyor. Amerika Birleşik Devletleri'nde yolcu taşımacılığı yüzde 87 kara yolu, yüzde 0,8 demir yolu ve yüzde 12,2 hava yoluyla yapılıyor.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Durmaz, bir dakika lütfen.

Buyurunuz.

KADİM DURMAZ (Tokat) – Türkiye'de ise yolcu taşımacılığının yüzde 91'i kara yollarıyla, yüzde 2,2'si demir yolu, yüzde 0,3'ü deniz yolu ve yüzde 7'si hava yoluyla yapılmaktadır.

Avrupa Birliği ülkeleri ve Japonya'nın demir yolu kullanımının diğer ülkelere kıyasla çok daha fazla olduğu görülmektedir.

Kara yolu taşımacılığının neden olduğu çevresel sorunlar ve kara yolu güvenliği sorunları tüm gelişmiş ülkelerin gündeminde öncelikli yerini korumaktadır.

Ulaşım sektörü, ekonomik ve sosyal gelişmeye olumlu katkısının yanında “fossil yakıtlar” gibi yenilenemeyen enerji kaynaklarının ana tüketicisi durumunda bulunmaktadır.

Aynı zamanda, ulaşım sistemleri kaynaklı gürültü ve hava kalitesini olumsuz etkileyen sera gazı salınımı da toplum sağlığı için tehdit oluşturmaktadır.

Sürdürülebilir ulaştırma politikaları oluşturularak ulaştırmanın çevresel, ekonomik ve sosyal etkilerinde dengesinin korunarak gelişiminin sağlanması olmazsa olmazımız olmalıdır.

Trafik kazaları bir kalkınma problemidir. Evet, gelişmekte olan diğer ülkeler gibi Türkiye'de de trafik kazaları bir kalkınma problemi olarak karşımıza çıkıyor. 2001'den 2010'a kadar Avrupa Birliği ülkelerinde ölümcül trafik kazalarında yüzde 43; 2010 yılında ise bir önceki yıla göre ölümcül kazalarda yüzde 11, yaralı içeren kazalarda ise yüzde 6,2 oranında azalma görülüyor.

Türkiye'de ise 2001'den 2010'a kadar ölümcül trafik kazalarında yüzde 6,5; 2010 yılında ise bir önceki yıla oranla yüzde 8 azalma görülürken, 1990'dan 2000'e kadar ise yaralı içeren kazalarda yüzde 25 oranında bir artış yaşanıyor. Bu istatistiklerle Türkiye Avrupa Birliği ülkeleri arasında en yüksek kaza sayısına ve en az yıllık kaza düşüş oranına sahip ülkelerden biri konumundadır.

Değerli arkadaşlar bu rakamlar bile durumu izah etmeye yeterlidir. Ülkemizde, değişen şartlara uyum sağlamak, gelişen ulaştırma, denizcilik ve haberleşme ihtiyaçlarını daha etkin karşılamak ve bu önemli alanlardaki koordinasyonun verimliliğini artırmak için benimsenen politikalar ne yazık ki yetersiz ve kısıtlıdır.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, yük ve yolcu taşıma hizmetlerinin etkin, verimli, ekonomik, emniyetli ve çevreye duyarlı olma noktasında gereken hassasiyeti göstermemektedir. Yolları, köprüleri, alt geçitleri, havalimanlarını ihtiyaca göre belirlemekte, planlamadan yoksun birazcık da keyfiyete göre belirlemektedir. Bunun bir an önce olması gerektiği noktaya taşınmasını arzu etmekteyiz. Bu, bazen, insanlarda beklenmeyen rantları, ekolojik dengeyi, doğayı, çevreyi ya da bir kısım arazilerin de talanını beraberinde getirmektedir.

Üçüncü köprü inşaatı belirli bir rant alanına dönüştürülmüş, ayrıca doğayı ve ekolojik dengeyi olumsuz etkilemiştir.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 42

Anayasa Mahkemesinin, dev projeleri Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) Yönetmeliği hükümlerinden muaf tutan düzenlemeyi iptal etmesine rağmen İstanbul Boğazı'na yapılan üçüncü köprünün ve Kuzey Marmara Otoyolu Projesi inşaatının ÇED'siz sürdürüldüğü herkesçe bilinmektedir.

Yine, İstanbul'da "mega proje" olarak tanıtılan havaalanı inşaatı "Ben yaptım oldu." dercesine çevredeki su kaynaklarını ve su havzalarını yok edecek değerde göze alınmalıdır.

Bu ağaçları kesecek olmasalar, ağaç olmayan, ranta açılmayan bir bölge düşünülse kimse üçüncü köprüye de karşı çıkmayacaktır. Bundan sonraki planlamalarda ilgili birimlerin, sosyal sorumluluk alanında görev yapan belli kurumların önerilerini dikkate almanın, yapacağımız harcamalar ve kamu kaynaklarının verimli kullanılması açısından önem arz edeceğine inanmaktayım.

Havaalanı yapılacak yere gidip bir baktığımızda, İstanbul'un en son tarım arazileri civarına yapılacak yollarla beraber ne hale geleceğini ve bir bölümünün de geldiğini birlikte görmekteyiz ve bunun devamında, ısrarla Karadeniz halkı yaylalarının doğal dokusunun bozulmamasını istiyor Sayın Bakanım ama biz de inatla yol yapalım istiyoruz. Gelin, bu insanlar, dedesinden gördüğü yaylaya yine doğal ortamlarda gitsinler ama bu doğayı koruyalım.

Buraya gelen turistler, buraya son zamanlarda moda hâlinde Arap dünyasından gelenler o Karadeniz'in doğal yaylalarına, yeşilliğine ve o güzel tarihi dokusuna, ağacına gelmektedir.

Sayın Bakan, değerli milletvekili arkadaşlarım...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Durmaz, ikinci sürenizi de vereyim.

Buyurun.

KADİM DURMAZ (Tokat) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım görevde olduğu süre içerisinde ilimize çok ziyaretlerde bulunan bir değer. Ancak, biz, Tokat'a verdiğiniz sözlerin artık sırayla yerine getirilmesini istiyoruz Sayın Bakanım.

Az önce sunumunuzdaki o haritaya baktım Karadeniz'i güneyden koridora bağlayan 12.163 kilometrelik yollarımız var. Bunlardan kırmızı olanlar herhâlde yapılmakta olan yollar yeşil de ...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Kırmızı bitmiş olanlar.

KADİM DURMAZ (Tokat) – Kırmızı bitmiş olanlar, tamam düzeltiyorum.

Yeşil de sunumu insanlara güzel geliyor, Karadeniz'in ortasında bir yeşillik olunca ben bu da tasarlanıyor ya da bitmiş diye düşündüm.

Ünye-Akkuş-Niksar yolu...

Ben, Tokat basınından buraya alıntılar getirdim. Bunların hepsinde zatıalınızın verdiği sözler ve demeçler var. Yine Mecliste de çok kısa dile getirdim, zatıalınız yoktunuz. Tokat'a verilmiş bir havaalanı sözünüz var Sayın Bakanım. Siz demiştiniz ki: "Tokat'taki havaalanı çok ilkel, Tokat artık birinci lige çıkmalı. Bunu da başaracağız."

Tabii, burada "Bakan gitti, sözü kaldı." diyor.

Yine "Söz uçtu ama Tokatlı hâlâ uçamadı." diye bir başlık atmış bizim Tokat'ta bir yerel gazetecimiz.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Binen yok ki.

KADİM DURMAZ (Tokat) - Efendim?

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Uçağa binen yok ki, binen yok.

KADİM DURMAZ (Tokat) – Var, var, var.

Yine, Sayın Başbakanımız 21 Mayıs'ta Tokat'a gelmiş, Tokat'a beklenen sözü vermiş "havaalanı ve hızlı tren" diye.

Yine "Havaalanı yapılacak, hızlı tren gelecek." demiş Sayın Başbakanımız ve Bakanımız da, devam ediyor.

Son zamanda bir gelişme oldu -eksiğimiz varsa Sayın Bakanım, değerli arkadaşlarımız tamamlayıp ya da düzetsinler- Tokat'a bir havaalanı yeri tespit edildi. Bununla ilgili 28 milyon lira istimlak bedelinin ayrıldığı söylendi. Yerel basında değerli milletvekili arkadaşlarım bununla ilgili açıklamalarda bulundular ve bu arada harita çalışması yapıldı oradaki köylülerin arazisine de şerh kondu. Bu şerh sonucu bu insanlar Ziraat Bankasından kredi alacaksa alamaz durumdadır ve hiçbir işlem yapamıyor, önlerini de göremiyorlar. Bu anlamda, Tokat, sizin 2016 yılı planlamanızda var mı? Az önceki kitapçıkta Tokat'ın ismini gördüm, son derece de sevindim, birazcık bu konuda köşeli bilgiler istiyoruz.

Yine, ayrıca, bu, az önce sözünü ettiğim Ünye-Akkuş-Niksar yolu, devamında Tokat-Turhal-Zile-Alaca yolu Karadeniz'deki 9 vilayeti, Gürcistan'ı ve devamındaki ülkeleri arkadaşlar Ankara'ya, Antalya'ya, Bursa'ya, İzmir'e, Konya'ya, güneye yaklaşık olarak 120 kilometre daha kısa sürede götürecektir. Eğer etki analizini, eğer bir getirisini düşünüyorsak bu anlamda da çok ciddi bir projenin olduğuna inanıyoruz.

Sayın Bakanım, Samsun'u Sivas'tan Kayseri'ye bağlayan yolun dışında, bir ilçemize giden 1 metre bölünmüş yolu yok Tokat'ın. Girilen 8 seçimde Adalet ve Kalkınma Partisine Tokatlı Türkiye ortalamasının üzerinde oy verdi ve bu verilen sözleri bekliyor. Biz de hemşerilerimiz adına bunları dile getirip takipçisi olmaya devam edeceğiz.

Yine, Sayın Bakanım, Tokat'ın Zile ilçesini Artova-Yeşilyurt ve Sulusaray ilçesine bağlayan yolumuz il özel idaresi bünyesinde. Bu yolun karayolları ağına alınarak... Orada bulunan çimento fabrikası dolayısıyla yüksek tonajlı araçlar da gidiyor. İl özel idaresinin makine parkı nedeniyle ve yapacağı bakımın ve onarımınla bu yolun insanların kullanabileceği hâlde kalması mümkün değildir.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 43

Yine Tokat-Almus yolu, Sayın Bakanım, 2011'de bir iyileştirme yaptırınız o yolda, 3-5 kilometrelik bir bölümünde virajları düzeltildi ama burada aynı durum. Tokat-Niksar yolunun 25 kilometrelik bölümü ihale edildi, yapımı şu anda sürüyor.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

KADİM DURMAZ (Tokat) – Ancak köyün birinde 3 çiftçi yargıya gitmiş durumda, diğer köylüler de...

BAŞKAN – Sayın Durmaz, teşekkür ediyorum.

KADİM DURMAZ (Tokat) – Toparlıyorum Sayın Başkanım.

...yakasını tutup “Öbür dünyada iki elimiz yanınızda olabilir, biz yola müsaade ettik, biz istimlak bedelimizi alamadık, vebalimiz sizde kalır, siz sakın müsaade etmeyin.” diyorlar. Çok büyük bir mesafe değil, bu konudaki istimlak bedelleri konusunda da bir çalışma yapılırsa seviniriz.

Yine, Tokat'ı Sivas'a bağlayan meşhur 1.600 metre Çamlıbel Geçiti'ni biliyorsunuz bu yaklaşık olarak 1.000 metre civarında, kottan tünelle 600 metre çıkılmadan şey yapılıyor -karış karış buraları da biliyorsunuz- bunun da önümüzdeki dönemde gündeme alınmasını istiyoruz.

Karadeniz'i güneye bağlayan Fatsa üzerinden açılan yol, Tokat'a çok fazla bir şey getirmedi Sayın Bakanım. Buna bağlayan ara yollar var... Zamanınızı fazla almak istemiyorum, bunları yazılı olarak takdim edeceğim.

Çok teşekkür ederim Sayın Başkanım, bir bölümünü de yazılı sunacağım daha da var.

BAŞKAN – Evet, teşekkür ediyorum, sağ olun.

Sayın Soluk, buyurun lütfen.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Sayın Başkan, Sayın Bakanım, Plan Bütçe Komisyonunun çok değerli milletvekilleri, basınımızın değerli temsilcileri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Daha önce birçok kez Bakanlıktaki mesai arkadaşlarımla bütçe hazırlayarak bu salonda beraberce bulunduk. Bütçe hazırlanmasının nelere, hangi gecelere, nasıl çalışmalara mal olduğunu yakinen bilen biriyim. Dolayısıyla amirinden memuruna, işçisine kadar Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığımızın bütün çalışanlarını, 100 binin üzerindeki mesai arkadaşlarımı sevgiyle, saygıyla selamlıyorum.

Sayın Başkan, izninizle Sayın Bakanımın zatiîlilerinde ekibini de yürekten kutluyorum. Türkiye genelinde destanlar yazıldığına birebir herkes, Türkiye'nin yaşayan, aklîselim her ferdinin şahit olduğuna da ben de şahidim. Elbette ki siyaset, birtakım şeyleri söylenecektir ama söylenenlerde de haklılık payı olmayanları da kabul etmek çok da doğru değil diye düşünüyorum.

Ben köylü çocuğuyum -aramızda birçok köylü çocuğu olan var- ham deriden çarık giydim, oysaki benim çocuklarım veya sizlerin çocukları değil çarık, değil lastik, altı kösele ayakkabıyla büyüyorlar dolayısıyla ülkemiz her geçen gün giderek gelişmekte ve gelişiyor. Dolayısıyla, cumhuriyetimizin kurucusu Mustafa Kemal Atatürk başta olmak üzere, o günden bizi bugünlere getiren, hizmet eden bütün devlet görevlilerini minnetle, şükranla, saygıyla anıyorum.

Ülkemizin kalkınması ve büyümesi için karayoluna, demir yoluna, deniz limanlarına, hava limanlarına, iletişim yollarına ihtiyacın olduğunu hepimiz biliyoruz. Altyapı yatırımlarının, yolun medeniyet olduğunu, ticaret olduğunu, kültürlerin kaynaştığını da yine hepimiz dünyada herkesin kabul ettiği gibi bizler de kabul ediyoruz.

Saygıdeğer Başkan, çok değerli milletvekilleri; yıl 2003, Mart ayının sabah 04.00'ünde, Ulus'taki PTT Genel Müdürlüğünde, Sayın Bakanımızın Başkanlığında 04.00'e kadar devam eden bir toplantıda ortaya bir şey koymuşlardı. “Bizim hafızamız olacak, bize yol haritası gösterecek, raflarımızda iletişimle, ulaşım ile ilgili ben herhangi bir projeye net olarak rastlamadım. Dolayısıyla, önce ulaşım “mode”ları arasında Türkiye'nin bugünkü ulaşım “mode”larının durumu nedir, ulaşım “mode”ları arasındaki entegrasyon ne olmalıdır, bizi 2023'e, 2035'e, 2053'e taşıyacak ulaşım ve iletişim çalışmalarımız ne olmalıdır kararını verdikten sonra 30'un üzerinde üniversitemizin konusunda uzman 43 öğretim üyesinin iki yılı aşkın Türkiye'nin ulaşım ve iletişim “mode”ları arasındaki entegrasyonla ilgili çalışmalarını birebir takip edip her altı ayda bir yapılan çalışmaları da paylaşarak nihayet ana plan stratejimizi kendileri hazırlamışlardır. Biz o günleri gerçekten yaşadık, ben milletim adına da, şahsım adına da Sayın Bakanımıza şükran ve minnet duygularımı ifade etmek istiyorum.

Buradan, ulaşım “mode”ları arasındaki bağlantılardan yola çıkarak Sayın Bakanımız da sunumunda, birçok arkadaşımız da bölgeler arasındaki yollarla, ulaşım ile ilgili bir şeyler söylediler dolayısıyla ben fazla zaman almamak için kısa kısa başlıklarla bazı şeyleri geçmek istiyorum. On üç yılda 6 bin civarındaki bölünmüş yolumuzun 24 binlere, Avrasya Tüneli, Ovit Tüneli, Kırık Tüneli, Geminbeli Tüneli, Kuzgunkıran, Borçka Tüneli, Deliktaş Tüneli gibi sayabileceğimiz daha birçok tüneli. İstanbul-Gebze-Körfez Köprüsü dâhil İzmir otoyolunu. “Yüzyılın projesi” olarak adlandırdığımız bir buçuk asırlık Marmaray rüyası, ülkemizin bir milat yaşaması, 2009'un 13 Martında yüksek hızlı trenle Ankara'dan Eskişehir'e hareketin başlaması ki bizi bu olay dünyada 8'inci, Avrupa'da 6'ncı yüksek hızlı tren kullanan ülke konumuna getirmiştir, bunu da elimizden herhâlde artık kimse alamaz diye düşünüyorum. Ayrıca millî tren yapımız, inşamız, 2017 yılının ilk çeyreğinde Sayın Bakanımızın da ifade ettiği gibi başlayacak. Sayın Usta'nın ifade ettiği Samsun'la demir yolu bağlantısı. Sivas-Samsun demir yolu biliyorsunuz, bakımda olduğu için şu anda o liman bağlantımız kesildi ama sizin söylediğiniz güzergâhın da planlamada mevcut olduğunu biliyorum.

Denizciliğimiz kara listeden beyaz listeye çıkmıştır, sadece beyaz listeye çıkmak kolay bir olay olmadığı gibi, orada tutunmak da kolay bir olay değil, dünya denizlerinde, dünya limanlarında âdeta cüzzamlı bir hasta gibi gemilerimiz tutuluyordu ama şu anda beyaz bayrak listesindeyiz.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 44

Ayrıca, Bakanlığımız yalnızca yol yapmakla, liman yapmakla, yat limanı yapmakla, havaalanları yapmakla değil diğer bakanlıklarımızla da beraber, sosyal içerikli çok projeler yapmıştır. Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığıyla birçok ortak proje yürütmüşüzdür. Millî Eğitim Bakanlığımızla bilgi teknolojileri sınıfları, fen laboratuvarları, FATİH Projesi gibi devasa bir projeye imza atmıştır. İçişleri Bakanlığımızla bölgelerinde, illerinde görev yapan polislerimizin senede birkaç defa Ankara'ya eğitim için gelmelerine yönelik olayın durdurulmasından sonra, ilgili İçişleri Bakanlığıyla tek noktadan onlara orada, polislerimize bulundukları illerde eğitim verilmesiyle ilgili; YÖK Başkanlığıyla birlikte 102 üniversitenin 204 amfisinde web tabanlı, tek noktadan İngilizce eğitimi verilmesiyle ilgili sosyal içerikli projelerin de hep yanında olmuşlardır.

Kara yollarına bir göz attığımızda, gerçi detaylıca söylendi: 6.101 kilometreden 24.280 kilometreye çıkan bölünmüş yolumuzun yanında tabii ki tek yollarımız da vardır, tek yollar da yapılmıştır. Bu bölünmüş yolların ülkemizdeki fayda-maliyet analizlerine bakıldığında, özellikle değeri hiçbir şekilde karşılanmayacak can kaybına baktığımızda 65.500 kilometre kara yolları ağında 52 milyar 300 milyon hareketlilik varken 100 milyon taşıt kilometredeki can kaybımız 5,72'dir. Bu hareketlilik, gene aşağı yukarı aynı kilometrede, 66 bin kilometrede, 103 milyar hareketliliğe çıktığındaki can kaybımız 100 milyon taşıt kilometrede 2,17'ye inmiştir, 2023 hedeflerimizde ise 1'in altına girmek Bakanlığımızın hedefidir.

Ayrıca, 2023 yılında 37 bin kilometre bölünmüş yola ulaşılması -yapılan şûrada- konulan bir hedeftir. Burada 8 bin kilometre de otoyol hedefimiz mevcuttur. Tabii, bunlar sadece bir temenniden ibaret değil, bu Komisyonun bilgisine, görüşlerine sunulan, ulaşılan ve erişilen...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Bir dakikanızı rica edeyim Sayın Soluk.

Buyurun.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – 2011 bütçe kitabımızda da bunlar konmuştur, hedeftir, hayal değildir. Bunu da ifade etmek isterim, tabii, Sayın Bakanımızın da hoşgörüsüne sığınarak çünkü attığımız adımlar ve bu bilgiler... Belki bu Komisyon'da bu şekilde konuşmak doğru da olmayabilir ama hep onun denetimindeydik. O bakımdan bunları ifade etmek isterim.

Ayrıca, bölünmüş yolların sathi kaplama olarak ihale edilmesini... Geçmişteki yollar sathi kaplamalı olarak ihale...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Arkadaşlar, şeye basmayın isterseniz.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Ben bir yere basmıyorum ama.

BAŞKAN – Sistem biraz netameli.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Zaten iki kelimeyi zor bir araya getiriyorum, onu da kesiyorsunuz Başkanım!

MUSA ÇAM (İzmir) – Estağfurullah.

BİHLUN TAMAYLIGİL (İstanbul) – Habib Bey, maşallah, iki kelime bir araya gelmiyorsa on iki kelime geldiğinde ne yapacağız!

BAŞKAN – Sayın Bakanım, yapmayın efendim yani.

Efendim, ben sürenizi tazeleyeyim dört dakika olarak.

Buyurunuz.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Peki.

Yollardaki bu can kaybının azalmasına rağmen, Sayın Bakanımızın da ifade ettiği gibi, Sayın Usta'nın da ifade ettiği gibi, kaza sayılarımızda artış vardır. Bunların da trafikten, emniyetten alınan bilgiye göre yüzde 85, yüzde 90'ının sürücü kusurundan kaynaklandığını, daha önceki yolların sathi kaplamalı olarak ihale edilmesi... Çünkü, ülkemizde kim taş taş üstüne koymuşsa şükran duygularımı ben ifade ettim ama teker dönen yere yol demişiz fakat tekerin dönmediği yerleri yapıldıkça görmeye başladık. Özellikle, 2008'den itibaren ihale edilen bütün ihalelerin sıcak kaplama, BSK dediğimiz sıcak asfaltla ihale edildiğini ancak sathi kaplama ile sıcak kaplama arasındaki maliyet farkları nedeniyle de... Ki buradan, Komisyondan geçen çok hoşgörülü bütçelerle gerçekten büyük hizmetler yapıldı. Zaman zaman "Keşke ek bütçede Komisyonuza gelseydi." şeklinde ifadeler olmasına rağmen... Gelseydi ama onun da yine bir kurallar çerçevesinde kullanıldığı malumlarıdır. Dolayısıyla, 2023 hedeflerinde, en az 40 bin kilometre sıcak asfaltla ulaşmak da hedeflerimiz arasındadır.

Demir yollarımıza gelince... Atatürk'ün "Demir yolu bir ülke için bir refah ve zenginlik yolu." ifadesinden yola çıkarak, Osmanlı'dan topraklarımız içerisinde kalan 4.136 kilometreye, savaştan çıkmış bir ülke tırmakla, kazmayla, kürekle 3.764 kilometre demir yolu yapmıştır 1946'ya kadar. Ancak, 1946'da bütün dünyada olduğu gibi bizim ülkemizde de kara yollarına bir yönelme olmuş ancak dünya lokomotifteki gelişmeyle 70'li yıllarda tekrar yolunu demir yollarına çevirirken biz kara yoluna devam etmişiz, ta ki 2003'e kadar. Ancak, oraya gelmeden bir şeyi ifade etmek istiyorum: Biliyorsunuz, bizim ülkemiz coğrafi yapısı itibarıyla doğu-batı aksında yol güzergâhlarımız 6 güzergâh hâlinde oldukça kullanışlı ve yaygın fakat kuzey-güney akslarına baktığımız zaman bağlantıların olmadığını... 2007 yılında Sayın Bakanımız bu konuyu da masaya yatırarak 2007 yılında kuzey-güney bağlantısını, Karadeniz-Akdeniz bağlantısını 18 güzergâh olarak belirlemişlerdir. Bu 18 güzergâh hem şehirlerimizi birbirine yaklaştırıyor -bir tepsinin içerisindeki böreğin dilimlenmesi gibi- hem kuzey ile güney bağlantımızı sağlıyor. Mesela, benim ilim, Sayın Bakanımızın da ilinden geçen 3 tane kuzey-güney hattıyla kesiliyor. Bunlardan bir tanesi Ünye-Cevizlidere, Akkuş-Niksar-Tokat-Çamlıbel. Çamlıbel'deki tünelin uzunluğu da 4,5-5 kilometre ve çift tüptür, onun da projesi bitmek üzeredir yanılmıyorsa. Şarkışla-Kaynar-Pınarbaşı-Göksun'dan Osmaniye ve Antakya'ya kadar...

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 45

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Efendim, Sayın Soluk, bir dakika, tutanaklara geçmiyor söyledikleriniz.

Buyurun, şimdi devam edin.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – “Osmaniye” dedin, onu tekrar et bir daha.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Ünye-Cevizlidere-Akkuş-Niksar-Tokat-Çamlıbel-Bedirli-Direkli-Şarkışla-Kaynar-Pınarbaşı-Göksu’dan Osmaniye’ye bir bağlantımız var kuzey-güney hattı, 11’inci güzergâhtır. 12’nci güzergâh Ordu-Uzunisa-Topçam-Mesudiye’den gelip gene Sivas’tan güneye inen bir güzergâh. Diğer güzergâh, Giresun-Duroğlu-Eğribel-Şebinkarahisar’dan güneye inen bir güzergâhtır. Dolayısıyla, Sayın Bakanım, biz de o kuzey-güney arasında artık faydalaniyoruz, bunu bilginize arz etmiş olayım.

Demir yollarıyla ilgili, Sayın Bakanımın da ifade ettikleri gibi, gerçekten, 2003’e kadar kaderine terk edilen demir yollarının Sayın Başbakanımızın, bugünkü Cumhurbaşkanımızın “Demir yolları kaderine terk edilemez, devlet politikası hâline getirilmelidir.” talimatıyla demir yollarının 400 milyon olan yıllık ödeneği 4,5 milyarla başladı, Sayın Usta da onu -DPT’den- gayet net bilir.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Talimat bilgisi hariç, talimatı bilmez.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Demir yollarıyla ilgili çalışmalar gerçekten geçmişe göre hız kazandı. Yüz yıl anahtar değmemiş somun civata bağlantıları, âdeta vagonlar duruyor, raylar yürüyor bir hâldeydi. Ortalama süratin 9-10 kilometreye düştüğü bölgelerimiz vardı, bunlardan bir tanesi de benim ilim olan Sivas ile Samsun arasındaki demir yolu güzergâhı. Bu güzergâh on beş, on altı saatte gidiliyordu; şu anda dört buçuk saate düşecek şekilde altyapısı yenileniyor. IPA fonuyla yapılıyor ve bu IPA fonuyla yapılan 258 milyon avro da bir kaynak kullanılıyor orada.

Diğer bir taraftan, yap-işlet-devret modellerinde... Hatta bir şey daha ifade edeyim: Demir yollarında 76,9 milyon olan yolcu bugün 180 milyonun üzerine çıkmıştır. Ayrıca, yük taşımalarının da 15,8 milyondan 25,9 milyona çıktığını, burada da yüzde 64’lük bir artış olduğunu ancak yeterli olduğunu ifade etmek mümkün değildir diye düşünüyorum.

Sonra, demir yollarıyla, ana hatlarımızla ilgili yine 20 tane planlanan lojistik merkezin ana güzergâhlara, demir yollarına kılçık hatlarla bağlanmasıyla ilgili, Yüksek Hızlı Tren Bölge Müdürlüğünden önce mevcut olan 7 tane bölge müdürlüğümüze verilen talimatla bütün lojistik merkezlerin, OSB’lerin, demir yolu ana güzergâhlarına, kılçık hatlarla bağlanması mümkün olan fazla üretimi olan fabrikaların da fabrikayla müşterek hareket ederek onların da yüklerinin navlun fiyatlarının düşük olarak tüketim, pazar alanlarına gitmesi için çalışmaların başladığını biliyordum, onun da devam ettiğini tahmin ediyorum.

Bizim Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı olarak yap-işlet-devrette ülkemizdeki bakanlıklar arasında en başarılı bakanlık olarak ifade edersem burada bir hakkı teslim etmiş olurum. Bir defa, ihale yasaklılarının yap-işlet-devrete girer, giremez mevzu söz konusu olamaz. Çünkü 4735’e, 4734 Kamu İhale Kanunu’na tabi değildir yap-işlet-devretler; 3996 sayılı Kanun kapsamında o ihaleleri yapmaktayız ve biz bu ihaleleri yaparken de etüt çalışmalarına başlanıldığında fayda-maliyet, etki analizleri yıllarca yapıldıktan sonra masaya yatırılan ve ihale edilen projelerdir. Bunlardan bir tanesi...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Soluk, lütfen, toparlar mısınız.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Biraz da Bakan’a bırakın, o söylesin. Hepsini sen anlattın.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Bakanım sorularınızı cevaplayacak.

BAŞKAN – Sayın Soluk, son iki dakikanız.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Evet, toparlıyorum.

Köy meydanı gibi bir havaalanımız vardı, başkente yakışmayan bir havaalanı. Bu havaalanı yap-işlet-devretle ihale edildi ve biz burada iç ve dış hatlarda yolcu garantisi vermiştik. İç ve dış hatlardaki yolcu garantilerinin tablosuna baktığımızda -yolcu garantisi vermeden yapsak ne olurdu, onu sonunda söyleyeyim- iç hatlarda verilen yolcu garantisi 556 bin; dış hatlarda verilen yolcu garantisi 735 bin. Dış hatlara yolcu garantisinden dolayı ödediğimiz para 31 milyon 372 bin 710 avro. Bunu, devlet yolcu garantisi olarak Esenboğa dış hatlarda ödedi. İç hatlardan ise verdiğimiz garanti üstü elde edilen para 53 milyon 80 bin 848 avro. Aradaki fark 21 milyon 708 bin 138 avro, verdiğimiz garanti üstünden dolayı devletin cebine, kasasına giren bir paradır. Eğer biz bu garantiyi vermemiş olsaydık, bu da müteahhide gidecekti. Zaten yap-işlet-devretlerin de felsefesinde, mantığında yatan, yatırdığı paranın geri dönmesini garanti etmeden hiç kimse teklif vermez ve bizim yap-işlet-devretlerimizin hemen hemen tamamına yakınının garanti üstü kamuya bir kaynak sağladığı aşikârdır.

Ancak ilimle ilgili Sayın Bakanım, herhangi bir şey söylemeyeceğim. Çünkü Plan ve Bütçe Komisyonu üyeleri Türkiye’nin problemlerini, dertlerini konuşmak için buradalar. Her il bizimdir, her köşe bizimdir, memleketin her yeri bizimdir.

Bu bakımdan, ben 2016 bütçesinin ülkemize ve Bakanlığımıza hayırlı uğurlu olmasını temenni ediyorum. Gönül dolusu, mesai arkadaşlarımı tekrar tekrar selamlıyorum, sağ olun.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Yıldız, size süre vereyim.

Buyurun.

HÜSEYİN YILDIZ (Aydın) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Başkanım, Sayın Bakanım, değerli milletvekillerim, değerli bürokratlar, değerli basın mensupları; hepinize sevgi, saygılarımı sunuyorum.

Tabii, sabahdan beri konuşuyoruz, dinliyoruz, Sayın Bakanımızı da dinledik, en eski bakanımızı da dinledik.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 46

Değerli arkadaşlar, on dört yıldan beri AKP iktidarda. 2002'ye kadar olan yatırımları... 2002'den sonra ciddi derecede özelleştirme yaptınız, ciddi derecede, TELEKOM'un yüzde 49'u satıldı, yolların çoğu satıldı, özelleştirildi, deli paralar geldi ve havaalanlarının çoğu da yap-işlet-devret modeliyle verildi yani devletin cebinden herhangi bir para çıkmadı. Çoğu otoyolları, işte şu an İzmir-İstanbul arası çalışan yolları yine yap-işlet-devret modeli olarak verdiniz, bütçeden herhangi bir para çıkmadı.

Bu konuda aslında, on dört yıldan beri de dolaylı gelen vergi, direkt gelen vergilerin ciddi derecede girdisi olmuştur. Buna rağmen "Çok güzel işler oldu veya çok ciddi yatırımlar yaptık." dediğiniz zaman soru işareti geliyor benim kafama. O parayla şu an on dört yıldan beri Türkiye'den gelen vergilerle, yapılan özelleştirmeyle ben bu işlerin 3 katı daha fazla iş yaparım diye düşünüyorum.

Ben Sayın Bakanım ile daha önce de bir görüşme yapmıştım, sağ olsun dinlemişti bizi. Ben Aydın Milletvekiliyim. İzmir-Aydın, Aydın-Denizli ve Denizli-Antalya üzerinde bir otoyol projemiz vardı. O dönemde, ANAP döneminde başlamıştı, Doğruyol-SHP iktidarında da İzmir'den Aydın'a kadar olan bölümü bitmişti. 2002 yılında şu anki Cumhurbaşkanımız gelmişti, o dönemde Aydınlılara söz vermişti; iktidara gelir gelmez bu Aydın ile Antalya arasındaki otoyolu dört senede bitireceğinin sözünü vermişti. 2002'de Aydın tabii 4 milletvekili verdi AKP'ye. 2007'de tekrar söz verdiler, bu sefer üç yıl içinde bitiririm demişti, maalesef 2007'de 3 milletvekili verdi Aydın, o yol yine olmadı. Tam on dört sene geçti, daha o otoyoluna bir çivi dahi çakılmadı. Ben Sayın Bakanımızdan şunu rica ediyorum: 2016 yılında en azından Aydın ile Denizli arasındaki bu otoyol olacak mı veya bütçe ayırdınız mı veya yap-işlet-devret modeliyle mi işleteceksiniz? Bu konuda bilgi istiyorum.

İki: Didim ile Akbük yolu diye geçer, Bodrum yoluna bağlanır -Sayın Milletvekilim burada, AKP'nin Aydın Milletvekili Savaş Bey. İnanın ki üç yıl önce başlandı, topu topu 15 kilometre, maalesef üç yıldan beri bitmedi, inşallah sezona yetiştirirsiniz en azından da onu Sayın Bakanımızdan rica edeyim. Yani 15 kilometre gerçekte bölünmüş yol yapılıyor, üç yıldır sürüyor Sayın Bakanım.

Biliyorsunuz, çok az olmasına rağmen, dünyada 1 trilyon turizm pastası var ama biz Türkiye olarak yaklaşık 30-35 milyar dolar bundan pay alabiliyoruz. Ege Bölgesi, Akdeniz ciddi derecede turizm gelirlerinden faydalıyor.

Değerli arkadaşlar, bu turizm gelirlerini küçümsemeyin, 35 milyar dolar dış açığı kapatan bir borç. Artı, turizmde -yan kuruluşlarla beraber- 1 milyon 400 bin insan çalışıyor. Özellikle, yazın 100 tane öğrenci çalışıyor. Bu öğrencilerin çoğu gariban, geliri hiç olmayan, yoksul insanların çocukları, gelir üç dört ay çalışır, oradan aldıkları parayla gelip üniversitesine devam ederler. Öyle zor şartlarda geliri olmayan öğrenciler çalışır, bunun için özellikle Bakanımızdan şunu rica ediyorum: İşte, Didim ile Bodrum arasında, Milas'tan dönerken 85 kilometre ama Kazıklı yolu diye bir yol var orası 45 kilometre havaalanına, yaz olduğu zaman o yol çok sıkıntılı. Eskiden özel idareye aitti orası. Özel idareye ait olduğu için de orada pek bir yol çalışması falan yapılmıyor, çok eski bir yol. Sayın Bakanımızdan şunu rica ediyorum: En azından o yolu kara yollarına çevirerek oraya bir hizmet verilmesi gerekiyor.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Yıldız, bir ek ilave süre vereceğim, lütfen toparlayalım.

HÜSEYİN YILDIZ (Aydın) – Bu konuda rica ediyorum.

Ayrıca, Kuşadası'nda uzun süreden beri bir çalışma var, liman büyütülüyor. O konudan belki haberiniz vardır. Bu çalışmayı yaparken Sayın Bakanım, sizden rica ediyoruz, özellikle oradaki yerel yönetimlerle, belediye başkanlarıyla, imar, fen işleriyle beraber bir çalışma yaparak orada da kimse zarar görmeden o limanın büyütülmesini istiyoruz.

Bir de bir sözünüz vardı "Aydın'a havaalanı yapacağız." diye, kısa sürede bu projenin olup olmayacağı bilgisini istiyorum.

İnşallah, şimdiye kadar Ege'ye pek fazla hizmet vermediniz ama bir Ege'i Bakan olarak 2016'da, bu dönemde yoğunluğu Karadeniz'e değil de Ege'ye aktarırsanız o konuda sevinirim.

2016 bütçenizin hayırlı, uğurlu olmasını diler, hepinize sevgi ve saygılarımı sunarım.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Sayın Yıldız, teşekkür ediyorum.

Sayın Tor, buyurun lütfen.

FAHRETTİN OĞUZ TOR (Kahramanmaraş) – Sayın Başkan, teşekkür ederim.

Sayın Bakanım, Komisyonumuzun kıymetli üyeleri, bürokrat arkadaşlar, Sayıştayımızın değerli üye ve denetçileri, kıymetli basın mensubu arkadaşlar; konuşmama başlamadan önce hepinizi saygıyla selamlarım.

Sayın Bakanım, tabii, ben Sayıştayın denetim raporunu okudum, güzel bulgular var, düzenleyen arkadaşların ellerine sağlık diyorum. Ancak, tabii, süremiz de çok kısıtlı olduğu için iki konuda bilgi arz etmek istiyorum.

Birincisi: Sayın Bakanım, TÜRK SAT'ta birkaç yıl önce üst düzey yöneticilerin ve birtakım görevlilerin -benim bildiğim, yanlış olabilir, yanlışsa arkadaşlar düzeltebilir- TÜRK SAT'a önemli değerler kattığına inandığım birtakım arkadaşların sözleşmelerinin feshedilmesidir. Ben bu arkadaşların dürüstlüğüne, çalışkanlığına, insanlığına, her şeyine kefilim. Kendi dönemlerinde TÜRK SAT'a da önemli katkılar, değerler yarattığı kanaatindeyim.

Şimdi, tabii, İş Kanunu'na tabi olabilirler ama devlet memuru olsalardı bunun karşılığı, memuriyetten çıkarmanın cezası yüz kızartıcı bir suçtur. Bir bakıyorsunuz, işsiz kalmışsınız. Emin olun, bunu eşinize bile izah edemezsiniz.

Şimdi, yıllar önce yayınlanan bir kitap var, Kültür Bakanlığından, ince bir kitap, "Koçi Bey Risalesi" diye. Unuttum ama özeti şuydu: Koçi Bey padişaha bir mektup yazıyor, risale yazıyor, diyor ki "Şeyhülislamı çok kısa sürelerde değiştirmeyin, yanlış fetva verir, ülke batır." Özeti bu. Dolayısıyla, dürüst, namuslu, ehliyetli olduğuna inandığımız kişilerin arkasında durmamız gerektiği kanaatindeyim. Yani, tabii, tek parti iktidarı, bakan değişebilir ama belki en üstte bir değişiklik yaparsınız, bunların alta sirayet etmesi,

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 47

bir günde işsiz kalmaları çok hoş şeyler değil diyorum ben. Bu arkadaşlara hakikaten yazık olmuştur. İşsiz kaldılar, perperişan oldular. Ben bu arkadaşları tanıyorum, dürüstlüğüne, çalışkanlığına, namusluluğuna kefilim. Bir bunu söylemek istiyorum.

İkincisi de Sayın Bakanım, şimdi, tabii, geçen hafta siz Kahramanmaraş'taydınız. Şimdi, sunumunuzda kuzey-güney koridorlarını sundunuz. Hatta, bizim Kahramanmaraş'tan, Osmaniye'den Antakya'ya, Hatay'a doğru geçen bir hat. Şimdi, burada bu hattın büyük bir çoğunluğu kırmızı olarak işaretlenmiş, siz de görmüşsünüzdür. Emin olun, burada bu hattın sadece 19-20 kilometresi bölünmüş yoldur, 3 tünel açılmıştır, Allah razı olsun ama özellikle, mesela, bu açılan yolun en son batı tünelinden Göksun'a kadar olan bölge de servis yoluyla bağlandı, orası da tamam değil. Ama, orada özellikle Tekir'den Kahramanmaraş'a kadar olan yol -samimi söylüyorum, görev gereği ben Türkiye'nin dört bir tarafını çok iyi biliyorum Trakya hariç- böyle bir yol Türkiye'de yok.

Şimdi, az önce bir vekil arkadaşımız "Destan yazıldığına biz şahit olduk." dedi, doğrudur, destan yazılan yerler vardır. Emin olun, bu yollar o kadar berbat yollar ki...

Şimdi, bu yol, şekilde de gördüğümüz gibi, İç Anadolu'yu, özellikle Karadeniz'i Akdeniz'e bağlayan yegâne yol; tır yolu, kamyon yolu, günde binlerce aracın geçtiği bir yol. Sadece bir dönem, Kahramanmaraş'tan İstanbul piyasasına çıkan iplik yüklü kamyon sayısı 400'dü, şu anda ne kadar bilmiyorum. Bu yol, bırakın bölünmüş yolu, düzgün, standartlara yakın bir yol bile değil, her gün kazaların olduğu bir yer yani tek şerit, inişli çıkışlı berbat bir yol. Bu yolda tüneller yapılıyor. Yani, bu yol -toplam 100 kilometre diyelim biz bu yola- yirmi yıldan beri yapılıyor ve şu anda sadece tüneller dâhil, tünel bölgesinde 19-20 kilometrelik yol bölünmüş şekilde, standartlara uygun. Geride kalan yol, eğer bu ödeneklerle, bu çalışmayla giderse emin olun yirmi yılda bitmez. Dolayısıyla, bu yolun... Bizim özellikle talebimiz sizden... Kahramanmaraş kamu yatırımlarından zaten yeterli şekilde istifade edemedi, ulaşım da yeterli istifade etmiyor. Yani, ben burada ilçe yollarından bahsetmiyorum, gördüğümüz için, hakikaten kötü durumdadır. Yani, yirmi yıllık ilçelerin yolu ta o zamandan beri kasaba yolu şeklindedir, yamalarla geçiştiriliyor. Nurhak yolu, Ekinözü yolu, Andırın yolu, bunlar bir tarafa, bunlar yapılmasın demiyorum ama özellikle Kahramanmaraş Göksun arasının behemehâl, bir an önce yani yeterli ödenek de tahsis edilerek yapılmasını, sizin bu konuyla çok yakından ilgilenmenizi bekliyorum. Sebebi şu: Hakikaten bunu bir Kahramanmaraş Milletvekili olarak da söylemiyorum, Kahramanmaraş yol yatırımları açısından son derece mağdur edilmiştir. Bir öncelikle, ödenek mi artırılır, nasıl yapılırsa onları siz daha iyi bilirsiniz tabii ki. Benim ricam, bu yolu, özellikle Karadeniz'i, İç Anadolu'yu Akdeniz'e bağlayan bu önemli yolu, günde binlerce tırın geçtiği... Seçim zamanları, emin olun, birçok defa buradan geçiyoruz, ana arterden. Ben korkuyorum, hemen hemen her defasında biz buralarda kaza gördük. Dolayısıyla, bir özel önem vermenizi, bu yolun bir an önce bitirilmesi için... Yani, yirmi, otuz yıl daha bu yoldan gidip gelmeyelim derim. Çünkü, ne güneydoğuda, ne Karadeniz'de, ne doğuda ne batıda böyle bir yol kalmadı.

(Oturum Başkanlığına Kâtip Emine Nur Günay geçti)

BAŞKAN – Pardon, şu anda teknik bir sorun var. Arzu ederseniz bekleyelim.

FAHRETTİN OĞUZ TOR (Kahramanmaraş) – Tamam, yeterli.

Çok teşekkür ediyorum.

Özel ilgi bekliyorum Sayın Bakanım.

BAŞKAN – Buyurun Sayın Erdoğan.

NİMETULLAH ERDOĞMUŞ (Diyarbakır) – Sayın Divan, Sayın Bakanım, çok değerli Plan ve Bütçe Komisyonu üyesi arkadaşlarımız ve kıymetli bürokratlar; hepinize hayırlı akşamlar diliyorum, saygılar sunuyorum, bütçemizin de hayırlar getirmesini temenni ediyorum.

Sayın Bakanım, aslında insan bazen içerisinde bulunduğu çok ağır şartları yaşamasına rağmen, hissedeni maalesef olamıyor. Belki de içinde bulunduğu şartların dışarıdan biraz daha net ve daha ciddi bir şekilde görülmesinden kaynaklanabilir diye düşünüyorum.

Şimdi, denizlerimizde sahillere cesetler vuruyor. Çocuk cesetleri var ve birçok insanın artık yüzlerle, binlerle ifade edilen masum insanların ölümleri var. Bu insanların kullandıkları botlar veya o can yelekleriyle ilgili -basına da yansıdı- ne tür bir çalışma, ne tür bir çaba... Bu can yeleklerinin sağlıklı olmadığını, botların bile bile o mültecileri, o göçmenleri ölüme mahkûm ettiğini görmemize rağmen, her gün yaşamamıza rağmen onlarla ilgili çok da ciddi birtakım şeylerin yapılmadığını müşahade ediyoruz. Neden? Çünkü tekrarı var. Yani, geçenlerde haberlerde sizler de izlediniz, can yelekleri haber konusu oldu; tamamen birer tuzak. Yani, şeklen can yeleği ama muhteva itibarıyla birer tuzaktan ibaret ve defalarca bu tekrar ediliyor. Bildiğiniz gibi, insanları haksız kılan veya haklı kılan nedenler, sebeplerdir. Yani, bu sebeplerden dolayı bizim bu konuya karşı duyarlılığımız, etrafımızdaki ahu eninlerin ne kadar işitilebildiği konusunda tereddütlerimiz var. Bakınız, bu etrafımızda cereyan eden eninlerle ilgili, inlemelerle ilgili konuyu söylerken merhum Akif'in, hepinizin malumudur, Hazreti Ömer ve kocakarıyla ilgili bir şiiri var. Orada, Hazreti Ömer'in yanında Hazreti Abbas da var ve diyalog şeklinde şöyle bir hadise cereyan eder: Hazreti Ömer kocakarı tarafından eleştirilirken Hazreti Abbas da "Zavallının işi çok." şeklinde bir ifade kullanır. Mehmet Akif Ersoy bunu şiirle dile getirir ve çok ciddi bir eleştiri getirir, der ki:

"Zavallının işi çokmuş!... Nedir, muharebe mi?

İşitme sen etrafındaki inleyen elmi,

Medîne halkını üryan bırak, Mısır'da dolaş...

Gazal Gazal diyerek git, soy, getir, paylaş!"

Bunu Mehmet Akif Ersoy Hazreti Ömer'e hitaben söylüyor ve etrafımızdaki elemeleri nasıl hissetmemiz noktasına bizleri uyarıyor.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 48

İkinci bir husus: Yine, Sayın Bakanım, zıttalınızın Cizre'yle ilgili bir beyanatı oldu. Eğer yanlış okumadıysam, Cizre'de veya Sur'da veya diğer ilçelerde, bölgede mahallekollar geliyor. Şimdi, yani mahallekollar, sokakkollar, binakollar, gerçekten bunlarla şu anda içerisinde bulunduğumuz vahim durumun çözülebileceğine zıttalınız inanıyor mu, buna ben şahsen mütereddidim. Biz, sizi şu anda yaşadığımız tımarhanenin içerisinde aklın sesi olarak tanıyoruz ve bu konularla ilgili zıttalınızın gerçekten de bunların çözüm olmadığını da tahmin ediyor ve böyle inanıyoruz en azından.

Bir diğer husus Sayın Bakanım: Şimdi, bu güvenlikle ilgili yani sadece silahlı çabalarla, unsurlarla silahlı güçlerle sadece ve sadece güvenliğin sağlanacağı vakasını da tartışmamız lazım. Güvenlik neden barışla da sağlanmaz? Ben yine ikinci adil Ömer olan Ömer bin Abdülaziz'den bir örnek vermek istiyorum: İktidara geldiği zaman, etrafında polisler, güvenlik güçleri bir çember oluşturuyorlar ve bazı yerlere ziyaretlere, halkı ziyarete gidiyor, onları görünce şaşırıyor, "Nedir bunlar, niye etrafımda bu kadar etten duvar örmüşsünüz?" "diyor, E, efendim, usul bu, biz sizin güvenliğinizi sağlıyoruz. Biz burada güvenlik tedbirleri alıyoruz." diye cevap verilir. Ömer bin Abdülaziz'in tepkisi şöyle olur: "Hele önce siz bir kenara çıkın, benimle halkımın arasından önce siz bir çekilin, siz kendi işinize bakın." şeklinde olmuş.

Şimdi, halkın gönlünü fethetmek gerekirken kaldı ki öyle bir gelenekten, öyle bir davadan geliyoruz, geliyorsunuz ki "Seni öldürmeye gelen sende dirilsin." inancının, felsefesinin, davasının sahipleriyiz, sahiplerisiniz. Şimdi, böyle bir davanın, böyle bir inancın mensubu olan sizler niçin halkın gönlünü fethetmeniz gerekirken bu şekilde birtakım olayların, hadiselerin, çatışmaların müsebbibi durumuna düşüyorsunuz? Sayın Bakanım, takdir edersiniz ki demokrasinin alternatifi Allah muhafaza, iç savaştır. Şu anda, biz ülkemizde, bölgemizde bu alternatifle yaşamak istemiyoruz. Şu anda, Türkiye genelinde bütün halklarımızın kahir ekseriyetinin, belki yüzde 80'inin talebi barışla ilgilidir. Bu imkânlarımız var, şu anda hâlen o şansımızı kaybetmemiş durumdayız. Biz Hükûmetteki sizin gibi aklın sesi olan çok değerli bakanlarımızdan hassaten bunu istirham ediyoruz. Ve bu gidişat, gerçekten gidişat değil. Suriye'yi örnek veriyoruz, bölge ülkelerini örnek veriyoruz, komşu ülkeleri örnek veriyoruz ama maalesef, şu andaki ateş sadece düştüğü yeri yakmıyor, bu ateş ülkenin doğusunu da yakıyor, batısını da yakıyor, kuzeyini de yakıyor, güneyini de yakıyor ama bunun çıkış yolu yine sulhtur, yine selamettir, yine sükûnettir, yine diyalogdur ve görüşmelerdir. Bakınız, çok değişik haberlerle artık insanımız bunaldı, insanımızın arasındaki köprüler yıkılıyor yani köprü acaba nasıl bir yük taşır, nasıl bir yükü omuzlar onu tartışmıyorum ama köprünün misyonu, iki tarafı birbirine bağlamaktır, iki yakayı birbirine raptetmektir, bu iki yaka arasındaki gelişmeleri, güzellikleri, ahengi sağlamaktır. Bugün, Hükûmetiniz bu görevi yaparsa elbetteki tarih onu bu yönüyle de anacak ve tarihe bu şekilde geçmiş olacaktır. Ben, bu vesileyle hem buradaki arkadaşların, özellikle milletvekili arkadaşlarımla bu konuya katkılarını beklerken diğer taraftan da Sayın Bakanımın istirham ediyorum ve acilen, bu konuyla ilgili herkes farklı bir alternatif üzerinde bir çaba içerisinde girsin diye rica ediyorum.

Son olarak konuyla ilgili Sayın Bakanım, Diyarbakır-Bingöl arasında Karayollarının uzun zamandır başlattığı bir faaliyet var. Diyarbakır sınırları içerisinde düşen tarafta çabalar, çalışmalar, yürütülen faaliyetler akamete uğruyor. Bunun elbette ki teknik birtakım sebepleri var ama işlek bir yol, sadece Diyarbakır-Bingöl arası çalışan bir yol değil, Erzurum'dan Doğu Karadeniz'e kadar o ulaşım hizmetini veren bir yoldur. Oradaki o teknik arızaların üzerinde -artık istimlak mıdır veya başka konular mıdır onu zıttalınız daha iyi bilirler- aksaklıklar üzerinde daha seri bir şekilde bir çalışma, daha seri bir biçimde bir çalışma yürütülür ve o yol da tamamlanırsa o bölge bu alanda da bir hizmet almış olacak diyorum.

Ben sözlerimi tamamlarken hepinize saygılar sunuyor, bütçenizin hayırlı olmasını diliyor ve başarılarınızın devamını niyaz ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Erdoğan.

Buyurun Sayın Kuşoğlu.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Nurettin Hoca vardı.

BAŞKAN – Sıra bu şekilde ama...

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Onlardan sonraya alırsanız memnun olurum.

BAŞKAN – Peki, o zaman buyurun Tamaylıgil.

BİHLUN TAMAYLIGİL (İstanbul) – Hocam dışarı çıkacakmış, ondan sonra...

BAŞKAN – Peki, tamam.

Buyurun.

NURETTİN DEMİR (Muğla) – Sayın Başkan, saygıdeğer milletvekili arkadaşlarım, Saygıdeğer Bakanım, bürokratlar, değerli basın mensupları; ben de sizleri saygı ve sevgiyle selamlıyorum.

Özellikle Sayın Bakanımızın, Ege Bölgesi'nin bir bakanı olarak -İzmir'den olsa da- ve üç dönemdir de birlikte burada, bu Parlamentodayız, tekrar bu göreve gelmiş olmasının bize umut verdiğini belirtmek istiyorum.

Burada şunlara değinmek istiyorum, birkaç konu var: Özellikle, Sayın Bakan artık belirli bir tecrübeniz var İstanbul'dan bu yana, benim gördüğüm, özellikle Bakanlıkta planlama ve eş güdümden, her ne kadar grafiklerde 2035'lere kadar yapacaklarınızla ilgili planlama ve programlama çalışmaları varsa da, gerçekten gördüğümüzde bazen bu planlamanın uymadığı, üç sene geciktirildi ya da verilen sözlerin tutulmadığını görüyoruz ve özellikle Bakanlık içerisindeki eş güdümler ve diğer bakanlarla, bakanlıklarla eş güdümler büyük aksamaların olduğunu görüyorum, hissediyorum. Umarım, bununla ilgili belki daha iyi planlama yapıp çalışmalar yapılsa çok daha verimli noktalara gidebileceğini düşünüyorum çünkü kim ne koparırsa onun elinde kalıyor çalışmalar. Bazı bölgelerin veya illerin milletvekilleri belki daha baskın oluyor ama bazı yerlerde yatırımların yetersiz olduğunu görüyoruz. Dengesiz bir yatırım

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 49

planlaması var maalesef. Özellikle ulaştırmada tabii oldukça iyi çalışmalar yapılırken, denizcilik konusu Bakanlığın isminde geçmesine rağmen yeterince ağırlığını maalesef hissettiremedi, denizcilikte bayağı sıkıntılar var; bunu bir başlık olarak da söylemek istiyorum.

Sayın Bakan, bu Göcek Tüneli maalesef bugüne kadar çözülemedi. Özellikle Sayın Başbakan da "billboard"larda ve duvarlara yazdılar ve ücretsiz olacağı konusunda bütün Dalaman'da, Muğla'da ama ücretsiz beklerken bölge insanları ve turizmciler, ücretin yüzde 30-yüzde 35 oranında zamlandığını gördük. 172 tane tünel var Türkiye'de. Özellikle, sayın milletvekillerine söylüyorum, 171'i ücretsiz, 1 tane Göcek tüneli 900 metre ve siz orada geçmeye kalkıştığınızda bir geçişte 4,5 lira, bir dönüşte de 4,5 lira olmak üzere 9 lira para ödüyorsunuz en küçük araçta, en büyük araç da 13 lira; çok fahiş. Gerçekten, yöre insanı artık bu konuda "illallah" çekti. Bu konunun, bu sözün mutlaka çözülmesi gerekiyor. Sayın Bakan özelleştirmeyi çok yapıyorsunuz, gelin bunu da devletleştirin, deyin ki: "Biz burayı devletleştirdik." Kolay, çok zor değil. Bu sözünüzün arkasında durmanızı bekliyoruz; bir.

İkincisi, Dalaman-Denizli yoluyla ilgili yine Sayın Başbakanın sözü var, bu sözü planlamaya almanızı bekliyoruz; bunu, özellikle rica ediyorum.

Bu SRC konusunda da çok farklılıklar var Sayın Bakan, özellikle B sınıfı ehliyetler için 2003 tarihinden önce sosyal güvenlik kurumlarına doksan gün gibi bir prim yatırılması konusu. Neden, niye bu ayrıcalık yapılıyor? Bu, giderilemeyecek bir sorun değil. Bu konuda da özellikle rica ediyoruz.

Trafik kazalarına arkadaşlar yeterince değindiler ve Sayın Kuzu da zaman zaman "Ya, kardeşim, bu kadar duble yollar yapıyoruz niye ölüp duruyorsunuz?" gibi "tweet"ler de atıyor. Bu sorun, Türkiye'nin hâlâ sorunu. Gerçi, slaytlarda düştüğünü gösteriyorsunuz ama gerçekten, terörden sonra en büyük canımızı yakan olay.

Sayın Bakan, Yatağan'da ucube bir geçit var. Bu Çine'den çıkıp Yatağan-Muğla tarafına giderken, Yatağan tarafına dönerseniz, Yatağan'dan Muğla'ya geçecek olursanız, kışın su dolan, dönüşlerin olmadığı, büyük araçların geçemediği ve çoğu zaman kazaların olduğu ve Bakanlığın da çözemeyeceği bir sorun değil. Özellikle Yatağan'ın içinden geçen bu yolla birlikte bunun kolaylıkla çözülebileceğini, çok daha sağlıklı olabileceğini, bölgenin bir turizm bölgesi olduğunu da dikkate alırsanız -bölge için birçok insan öldü, genç insanlar öldü- bu kavşağın, bu tünelin, ucubenin ortadan kaldırılmasını özellikle bekliyoruz.

Sayın Bakan, biliyorsunuz, yat turizmi de çektiğimiz sıkıntılardan. Özellikle Bodrum yat işletmecileri -gulet- bu sene çok zor durumda. Yunanistan tarafından gelenler KDV ödemezken, bunlar -yüzde 18 gibi büyük rakamlarla- ciddi ekonomik ve geçim sıkıntısı içerisindeler ve birçoğu da bırakma noktasına geldi, hiç olmazsa KDV'nin daha aşağıya çekilmesi çünkü dünya çapında gulet yatçılığı, Bodrum'un ayrı bir simgesidir. Bunların teşvik edilmesi konusunda da özellikle sizlerden destek bekliyoruz.

Ayrıca, Sayın Bakanım siz de İzmir milletvekili ve Bakanı olarak... Ege Bölgesi'nin ticari ağırlığını Alsancak Limanı taşıyor ama Alsancak'ta bazen bir hafta bazen on beş gün insanların beklediğini biliyorum.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sürenizi iki dakika daha uzatıyorum.

NURETTİN DEMİR (Muğla) – Bölgemizde özellikle Denizli, Aydın'dan Çine, Yatağan, Milas üzerinden, Güllük üzerine yapılacak bir tren taşımacılığı hem Ege Bölgesi'nin ağırlığını hafifletecek hem ticari ihracat konusunda büyük bir atılım yapacak Muğla'ya ve Ege Bölgesine büyük katkısı olacak. Daha önce Sayın Elvan'la bunu konuşmuştum, devletin yapabileceğini söylemişti ama planlamalar içerisinde bunu göremedim. Özellikle turizmin yanında ticareti de bölgede çok olumlu artıracağını düşünüyorum.

Sayın Bakan -biraz önce sayın milletvekilimiz de bahsetti- Didim-Kazıklı-Kıyıkışlacık-Bodrum Havaalanı arasındaki yol -ki oranın yolları gerçekten çok kötü- eğer planlamaya alınırsa turizme büyük katkısı olacak. Turizmde büyük bir sıkıntı yaşanıyor. Özellikle Muğla, biliyorsunuz Antalya'dan sonra 2'nci turizm kenti, şehri, ili ama maalesef insanlar kan ağlıyor. Bu konuda hiç olmazsa bir müjde verilirse büyük bir avantaj olur.

Değerli Bakanım, ben bir Göcekliyim. Göcek halkının size selamları var. Göcek'e Belenpınar dediğimiz bir bölgede kavşak olmadığı için İnlice gibi bir yerden, 2-3 kilometre uzaktan dönmek zorunda kalıyorlar ve yukarıda Sabunlu, Çöğmen, Darıyeri, Gökçeovacı, Karacaören gibi 7-8 köye ulaşmada insanlar 2-3 kilometre uzaktan dönmek zorunda kalıyorlar. Orada da daha önceki milletvekilimiz Ali Boğa'nın -kulakları çınlasın- sözü vardı.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Dokuz dakika oldu.

İki dakika daha...

NURETTİN DEMİR (Muğla) – Birkaç cümle var eğer müsaade ederseniz bir dakikalık, onu da verirsiniz mutlu olurum.

BAŞKAN – Buyurun.

NURETTİN DEMİR (Muğla) – Dolayısıyla bu konuda sizlerden destek bekliyoruz. Sayın Karayolları Genel Müdüğüne özellikle buradan belirtmek istiyorum bizim bu Göcek'le ilgili sıkıntılarımız var. Ben de o köyün bir milletvekili olarak sizden talep ediyorum.

Sayın Bakanım, zaman zaman Kadirli'ye gidiyorum, Osmaniye'ye gidiyorum. Adana-Kadirli-Osmaniye yolu gerçekten -o bölgenin milletvekili arkadaşlarımız geçmiyorlar mı acaba- çok yoğun ticari olarak da tarım ürünleri açısından da yani bölünmüş yol yapılabilir diye düşünüyorum. Çok kazalar oluyor, duyuyorum arkadaşlardan. O konuda da ben, özellikle o bölgenin milletvekilleri için affına sığınarak, sizden destek bekliyorum.

Teşekkür ediyorum.

Hayırlı uğurlu olsun diyorum Sayın Bakan.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 50

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Demir.

Buyurun Sayın Tamaylıgil.

BIHLUN TAMAYLIGİL (İstanbul) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, değerli hazırun; oldukça uzun süren görüşmeler içerisinde ben de çok fazla bir zaman almak istemiyorum ama belli konularda tekrar olmayacak şekilde bazı tespitler yapmayı öncelik olarak dile getirmek istiyorum.

Birincisi, tabii, daha önce dile getirildi ama Sayıştay tarafından –ki bu baktığımızda 2016 bütçesiyle ilgili genel değerlendirme ve orada tartışmayı yapmanın ötesinde- 2014’teki kesin hesapla ilgili olarak da ortaya konulan tespitlerin beraberce paylaşıp Bakanlık tarafından hangi aşamada olduğumuzu, uygulamada nereye geldiğinin bilgilerinin alınması da şarttır diye düşünüyorum çünkü burada bir kesin hesap oylaması da söz konusu olacak.

Sanırım Sayıştaydan özellikle Ulaştırma Bakanlığıyla ilgili olarak görev yapmış olan arkadaşlardan burada olan vardır. 2014 yılıyla ilgili çok ciddi tespitleri var. Bu ciddi tespitlerin sonrasında hangi noktadayız? Bununla ilgili herhâlde bilgi verecek donanımda arkadaşımız burada vardır çünkü baktığınızda, hem tek tek bulgular açısından değerlendirdiğinizde İhale Kanunu’nun 22’nci maddesinin (c) bendine uygunluk olmadığını dile getiren ve bunu sanki o maddeye uygunmuş gibi uygulamaya çalışan bir ek sözleşmeli iş süreci anlatılıyor. İlgili kurum kendisini savunuyor ama Sayıştay yine kararında ısrarcı, değerlendirmesinde ısrarcı ve çok enteresan bir cümle kullanmış. O da benim çok dikkatimi çekti. Burada “Ek sözleşme kapsamında esas sözleşmeye bağlı olarak sözleşmeye bağlı iş yapım işi olduğu hususu izahtan varestedir.” yani o kadar kesinlik içerisinde konuşulan bir tespit var ki.

Şimdi, böyle olunca ben Sayıştayın da bu konuyla ilgili yani 2014’teki tespitlerle ilgili... Ki bunun içerisinde teknik personel var, özellikle yerel yönetim üzerinden üstlenilen metroyla ilgili, işlemlerle ilgili değerlendirmeler var ve çok uzun, çok ciddi, çok detaylı değerlendirmeler bunlar ve diğer taraftan baktığınızda, geçici kabullerle ilgili değerlendirmeler var.

Gerçekten, Sayın Bakanım, Ulaştırma Bakanlığıyla ilgili ortaya konulan Sayıştay raporlarıyla ilgili değerlendirmeler bizim cevabını almakta ihtiyaç duyduğumuz, bence Sayıştay ve Bakanlığın da bu konuda yeterli aydınlatmayı bize sunması gereken başlıkları teşkil ediyor. O yüzden bu yönde sanırım bir bilgilendirme olacaktır diye düşünüyorum. Çünkü Sayıştayın yine yaz aylarında yayınladığı Mali İstatistikleri Değerlendirme Raporu’nun İnternet sitesindeki geneline baktığınızda da mesela kara yollarıyla ilgili çok enteresan tespitler vardı, rakamsal olarak baktığınızda boyutlarıyla oldukça yüksek meblağlar ama bir tespit vardı ki köprü ve otoyol kaçak geçişlerinden kaynaklanan -yani bu Sayıştayın tespiti- faaliyet alacaklarının tahakkuk kayıtları yapılmamış. Bunun sonucu olarak da köprü ve otoyollarda gerçekleşen toplam 169 milyon 982 bin 867,57 TL’lik kaçak geçiş bedelinin karşılığı gelire ilişkin tahakkuk kaydı yapılmadığından mali tablolara yer verilmemiştir. Ondan sonra biz burada bir kanuni düzenleme yaptık yani geçmiş dönemdeki HGS, OGS geçişleriyle ilgili alacaklara da yeni bir düzenlemeyle bir hak getirildi daha önce yapılan düzenlemeye paralel olarak. Ama oradan gelerek bu HGS, OGS ve KGS açısından baktığınızda bir sorgulamayı da burada sizinle paylaşmak istiyorum.

Şimdi, KGS ve OGS sistemiyle otoyollardan geçişin sağlandığı bir dönemden -ki ASELSAN’dı sanırım değil mi o zaman hizmet sağlayıcı olarak sistemde- sonra birden bir HGS çıktı ve bu HGS yeni bir yazılım, yeni bir sistem ve ne hikmetse bugün baktığınızda yanlış okumalar, yanlış cezalandırmalar yani kullanıcıların sürekli şikâyetleriyle karşılaşıldı, kendi hesabında para olmasına rağmen cezaların geldiği veya hiç herhangi bir yanlış geçiş olmayan kişiler hakkında cezai uygulamaların geldiğine dair bir süreç yaşandı.

Şimdi, peki, nereden nereye ihtiyaç duyuldu böyle bir HGS’ye? Yani OGS ile KGS’nin eksiği varsa onlar iyileştirilebilirdi, oturmuş, kurulmuş bir sistem devam edebilirdi. Neden yeni bir sistem ve o sistemin ortaya çıkarttığı bu kadar sakıncalı ve sorunlu bir süreç işliyor? Açıkçası bunun sorgulanması ve nedir diye herhalde sizler de gerekli cevabını almışsınızdır diye düşünüyorum.

Diğer taraftan, bu HGS, OGS’nin dışında bir de yine bu otoyol ve köprü kullanımlarıyla ilgili enteresan bir tespit ve şikâyet de var. Şimdi, bizim yabancı plakalı araçlar Türkiye’ye geldiği zaman, bunlar taşıma, ulaştırma amaçlı da olsa, kara yollarını, otobanları veya köprüleri kullandığı zaman ücret noktasında ücret ödememe -ki bununla ilgili hem kanuni açıdan bir düzenleme olmasına rağmen, 6001 sayılı Kanun geçiş ücretini ödeme ve güvenliğini sağlamayla ilgili bir düzenleme olmasına rağmen yabancı plakalı araçlardan- hem yol geçişle ilgili hem de köprü geçişle ilgili tahsilatların yapılmadığı, giriş ve çıkışlarda buna bağlı olarak denetimin gerçekleşmediği ve bu yüzden de bizim kendi taşımacılık sektörümüzde zaten hem mazot açısından yaşanan bu K ve C belgeleri sahiplerinin, C belgesi sahiplerinin oluşturduğu dezavantajlı rekabet şartlarından da mağdur olan kamyoncu esnafının, K belgesi kamyoncu esnafının bir de bu yol ve köprü ücretlerinden kaynaklanan bir haksız rekabetle ve sonuçta trafik kurallarıyla ilgili cezalarında bile yabancı plakalı transit geçen araçların çok önemli, kendilerine öncelik elde ettiğini belirleyen bir süreç var. Umut ediyorum ve diliyorum ki bu konuda geçerli, yeterli ve geniş bir değerlendirmeyi tarafınızdan alabiliriz.

Diğer taraftan, yine kara yollarıyla ilgili baktığımızda, trafik kazaları açısından maalesef biz trafik kazalarında Avrupa’da 1’inci sıradayız ama burada çok enteresan bir rakam daha, Türkiye’deki 20 milyona yakın aracın sanırım yüzde 80’i civarı şu anda zorunlu sigortayla sigortalı çünkü özellikle bu yıl da ortaya, karşımıza çıkan rakamla baktığınızda sigorta sektörü açısından ve zorunlu trafik sigortası açısından birikmiş bir tablo, hem sektörün kendi içinde yani hem 7-8 milyar dolarlık rakamlar dile getiriliyor, bir problem var. İşleyen sistemden kaynaklanan sigorta çok önemli. Ama bugüne kadar uygulama ve bundan sonraki süreci idare etme açısından sektöre ilgili ve tarafların bir araya getirileceği sanırım bir toplantı veya değerlendirme süreci olması gerekir diye düşünüyorum çünkü gerçekten, sigorta bizim ülkemiz açısından her alanda, baktığınızda, çok önemli, kişi başına sigorta giderimiz oldukça düşük ama artık diğer kanallardan elde edilen şirketlerin öz varlıkla ayakta durabilme kapasitelerini bile zorlayan birtakım uygulamalarla karşı karşıya kalındığı tespit edilip görülüyor. O yüzden de sanırım bu konuda önemli bir çalışmanın da kendini göstermesi şart oldu.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 51

Şimdi, herkes kendi ilinden ve bölgesinden bir şey söylüyor, ben de İstanbul 3'üncü bölge Milletvekiliyim, benim bölgemde de meşhur Kanal İstanbul var. Şimdi, Kanal İstanbul'a döndüğüm zaman, Sayın Bakanımız bundan birkaç zaman önce, birkaç gün önce dediler ki hatta burada da tekrarladılar: "Yerile ilgili olarak bir netlik yok. Herhangi bir şekilde orada herhangi bir kesimin kendine menfaat veya rant elde etmesini istemem ve bunun da yeri, belli şartları var, ona göre belirlenecek ve gerçekleşecek." dediler. Ama şimdi şöyle de bir gerçek var Sayın Bakanım: 2011 yılında bu proje açıklandığı zaman, o zaman Sayın Başbakan bugün Sayın Cumhurbaşkanını bir açıklamada bulundu: "Çatalca'ya hediye ederim." gibi bir söylemi oldu. Şimdi, o zaman, o Çatalca ve o Çatalca'ya uygun olarak bir yapılanım, bir bölge oluşturma veya sonuçta, baktığınızda, o bölgeye uygun çizilen projeye oturtulan bir değerlendirme oldu. Arkasından, bu süreçle ilgili olarak siz hem Bakanlık açısından hem İstanbul Büyükşehir Belediyesi hem de Çevre Bakanlığı açısından bir rezerv alan tespiti, o rezerv alan tespitinden sonra ortaya konulan Büyükşehirin kendi şirketi (BİMTAŞ) ve Çevre Bakanlığının bir imar planıyla ilgili yetkilendirme ve protokol ve o bölgeye istinaden yapılan hem 1/100.000'lik hem de alt planlarda yetki devri gerçekleşti ve ona bağlı olarak işte içme suyu veya kullanım suyu, havzalar, doğal alan, ekosistem... Kaldı ki Karadeniz'deki yaşayan balıkların doğal dengesine kadar veyahut şehrin yüklenilen trafiğinden İstanbul bir deprem şehri, deprem şehrinin riskine kadar pek çok konu tartışılırken bir yandan da böyle bir altyapı devam ederek oradaki kanalın oluşacağı, işte genişliği, derinliği ve kilometre olarak 40 küsur, siz de zaten bugünkü raporunuzda vermişsiniz, 43 kilometre...

BAŞKAN – Süreniz doldu, iki dakika daha uzatıyorum.

BİHLUN TAMAYLIGİL (İstanbul) – Yani biraz daha rica edeyim ben.

BAŞKAN – Tamam, buyurun.

BİHLUN TAMAYLIGİL (İstanbul) – Eni 400 metre, derinliği 25 kilometre, 43 kilometre sanırım uzunluğu. Şimdi, böyle baktığınızda, deprem şehri olan İstanbul'da zaten -Marmara Bölgesinde- iki boğaz var, bir de böyle bir kanal, onun deprem analizlerinden tutun, işte biraz önce söylediklerime kadar, artı yapılan belediye ilgili bakanlıkların işlemleriyle orada oluşan yer ve bölge tanımlarına kadar, siz ne kadar "Ben onu demedim." deseniz de, ben, valla geziyorum Arnavutköy'ün köylerini, köyün bütün gençleri emlak komisyoncusu olmuş, artık babasının yanında çalışan genç kalmamış, bütün köylerde herkes emlak komisyonculuğu yapıyor çünkü bunun üzerinde oluşturulan hem söylemde hem de yani "Biz söylemiyoruz." deseniz de, işte, dediğim gibi Sayın Cumhurbaşkanımızın "Bu proje Çatalca'ya hediye ederim." diye başladığı 2011. O yüzden, proje tabii detayıyla değerlendirilip birçok bilim insanının da bu konuda ortaya koyduğu dayanakları var ama bunun ötesinde, gerçekten, bunu yine rant, bölgesel birtakım beklentilerle böyle son günde değiştirerek farklı bir boyuta taşımamızın da çok mantıklı ve doğru olduğunu açıkçası düşünüyorum.

Diğer taraftan, tabii, konu çok, başlık çok ama size sorup size iletmek istediğim belli konular da var, bunlardan birisi de ulaştırma ve TELEKOM.

Şimdi, Sayın Bakanım, siz o zaman da bize açıklamıştınız. İşte, TELEKOM'un aslında özelleştirmesi değil imtiyaz sözleşmesinden bir devir hakkı verişidir. Yani bütünüyle PTT ve TELEKOM'un taşınmazları verilmemiştir. Ve bu 2025-2026'ya kadar -yanılmıyorsa- sürecek olan bir imtiyaz devir anlaşmasıdır. Ve Danıştay tarafından bu sözleşmenin 38'inci maddesine bir hüküm eklendi. Bu hüküm gereğince de hem sözleşmenin sona ermesi ve yenilenmemesi durumunda bu TELEKOM'un bütün araçları yani teçhizatı aynı zaman da taşınmazlarının iade edileceği yani verildiği günkü iade edileceği. Şimdi, bakıyorsunuz... Alıcı bunun için bir de sanırım bir şerh koymuştu, o şerhi de yine bir sendikanın açtığı davayla iptal kararı alınmıştı. Ondan sonraki aşamada, şimdi, neredeyiz? Çünkü TELEKOM... Ben, nerede gezsem İstanbul'da TELEKOM'un satılık yerlerini görüyorum ve bunları satma yetkisi var mıdır? Neye göre satıyor? Ve böyle bir geriye alıştırma neye göre bu işlemler yapılacak? Bunların da cevabını sanırım ilgili arkadaşlarımız bizlere verirler diye düşünüyorum.

Diğer taraftan, tabii, havacılık, havacılıkta uçak sayımızda havaalanlarımızın çalışmasında gerçekten bir artış var; uçak kullanımı ve halkın gideceği yere daha çabuk ulaşma noktasında geçmişe göre daha rahatladığı ortada. Ancak, şimdi bir Sivil Havacılık Genel Müdürlüğümüz var. Biraz önce Genel Müdürü de burada gördüm yani tanıttınız. Aslına bakarsanız bazı takip ettiğim... Sivil havacılığı takip ediyorum çünkü havacılığı takip ediyorum çünkü Türkiye'nin, Türkiye gibi bir ülkenin sahip olduğu pilot sayısını kendi dengi olan ülkeler şu anda havacılıkla ilgili koyduğu hedefler ve ona bağlı ortaya çıkan gelişmelerle aslına bakarsanız dengeli görmüyorum, çok daha fazla olması gerekir, bunu farklı ülkelerle beraber değerlendirdiğinizde ama Sayın Genel Müdür...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

(Oturma Başkanlığına Başkanvekili İbrahim Mustafa Turhan geçti)

BAŞKAN – Sayın Tamaylıgil, sözlerinizi...

BİHLUN TAMAYLIGİL (İstanbul) – Birden sizi görmedim de... Hoş geldiniz.

BAŞKAN – Çok teşekkür ederim efendim.

Sözlerinizi tamamlamanız için bir dakika süre veriyorum.

BİHLUN TAMAYLIGİL (İstanbul) – Bir iki dakika rica ediyorum.

BAŞKAN – Buyurunuz efendim.

BİHLUN TAMAYLIGİL (İstanbul) – Şimdi, "Uçucu ekiplerin nisan, mayıs, ağustos ayına kadar hatta mücbir sebepler haricinde başka havayolu işletmelerine geçişleri yasaklandı." diye bir genelge çıkmış.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Anlayamadım?

BİHLUN TAMAYLIGİL (İstanbul) – Yani "Uçucu ekiplerin nisan, ağustos aylarında mücbir sebepler haricinde başka havayolu işletmelerine geçişleri yasaklandı." diye bir genelge çıkmış. Şimdi Sayın Bakanım yani bu tamam ve bunun için de uçuş emniyeti dile

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 52

getirilmiş, bunu sektörün içindeki kişilerin değerlendirmesiyle aktarmak istiyorum. Peki, şimdi, tamam, siz yer değiştiremezsiniz ama istediğiniz havayolu o kişileri istediği zaman, istediği şekilde iş akdine son verebilecek bir tercihte olabilir. Madem burada bir kamu otoritesi olarak bu dengeyi ve eşitliği de dikkate alan bir yönde uygulamayı yani işten atmayı yasaklamıyorsunuz da, işten ayrılmayı yasaklıyorsunuz mantığıyla bir bakışı ve anayasal olarak da bunun bir karşılığını açıkçası görebilmiş değilim.

Bir de tekrar bir genelgesi var, o genelde de “Uçuşta bir gecikme olduğu zaman, bunun ana gerekçesine aykırı bir kurum ve şirketi hedef alan açıklamalar yapmayın.” deniyor. Ya hangi pilot acaba kendi kurumunu veya şirketini kötüleyecek bir açıklama yapar? Ama şöyle bir gerçek var Sayın Bakanım: Şimdi, İstanbul’a kar yağıyor, Ankara’ya kar yağıyor yani dünyanın hiçbir yerinde görülmemiş şekilde yüzlerce uçuş iptal ediliyor. Tamam, kardan dolayı uçuş iptal ama nedir, pisti mi biz doğru zamanda açamıyoruz, yapılması gereken alt hizmetler mi yerine getirilemiyor, problemler nelerdir? Yani bir yanda bakıyorsunuz 200 uçak birden iptal. O zaman, bunu hem onların mesleki ilkeleri açısından hem de kendi havaalanı hizmeti açısından verdiğimizde, doğru bilgilerle paylaşacak bir süreci engellemenin de çok sağlıklı olduğunu düşünüyorum. Bir de tabii uçağa biniyorsunuz bir saat sonra motor çalışma izni geliyor, pilot neyi açıklasın? Yani buradan hava kontrolörleri açısından baktığınızda bir eksiklik var mı, yok mu? Yani uçakların hareket ve iniş kalkışlarıyla ilgili süreçte acaba bu hava kontrolörleri açısından da özellikle personel ve onunla beraber baktığınızda, gerekli büyümeyi tamamlayacak hızda alt yapı ve buna bağlı olarak da gelişme olmuş mudur? Onu sormak isterim.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Tamaylıgil, tamamlıyorsunuz herhâlde sözlerinizi.

BİHLUN TAMAYLIGİL (İstanbul) – Son olarak da, tabii, öncelikle, baktığınızda, Türkiye’de demir yolu, demir yoluna bağlı taşımacılığın artması çok önemli. Ama uzun zaman İstanbul’dan hem Gebze-Haydarpaşa hem de Halkalı-Çerkezköy açısından, hatta hatta Halkalı’dan itibaren baktığınızda, Sirkeci-Halkalı-Çerkezköy hattında büyük bir boşluk oldu. İşte, ihalede, sanırım, orada ihaleyle ilgili problemlerin var olduğu da söylendi. Sadece, tabii, taşımacılık değil, oradaki bir gümrük kapısı, gümrük kapısındaki nakliyecilerin de problemleri var. O yüzden, son aşamada, Çerkezköy-Halkalı hattını burada çünkü göremedim, ne olacak diye sormak isterim.

Zamanınız ve gösterdiğiniz anlayış için de teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Ben teşekkür ederim Sayın Tamaylıgil.

Sayın Aydın, buyurunuz efendim.

İBRAHİM AYDIN (Antalya) – Teşekkür ediyorum Başkanım.

Sayın Başkanım, Sayın Bakanım, değerli Komisyon üyeleri, değerli milletvekilleri, çok kıymetli bürokrat arkadaşlarım, basın mensupları; yüce heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

Biraz geç oldu ama en azından kayıtlara girmesi adına hızlı bir şekilde konuşmamı yapacağım.

Ülkemizin en önemli altyapı kuruluşlarının başında gelen Karayolları Genel Müdürlüğü’nün ülkemiz genelinde yaptığı çalışmalar gerek ülke kalkınmasında gerekse insanımızın ekonomik, sosyal ve kültürel yaşamında büyük gelişmeler sağlamıştır. 2016 yılı başı itibarıyla, Karayolları Genel Müdürlüğü’nün sorumluluğunda, 2.289 kilometre otoyol, 31.215 kilometre devlet yolu ve 32.740 kilometre il yolu olmak üzere toplam 66.244 kilometre yol ağı bulunmaktadır. Bu yol ağının 43.405 kilometresi sathi kaplama, 19.256 kilometresi bitümlü sıcak karışım kaplamalıdır. Önümüzdeki yıllarda da bitümlü karışım yatırımları ağırlıklı olarak devam edilecektir. Ayrıca, 75 adet yol kenarı denetim istasyonları faaliyet göstermektedir. Özellikle tehlikeli madde taşımacılığı denetimi daha kapsamlı hâle getirilecektir. Taşımacılıkta Türkiye Avrupa’da ve dünyada önemli bir konumda. Taşımacılık sektöründe gerçekten söz sahibi ülkeler arasında yer alıyoruz. Asya, Afrika ve Avrupa gibi 3 eski kıtanın birbirine en yakın olduğu yerde, kıtalar arasındaki bağlantıyı sağlayan Türkiye’nin de bu stratejik konumu itibarıyla kara yolu koridorlarının geliştirilmesi kaçınılmazdır.

Yollarımızda trafik güvenliğini artırıp kazaları azaltmak ve ölüm oranını düşürmeyi amaç edinen bölünmüş yollarla, aynı zamanda, sanayi, ticaret ve turizmi geliştirmek, bölgesel kalkınma dengesini iyileştirmek, işletme giderlerinde tasarruf etmek, seyahat konforunu artırıp seyahat süresini azaltmak hedeflenmektedir. Bugün, bölünmüş yol çalışmalarında önemli ölçüde mesafe katedildiğini görüyoruz. Öyle ki 2003 yılı öncesinde bölünmüş yol ağıyla sadece 6 ilimiz birbirine bağlıyken bölünmüş yollarla bağlı il sayımız 75’e çıkmıştır. Bölünmüş yollar bugün toplam yol ağımızın yüzde 37’sini oluşturmalarına rağmen bütün yol ağımızda hareket eden trafiğin yaklaşık yüzde 80’i hizmet veriyor. Giderek artan hedeflerle, hızla sürdürülen çalışmalarla, bölünmüş yol uzunluğunu 2016 yılında 25.230 kilometreye, 2019 yılında 30 bin kilometreye, 2023 yılında ise 36.500 kilometreye ulaştırmak hedefleniyor. Trafiğe açılan bölünmüş yollarda yapılan araştırmalarda son on bir yılda trafik artışı dikkate alındığında ölü sayılarında yaklaşık yüzde 62 oranında azalma sağlanmıştır. Burada, tabii, değişik hesaplamalar var ama eğer bölünmüş yollar olmamış olsaydı bugün, tabii, daha farklı kazalar olup daha çok insan kaybolacaktı.

Seçim bölgem olan Antalya’ya gelince, Antalya gerçekten son yıllarda büyük hizmetler aldı. Özellikle duble yollarda Antalya-Alanya arasındaki “ölüm yolu” denilen D 400 yolu bitirildi. Fakat tabii ki Antalya turizmin başkenti, dünyaya açılan penceresi ülkemizin. Burada köprülülük kavşaklar yapılıyor şu anda. Belki siyasi tarihimizde ilk olan, ezberleri bozan olaylar oluyor ve iktidar partisinden olmayan belediye başkanları bile Ulaştırma Bakanlığına ve Karayolları Genel Müdürlüğüne teşekkür tabelaları asıyorlar. Yani, Büyükşehir Belediye Başkanımız Menderes Türel, “Antalya’ya İyi Gelecek.” denen tabelanın yanına “Ulaştırma Bakanlığına ve Karayolları Genel Müdürlüğüne teşekkür ediyoruz.” diye tabelalar asılıyor. Bu güzel bir örnek, teşekkür etmek. Ve yine havaalanları olarak çok güzel hizmetler aldık. Tabii ki önümüzdeki yıllarda taşınmıyor tabii. Antalya-Alanya otobanı burada da gördüğüm gibi birinci öncelik sırasında. İnşallah, bu yapılacak.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 53

Ben bürokrat olarak çalıştığım yıllarda, Muğla ve İzmir’de bölge müdürlüğü yaparken gerçekten, tabii ki “Bu yollar yapılıyor, çevre tahrip ediliyor.” gibi düşünülse de Orman Genel Müdürlüğünden sonra belki en fazla fidan diken genel müdürlük Karayolları Genel Müdürlüğü. Yani, bunun, gözlerimle şahit olduğum için burada hakkını teslim etmek lazım. Tabii ki çevreye duyarlı bir şekilde yollar geçecek.

Ben fazla da uzatmak istemiyorum tekrar yapmamak adına. Benden önceki konuşmacıları çoğu konuları konuşmaları da bildirdiler.

Antalya’ya miza olan hizmetlerden dolayı Bakanlığımıza ve bürokratlara teşekkür ediyorum.

Özellikle, bir de PTT Genel Müdürlüğü gerçekten yani kendini yenilemeyen kurum ve kuruluşlar bir bir yok olmaya mahkûmdur. Ama, bu nasıl yapıldı da bu şekilde kendini yenileyebildi, diğer kurumlara örnek olması lazım.

Ülkemiz kara yolu ulaşımında bugün sağladığımız başarıların temelinde kuşkusuz AK PARTİ’nin ülkemize ve insanımıza hizmet aşkı, sağlanan kaynakları etkin ve verimli kullanma becerisi, Sayın Cumhurbaşkanımızın, Başbakanımızın, Hükûmet üyelerinin ve Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanının ekibine sağladığı moral ve motivasyon desteği bulunmaktadır.

Ben, bu duygu ve düşüncelerle, bu hizmetlerin artan bir hızla devam etmesi temennisiyle hepinize saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Aydın.

Sayın Paylan, buyurun lütfen.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Ben Bakana hitap etmek isterim. Bakan Bey gelebilir mi? Bakan Bey yokken konuşmak istemiyorum.

BAŞKAN – Konuşmak istemiyorsunuz. Peki.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Daha sonra, Bakan Bey geldiğinde konuşmak istiyorum.

BAŞKAN – Sayın Kuşoğlu...

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Bakan bey yokken zaten oturum devam edemez.

BAŞKAN – Sayın Bakan herhâlde kısa bir süre, bir ihtiyaç için çıktı, gelecektir.

Peki, o zaman beş dakika ara veriyorum oturuma.

Kapanma Saati: 18.38



T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 54

ÜÇÜNCÜ OTURUM

Açılma Saati: 18.52

BAŞKAN: Süreyya Sadi BİLGİÇ (Isparta)

BAŞKAN VEKİLİ: İbrahim Mustafa TURHAN(İzmir)

SÖZCÜ: Mehmet Şükrü ERDİNÇ (Adana)

KÂTİP: Emine Nur GÜNAY (Eskişehir)

(Oturum, Başkan Vekili İbrahim Mustafa Turhan tarafından açıldı)

BAŞKAN – Değerli milletvekilleri, 16'ncı Birleşimin Üçüncü Oturumunu açıyorum.

Şimdi, görüşmelere kaldığımız yerden devam etmeden evvel, biliyorsunuz, demin ara vermiştik. Sayın Bakanım, bu arada, sizin de bilginize arz etmiş olalım, gerçekten popülariteniz son derece yüksek. Siz olmadan hiç kimse hitap etmek istemedi Komisyona. Dolayısıyla, tabii ki sizin bu yüksek ratinginiz, aynı zamanda, yaptığınız açıklamaları da kritik hâle getiriyor. Demin bu Kanal İstanbul'la ilgili yapılan açıklama bazı basın-yayın organlarına yanlış aksetmiş. Ben değerli Komisyon üyelerimizin müsaadeleriyle size bir söz vereceğim, çünkü malum, konu birçok vatandaş ilgilendirebilecek hassas bir konu, o konudaki bir düzeltmeyi yaparsanız, sizin ağzınızdan basın-yayın organları da bu düzeltmeyi geçerse iyi olur diye düşünüyorum.

Buyurun Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Değerli üyeler, bütçemizin Plan ve Bütçe Komisyonunda görüşmeleri esnasında Kanal İstanbul'la ilgili bir soru üzerine ben de açıklama yaptım. Esasında, soru, birkaç gün önce gazetelere yansıyan bir beyanıyla ilgili idi. Yalnız, bu açıklamamın da yine bazı yanlış anlaşılmalara, algılara sebep olduğu anlaşıyor. İşin doğrusu, özü şudur: Kanal İstanbul'la üçüncü havalimanı bu açıklamada birbirine karıştırılmış. Bölgede iki projemiz var, birisi Kanal İstanbul, birisi üçüncü havalimanı. Üçüncü havalimanı yapılıyor, bir problem yok, yeri de belli, inşaat da devam ediyor hızla. Kanal İstanbul için biz 5 tane güzergâh üzerinde çalışıyoruz, sadece 1 güzergâh değil. Hiçbir güzergâhı bugüne kadar resmen açıklamış değiliz ancak bu çalışmalar esnasında bölgede birtakım tahminlerle bir spekülasyon oluşturuluyor. İşte “Kanal buradan geçiyor, burada yer alacaksınız çok büyük kazançlı çıkarsınız.” gibilerden, hatta bu televizyon reklamlarına bile konu oluyor. Ben vatandaşlarımızın ileride hayal kırıklığı yaşamaması ve mağdur olmamaları için bir beyanatta bulundum. Bulduğum beyanat çok net, diyoruz ki: “Kanal İstanbul'la ilgili güzergâh çalışmaları kesinlik kazanmamıştır, hâlen devam etmektedir, hem jeolojik etütler hem yer altı su kaynakları hem doğal ve tarihî sit alanları bakımından devam etmektedir. Üniversitelerde çalışma yapılıyor, bir de çevresindeki imar planlaması olarak da Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ve TOKİ'nin çalışması var. Dolayısıyla bu çalışmalar tamamlanıp her yönüyle karşılaştırmalı bir değerlendirme olmadan belirli bir güzergâh üzerine odaklanıp herhangi bir tasarrufta vatandaşlarımız bulunmasın, hayal kırıklığı yaşamasin.”

Sayın Tamaylıgil de “Çatalca'ya havaalanı yapılacak.” dedi. Çatalca'ya havaalanı...

BİHLUN TAMAYLIGİL (İstanbul) – Havaalanı değil Sayın Bakanım, kanal.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Kanal, pardon, affedersiniz. Doğru, kadar saat...

BİHLUN TAMAYLIGİL (İstanbul) – Sayın Tayyip Erdoğan'ın beyanı, benim değil.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Efendim, şimdi, Çatalca'ya da...

BİHLUN TAMAYLIGİL (İstanbul) – Ben demedim. Sayın Erdoğan'ın bir açıklaması vardı.

MUSA ÇAM (İzmir) – Yaparsınız, onu da yaparsınız.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Şöyle: Ne Çatalca ne bir başka yer, 5 tane güzergâhımız var, 5 güzergâhın hepsi de çalışılıyor, neticede birine yapılacak, o kesin. Dolayısıyla, o da, Çatalca bölgesi de o güzergâhlardan biri. “Silivri'ye de havaalanı yapacağız.” diye bir şeyimiz olmadı. Yalnız büyükşehrin 1/100.000'lik planlarında orası rezerve alan olarak gösterilmiş vaktiyle. Vatandaş da oralarda havaalanı olacağı tahminiyle bir yatırım arayışına girmiş. Olay bundan ibaret. Biz orayı da düşünmedik değil, bir etüt yaptık ancak tamamen tarım arazisi ve özel mülkiyet. Dolayısıyla hem tarım arazilerinin yok olmaması hem de çok büyük maliyetler söz konusu olduğundan düşünmedik. Bugünkü Ağaçlı Kömür Ocaklarının, Yeniköy-Akpınar arasındaki bölgeyi tercih ettik. Olay bundan ibaret.

BİHLUN TAMAYLIGİL (İstanbul) – Sayın Bakanım, yanlış anlaşılma olmasın. Benim Çatalca'yla ilgili söylemim... Sayın Cumhurbaşkanının o günkü Başbakan olarak Haliç Kongre Merkezi'ndeki proje açıklamasında “Bu proje Çatalca'ya hediyeimizdir.” diye bir söylemi var, oradan kaynaklanarak onun altını çizmiştim. Benim söylemim değildir bu.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Efendim, ben doğrusunu isterseniz, tamam, onu siz ifade ettiniz, ben şu an için hatırlamıyorum öyle bir söylemi...

GARO PAYLAN (İstanbul) – Google'da var.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – ...ama işin özü budur, anlattığım şekildedir. Belki o gün çalıştığımız muhtemel güzergâhlardan biri de burada olabilir. Bunu ifade etmiş olayım.

Teşekkür ederim.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 55

BAŞKAN – Ben teşekkür ederim Sayın Bakan.

Şimdi...

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Orada mıdır diyorsunuz?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Hayır, öyle bir şey yok.

BAŞKAN – Hayır efendim, Sayın Bakan son derece açık bir şekilde ifade ettiler. Çalışmalar devam ediyor, şu anda kesinleşmiş bir güzergâh yok.

Sayın Paylan, buyurun.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Sayın Başkan, teşekkür ederim.

Sayın milletvekili arkadaşlarım, Sayın Bakan, sayın basın mensubu arkadaşlar; hayırlı olsun bütçemiz diyorum öncelikle.

Sayın Bakan, şimdi ben bir İstanbul Milletvekiliyim, üçüncü bölge milletvekiliyim ama İstanbul'un her yerini çok iyi bilirim ve bu sabah yine uçak kalkarken kuzeye doğru kalktı, üçüncü köprüye bağlantı yolları boyunca hareket etti ve karşıya geçti. Tekrar izledim. Kuzeyde son birkaç yıldır inanılmaz bir hareketlilik var. Tamam, kuzey ormanlarını yarıdınız ve gerçekten oradaki her türlü yaşam... Çünkü bizim partimizin ve kişisel olarak benim ekolojik hassasiyetlerimiz üst düzeyde ve ciddi anlamda kuzey ormanları İstanbul'un nefes borusuydu ve bu ormanlar yarıldı. Oradaki yaban yaşamı, ekolojik yaşam altüst oldu ve ciddi bir inşaat hareketliliği var, yalnızca yol değil, çok ciddi anlamda bir hareketlilik görüyoruz ve şunu da söyleyeyim üçüncü havalimanı için sabahki spekülasyonla ilgili: Silivri'de -çok iyi bilirim o bölgeyi- tarlaların dönümü 3-5 bin liraydı, 50 bin, 100 bin liraya kadar çıktı o dönem havalimanı burada olacak diye ve birtakım insanlar, spekülasyonlar önceden kapatıp köylüden ucuza, 2-3 bin liraya, bu arazileri 50 bin, 80 bin, 100 bin liraya sattı bu spekülasyon üzerine, Silivri'de olacak diye. Ancak havalimanı açıklamanızdan bir iki yıl önce de kuzeyde olacağına dair spekülasyonlar kulaklara geldi, birtakım insanlar arazileri kapattılar ve havalimanı etrafındaki arazilerde şimdi bir faaliyet, imarlaşma, hareketlenme başladı yani uçaktan bunu görebiliyorsunuz, eminim siz de helikopterle gezerken görüyorsunuzdur. O hattan geçirmeniz ve havalimanını oraya yapmanız birtakım insanlardan milyarlarca liralık rantı alıp milyarlarca liralık rantı başkasına devretmek demektir ve bizim hep savunduğumuz, vev ki bir rant olacaksa bile doğayı tahrip ederek... Bu rantın bir vergisi de yok yani birtakım insanlar önceden bu bilgiye sahip oluyorlar ve bu ranta sahip oluyorlar, hiçbir emek sarf etmeden hem de, yani 1'e 10, 1'e 20, 1'e 50 gelirler elde edebiliyor. O Dursunköyler falan biliriz yani, siz de çok iyi bilirsiniz, şimdi ne paralara gidiyor ama çok önceden kapatılmış ne hikmetse!

Şimdi, siz çok önemli bir bakanlık mevkisindeyiz ve ağızınızdan çıkacak tek bir kelimeyle 10 milyarlarca liralık rantı bir yerden alıp bir yere verebiliyorsunuz. Bakın sabahki spekülasyon bile bütün telefonları kilitledi biliyorsunuz ve bu bilginin dışarı çıkmaması da sizin sorumluluğunuzda yani sizin ve bürokrasinin sorumluluğunda.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Mümkün değil, koca arazide çalışılıyor.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Hayır “mümkün değil” diyorsunuz ama şimdi düşününüz ki bürokrasiniz bu bilgiyi biliyor, işte, kuvvetle muhtemel şu ki akrabasına söylüyor, bölgedeki AK PARTİ teşkilatına söylüyor: “Buradan arazi kapat, 1'e 5 olacak, 1'e 10 olacak.” Her neyse... Ya, bu bilgi gizliliğini sağlamak için ne düşünüyorsunuz? Yani bu spekülasyonun önüne geçmek veya vev ki rant olacak sonuç olarak ama bunun vergilendirilmesi için, ya geçen dönem dedik ki “Şu rant vergisi çıksın; bir yerde arazi fiyatları da yükselecekse onun bir vergisi olsun.” ama asla bu yönde bir adım atmadınız. Ve bu kapatan kişilerle ilgili de bir inceleme yaptınız mı, onu da çok merak ediyorum. Sonuç olarak bu ciddi bir spekülasyon, ciddi bir ranttır ve hiçbir emek sarf etmeden bir bilgi hırsızlığıyla bu geliri elde eden insanlar ve kesimler var. Bununla ilgili ciddi bir araştırma yaptınız mı merak ediyorum yani bununla ilgili kuşkuvarınız veya iç soruşturma yapıyor musunuz diyelim ki bilgi sızdıranlarla ilgili? Bu çok önemli bir bilgi.

Diğer bir mevzu, şimdi kuzeyden yine geçerken Çekmece üzerinden uçtum. Çekmece'ye bakarken, kuzeye doğru yarıp geçerken yine orman alanları, su havzaları çok ciddi anlamda var ve eski eserler, yapılar. Çekmece, çok ciddi anlamda Kanal İstanbul buradan geçecek diye artık emin yani hatta “Çekmece manzaralı, kanal manzaralı arsalar” diye satıldı, pek çok kişi bunları aldı, hâlâ da bu spekülasyon devam ediyor. Vev ki başka bir yerden geçecekse, bunu taşımadan önce, bu bilgiden önce mutlaka kamu yararını gözetmeniz gerekiyor. Biz buna tamamen karşıyız, bu ayrı yani Kanal İstanbul bir kere yapılmamalı, bu ayrı, parti olarak bunu savunmuyoruz. Çünkü milyonlarca yıllık bir birikimin, milyonlarca yıllık balık akınlarının, su akınlarının, o su altı ve su üstü akımlarının nasıl etkileneceğine, ekolojik yaşamın nasıl etkileneceğine dair hiç kimse bir sonuç ortaya koyamaz, hiçbir bilim adamı dese ki “şöyle olacak”, bilemeyiz, belki bütün ekolojik yaşamı altüst edecek bir proje olabilir. O anlamda bu projeye zaten karşıyız ama şu spekülasyon konusunda mutlaka bir cevap vermenizi istiyorum her anlamda.

Diğer bir mevzu, şimdi uçak giderken köprüyü de gördüm, son tabyalar birleşecek artık neredeyse, herhâlde bir iki aya kadar birleşecek ve karşıya doğru devam ediyor, yine ormanı yarararak devam ediyor. Şimdi, köprüye bir isim koydunuz yani yaklaşık iki yıl önce bunu açıkladınız. Ya, bu konuda yeniden düşünmeniz için size bir çağrı yapıyorum, bu konuyu lütfen yeniden düşünün; Yavuz Sultan Selim Köprüsü... Geçmişte bir padişah, evet ama herkesin olduğu gibi, her liderin olduğu gibi doğruları ve yanlışları olabilir. Yavuz Sultan Selim, doğru beş tane iş yapmıştır size göre, subjektiftir ama çok büyük günahları da vardır ve özellikle toplumun yine kutuplaştığı bu dönemde, mezhep savaşlarının zirve yaptığı, Şii-Sünni mezhep savaşlarının Suriye'yi yaktığı, bölgemizi tehdit ettiği, İran'ın bölge hegemonyası, bizim Sünnici bakışımız, bütün bunların bir sonuç getirmediği ve kutuplaşmanın bu kadar arttığı bir dönemde... Yavuz Sultan Selim biliyorsunuz ki Alevileri katletmiştir, kılıçtan geçirmiştir.

YUSUF BEYAZIT (Tokat) – Sayın Paylan, öyle bir şey yok!

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 56

GARO PAYLAN (İstanbul) – Ve Şeyhülislamdan fetva çıkarılmıştır. Bakın, bir fetvası vardır, Alevinin katli üzerine ve Alevilerin toplumsal hafızasında bu kadar karanlık bir yer edinmiş bir kişinin ismini köprüye vermenizi çok büyük bir hata olarak görüyorum. Bizim bakın, bir arada yaşama iradesini savunan pek çok insanımız var; bunların isimlerini birlikte sayabiliriz, her türlü insanlık değerini, bir arada yaşama geleneğini savunmuş liderlerimiz veya sanatçılarımız, kanaat önderlerimiz var. Bunların isimlerini özellikle böyle sembol projelere verirsek ki toplumun hiçbir kesimi tarafından önyargısı olmayan isimlerden bahsediyorum çünkü hepimizin bir toplumsal hafızası var. Mesela, şu anda sokaklarda Talat Paşa caddeleri var, bulvarları var ama benim toplumsal hafızamda ciddi bir yer ediniyor Talat Paşa. 2 bin yere bu devlet Talat Paşa Caddesi, bulvarı ismini vermiş; oysa Ermeni halkının felaketine bir devlet kararıyla imza atmış bir cuntanın lideridir Talat Paşa ama 2 bin yere bu ismi vermiş. O anlamda toplumda 1 kişi bile olsa bakın, onun eğer ki toplumsal hafızasında önemli bir yer edinmiş, bir yara açmış birisiyse bu isim verilmemeli ve bu ismi yeniden değerlendirmenizi özellikle rica ediyorum.

Diğer bir mesele -vaktim azalıyor sanıyorum- şu Pendik-Ayrılıkçeşme ve Kazlıçeşme-Halkalı meselesi. Ben Yeşilköy'de oturuyorum ve Yeşilköy halkını, özellikle İstanbul'un tamamını, bütün nüfusu etkiliyor çünkü dolaylı olarak bütün hatları etkiliyor. O tren hatlarının olmaması, banliyönün olmaması biliyorsunuz sahil yollarını da, E-5'i de, E-6'yı da komple kilitleyor; milyonlarca insan sabah trafiğinde ve akşam trafiğinde perişan. 2011 sonunda sanıyorum kapattınız hattı, 2014'te bitecek diye taahhüt ettiniz ancak 2016 yılındayız ve hâlâ inşaatın sanıyorum yüzde 40'ı gibi bir şeydeyiz aşağı yukarı ve iki yıldır çivi çakılmıyor. Biliyoruz ciddi bir anlamda tahkime gittiler, başka sorunları var ama Sayın Bakan, İstanbul perişan hâlde. Trafik, akşamları iki buçuk, üç saatte insanlar evine ulaşmıyor sahil yollarında. Bununla ilgili lütfen bir beyanda bulunun. "İki yıl" dediniz ama iki yıl da çok uzun bir süre. Yani bu inşaat başlarsa bir yılda bitirilebilir. İvedilikle başlaması için bir beyanda bulunun, bir çaba gösterin. İstanbul'da yaşıyor musunuz bilmiyorum ama biliyorsunuz o hatların durumunu, akşam gelip bir trafiği görseniz perişan hâlde. O anlamda o banliyö hatlarıyla ilgili ivedilikle bir beyanda bulunursanız sevinirim.

Sayın Bakan, şimdi, yollar yapıyorsunuz, duble yollar, hava yolları yapılıyor ancak özellikle Kürt illerinde şu anda -ben çok gidiyorum bölgeye tabii ki yakıcı durumdan dolayı- o yollardan şu anda çok sayıda araba geçmiyor veya havalimanlarından biliyorsunuz uçaklar kalkmıyor. Savaş uçakları kalkıyor ve duble yollardan da Kirpiler, Akrepler, tanklar, toplar geçiyor. Şimdi, yaptığımız şeyleri de eminim ki bu hayallerle yapmıyoruz hiç birimiz ancak şu anda ciddi bir çatışma iklimi var. Bu anlamda sizin de Kabinenin önemli bakanlarından birisi olarak bu ateşin sönmesi için ivedi olarak adım atmanız gerektiğini düşünüyorum. Duble yollardan sivil arabalar geçsin, havalimanlarından sivil uçaklar kalsın. Bu anlamda sizin de elinizden gelen çabayı göstermeniz gerekir diye söylüyorum çünkü arkadaşlarım gereğini söyledi çok fazla uzatmayayım orayı.

Diğer mesele sansür Sayın Bakanım. Şimdi, bakın, küfür kâfir, hakaret pek çok noktada şeyler olabiliyor özellikle İnternet ortamında. Elbette bazı noktalarda müdahale edilebilirdi ama bunun önüne geçilemediğini siz de biliyorsunuz.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Paylan, sözlerinizi tamamlamanız için size ilave süre veriyorum.

Buyurun lütfen.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Bir yerden kapatırsanız başka yerden ulaşılabilir ancak bu sansür dediğimiz şey çok yoğun yapılan, dünyada pek çok noktada birinciliğimiz olan bir ülkeyiz yani Twitter sansürleri, Facebook sansürleri, kapatılan siteler anlamında birinciliklerimiz var maalesef dünya liginde ve böyle anılıyoruz. "Türkiye 1 numara" diye yazılıyor. Böyle bir ligde 1'inci olmak gerçekten... Ve önleyemediğimiz bir şey ve bunlar da tek taraflı oluyor, bakın, subjektif. Yani Hükûmete yakın olan her şey serbest, yani mesela bize her gün küfür kâfir etmek serbesttir, mesela Akit gazetesi çarşaf çarşaf tahkir yapar Kürtlere dönük, Ermenilere dönük, sitesinden yapar, asla bir müeyyideyle karşılaşmaz ancak sizin görüşünüze, dünya görüşünüze aykırı olan her şey sansürlenmeye açıktır. Burada subjektif yaklaşımı kınıyorum. Bu yaklaşım çok hâkim, subjektif yaklaşımınız. Hani, velev ki herkese dönük eşit yapsanız... Ona da karşıyım ayrı ama hakaret varsa tabii ki kapatılmalı veya müdahale edilmeye çalışılmalı bir şekilde ama dünya liginde 1'inci olmamalıyız, bu subjektif olmamalı en azından.

Diğer mesele telefon dinleme meseleleri Sayın Bakanım. Şimdi, bu "paralel yapı" diyorsunuz, işte, "Onlar dinlediler, şöyle yaptılar..." Daha önce Ergenekoncular dinliyordu, daha önce başka derin yapılar dinliyordu ve "Kandırıldık." dediniz, en son seferde de "Aldatıldık." Eyvallah, paralel yapı. Peki, şimdi nasıl güveneceğiz size yani bu dinlemeler konusunda? O dönem de iktidardaydınız. Yani "Şu anda ben dinleniyor muyum?" size soruyorum, yüzde 99,9 dinleniyordum, ondan eminim, hiçbir kuşum yok. "Ben dinleniyor muyum?" Bir milletvekili olarak size bunu soruyorum. Mesela Turkoell'de iktidarın etkinliği ciddi anlamda arttı. Bazı yapılar, diyelim ki Beştepe'ye yakın bir yapı olabilir, başka yere yakın bir yapı olabilir veya şu anda güvenlikçi bir bakışla "Her yol mübah." diye bakılabilir ve birtakım kişiler durumdan vazife çıkarabilirler. Nasıl paralelciler işte, "Ergenekoncular darbe yapacak, o yüzden işte, biz şunu dinledik, bunu dinledik." falan...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Paylan, sözlerinizi tamamlamanız için tekrar ilave süre veriyorum, lütfen toparlayın.

GARO PAYLAN (İstanbul) – "Şunu dinleriz, bunu dinleriz." diye istedikleri gibi hareket etmişler, yasal ya da gayriyasal olarak bunlar hareket etmişler. Şimdi, nasıl bir yapı kurdunuz ki devlet içinde bazı yapılar beni dinlemiyorlar? Nasıl güvenebilirim size? Nasıl bir yapınız var, nasıl bir sisteminiz var, nasıl denetleniyor? Bunu çok merak ediyorum bir milletvekili olarak ve "Dinleniyor muyum?" gerçekten bunu size soruyorum.

AHMET YILDIRIM (Muş) – Dinlenmiyorsa siyasette ne işin var?

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 57

GARO PAYLAN (İstanbul) – Çamlıca'ya kule yapıyorsunuz. Sayın Bakan, o çok büyük bir yapı, yani içinde binalar, böyle... Projede öyle bir şey görünüyor yani silueti bozacak inanılmaz bir yapı. Aman, onu yapmayın.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Güzel bir yapı.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Ama silueti çok bozabilecek bir yapı.

BAŞKAN – Sayın Paylan, bunu Sayın Ulaştırma Bakanımıza niye soruyorsunuz?

GARO PAYLAN (İstanbul) – Çünkü o getirdi sunumunda, kendisi projelendirmiş herhâlde ki sunumunda var.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Doğru.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Siz yoktunuz İbrahim Bey.

Bir de, Kınalıada'nın tepesinde direkler var, bunlar taahhüt edildi bilirsiniz.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Bu yapılmıca onlar kalkacak.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Aman, bunu taahhüt ediyorsunuz değil mi, ona da özellikle cevap verirsiniz...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – En büyük Çamlıca...

GARO PAYLAN (İstanbul) – Ama öyle çok geniş bir yapıyı yapmayın ve Kınalıada'dan da kalsın lütfen.

Diğer mesele siber güvenlik Sayın Bakan. Geçenlerde kimlik kartlarıyla ilgili, biyometrik verilerle ilgili çıkardık ama biyometrik veri yasası çıkmadı yani güvenlik meselesi. Nasıl güveneceğiz? Yani nasıl denetlenecek bu yapılar? Devlet içinde bazı çetelerin, yapıların bunlara ulaşmayacağına veya siber saldırılar sonucu elde edilemeyeceğine nasıl güveneceğiz?

Sayın Bakan, demokratikleşme adımları meselesi var. Siz de önemli bir bakanlıksınız. Mesela gidin demokratik ülkelere, o bölgede hangi dil hâkimse ulusal dille beraber o bölgenin diliyle tabelalar düzenlenir çünkü o bölgedeki insanlar, mesela Kürt illerinde, belli yerlerde halkın yüzde 90'ına kadarı Kürtçeden başka dil bilmez, tabelalar çift dilli düzenlenir veya bazı yerlerde Arapça olabilir, çift dilli -yani ulusal dilsiz demiyorum- iki dilli tabela düzenlemek mesela hiç düşüncelerinizde, yol planlarınızda var mı? Uçaklarda mesela anonslar yapılıyor. Pek çok Kürtçe bilen insan var.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Paylan, sözlerinizi tamamlamanız için tekrar ilave bir dakika süre veriyorum. Lütfen toparlayın.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Anonsların ne Türkçesini anlıyor ne İngilizcesini anlıyor insanlarımız, diyor ki: "Kemerini tak, şunu yap, bunu yap..." Hiçbir şey bilmiyor, takamıyor, edemiyor. Böyle bir düşünce olamaz mı? Ne var, ne kaybederiz yani böyle adımlarla? Tabelaların çift dilli olması, anonsların çift dilli olması bölgedeki hâkim olabilecek dile göre...

Son olarak, bir örnek olarak söyleyeceğim; Bugün TV ve Kanaltürk. Tamam, şucu veya bucu diyebilirsiniz ancak yani mevzuat bir kenara bırakılıp TÜRKSAT'tan çıkarıldı. TÜRKSAT Genel Müdürümüz burada galiba. Yani "Mevzuatı bir kenara bırakın." deniyor ya bazı mücadelelerde, ancak mevzuatı bir kenara bıraktığımız anda hukuk devleti olmaktan çıkıyoruz, bunu yapmamamız lazım. Yani vev ki bir mücadeleniz var, diyorsunuz ki: "İşte, bunlar tehlikeli, şucu veya bucu yapılar..." Ya, bunlar mevzuat çerçevesinde mahkeme kararlarıyla olamaz mıydı? Mevzuatı bir kenara koyup niye onları kapattık da yargı kararıyla bunlar olamadı o dönem?

Ve son olarak Yeşil Yol'la ilgili...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

GARO PAYLAN (İstanbul) – Bitiriyorum, son cümlelerim.

Sayın Bakan, Hopa seline ben gittim ve günlerce orada vakit geçirdim, Hopa selinde. Bakın, tamam, dere yataklarına evler yapmışlar, ondan dolayı büyük bir felaket var ve buna hepimiz, hep beraber yol verdik, pek çok dönemin hükümeti. Ancak yol açtığımız yerde de ben şunu gördüm: Yolu yarıyorsunuz, üstteki tabaka çok yumuşak ve yürüyor. Yeşil Yol'da da aynı tehlike çok büyük anlamda var hem ekolojiye karşı hem de bu Yeşil Yol'da açtığınız her yolun üst zemini çok yumuşak ve heyelan riski üst düzeyde. Aman, bu yoldan vazgeçin, o yol çünkü heyelanlara gider, doğa affetmez, biliyorsunuz, doğa bir şekilde bir yolunu bulur ve o yolu kapatır. Aman, bu yollara tevessül etmeyin, son kalmış akciğerlerimiz de yok olmasın.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Evet, Sayın Ahmet Arslan.

Müsaade ederseniz, önce bir hususu ben hatırlatayım; Komisyonumuzun çalışma usul ve esaslarıyla ilgili aldığımız karara göre Komisyonumuzu dışarıdan teşrif eden siz değerli milletvekillerimizin, Komisyon üyesi olmayanların konuşma süreleri Komisyon üyelerinin yarısı kadar takdir edildi. Onun için size beş dakika veriyorum.

Buyurunuz efendim.

AHMET ARSLAN (Kars) – Sayın Başkanım, teşekkür ediyorum hatırlatmanız için.

Sizleri, saygıdeğer üyeleri ve misafir milletvekillerini, Sayın Bakanımızı, kamu kurum ve kuruluşlarının değerli temsilcilerini ve basınını değerli temsilcilerini ben de saygıyla selamlıyorum.

Birkaç yorumda bulunup, bölgeye gidip sonra da konuşmamı bitireceğim. Elbette ki diğer üyelere gösterdiğiniz müsamahanın yarısını gösterirseniz baştan size teşekkür edeceğim.

Sayın Bakanım, önce bir değerlendirme yapayım. Türkiye coğrafyası veya Anadolu coğrafyası, hep övünürüz, köprü konumundadır deriz. Ancak bu köprüyü biz hep coğrafyada veya haritalar üzerinde görerek onunla övünmüşüz, hiçbir zaman bu coğrafyayı, bu köprüyü aktif hâle getirmemişiz ve mutlulukla görüyoruz ki özellikle ulaştırma türlerinin entegrasyonu kapsamında bu coğrafi konumdan yararlanmaya başladık. Marmaray'la birlikte demir yollarını Edirne'den Kars'a kesintisiz hâle getiriyoruz. Tek

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 58

başına bir anlam ifade ediyor mu? Hayır. Eğer bunu Avrupa'ya bağlıyorsanız, bunu Asya'ya, Orta Asya'ya, ta Çin'e bağlıyorsanız anlam ifade eder ve yine, demir yollarını ülkenin her yerine ağlarla bağlarsanız anlam ifade eder. Geçmişte olduğu gibi sadece kara yolu yapıp demir yolunu ihmal ederseniz çok anlamsız. Dolayısıyla tersini söylemek adına bu cümleyi kurdum. Demir yollarını öncelikleyip kara yollarını da ihmal ederseniz geçmişteki hataların bir benzerini biz yapmış oluruz. Dolayısıyla o hataya düşmemek adına aynı zamanda bölünmüş yolları yapıyor iseniz, aynı zamanda bunları demir yollarıyla eş güdümlü düşünüyorsanız ve daha da güzeli, deniz yoluyla da eş güdümlü olacak şekilde demir yollarını, kara yollarını limanlara bağlıyor ve liman da yapıyorsanız bu da yine modlar arası entegrasyonun önemli bir göstergesi olsa gerek.

Ve yine, demir yolu yaptınız, kara yolu yaptınız, birtakım yerlerde yatırımlar yapılıyor ancak onlarda oralara insanların uçakla hızlı erişebilmesi de lazım ki gitsin, yatırımını kontrol etsin, kararlarını versin ve dönebilsin. Bu anlamda hava yolunun da aynı zamanda gelişmiş olması, herkesin, her kesimin kullanabilir hâle gelmiş olması da yine güzel bir gösterge.

Bütün bunları yaparken özellikle yatırımın ne kadar önemli olduğunun bir başka göstergesi; batıda talep çok, siz buna paralel olarak arz yapabilirsiniz, yatırım yapabilirsiniz ancak bu, doğuyu aynı zamanda ihmal etmek anlamına geldi ki tersini yapıyorsunuz: Doğuda özellikle şimdi talep olmadan, yeterli talep olmadan arzı oluşturunuz ki arz beraberinde oralarda talep oluştursun ve özellikle yerinde istihdamı sağlayalım.

Bakü-Kars Demiryolu Projesi Marmara'yla birlikte demir yolunu kesintisiz hâle getiriyor, Kars'tan geçiyor. Ülkemiz için, bölgemiz için önemli ama Kars için önemli hâle gelebilmesi adına lojistik merkezi çok çok önemliydi, lojistik merkezini de yapmaya başladınız, şu an etütler yapılıyor biliyorum, uygulama projesi hazırlanıyor. Bu projenin de, bununla birlikte bölünmüş kara yollarının kuzey, güney koridoru olan 18'inci koridorun da tamamlanması... Bölgemizin ne yazık ki tarım, hayvancılık dışında bir geliri yok, kömürümüz yok, doğal gazımız yok, petrolümüz yok ancak ulaşılabilir ve erişilebilir olmamız lazım ki o bölge kalkınsın. O anlamda gerek demir yollarında gerek bölünmüş yollarda gerek Harakani Havalimanı, bunun terminali ve bununla birlikte yaptığınız yedek pistin havacılığı da bölgemizi de geliştirmesi adına yaptığınız çalışmalar açısından çok çok teşekkür ediyorum.

Bunlar önemli. Başka bakanlıkların da yaptığı projeler var; Kültürdü, Turizm'di, Gençlik Sporu, bütün onların anlamlı olabilmesi adına da ilin ve bölgenin ulaşılabilir ve erişilebilir olması lazımdı.

Dolayısıyla, yatırımların bir başka önemi de şu Sayın Bakanım: Yatırım götürdüğünüz her yer inşaat alanına dönüyor. İnşaat alanına dönmesi demek sıcak parayı esnafa, oradaki işçiye, insanımıza yaymanız ve direkt olarak yaymanız demek. Bu da bölgemiz açısından çok çok önemli. Bu konuda da müteşekkirdi olduğumu ifade edeyim.

Arkadaşlar, "Size imtiyaz tanıyacağız." dediler ama Sayın Başkanım, sabrınızı zorlamamak adına eski bir Ulaştırma Bakanlığı mensubu ve eski Komisyon üyesi olarak da bir iki konuya daha değinmek istiyorum. Özellikle ifade edildi Silivri Havalimanı. Ben işin içindeydim Sayın Bakanım, şu cümleleri hiç unutmuyorum.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Arslan, hem eski Komisyon üyemiz hem yeni Kars Milletvekilimiz olarak sözlerinizi tamamlamanız için diğer milletvekili arkadaşlarımıza tanıdığımız gibi size de ek süre veriyorum.

Buyurun efendim.

AHMET ARSLAN (Kars) – Başkan teşekkür ediyorum.

Sayın Bakanım, "Silivri Havalimanı" ifadesi çok çok önemli. Sizin bir cümleiniz vardı: "Evet, havalimanı Avrupa yakasında olacak ama kimse herhangi bir yer ismine kanıp işlem yapmasın. Birçok alternatif çalışılıyor, bunların sonunda doğru olan yer neresiye oraya karar vereceğiz." dediniz. Kanal İstanbul'da da benzer bir şey var ancak siz alternatif zeminlerde zemin etüdü yapmaya başladığınız andan itibaren, tapulardan kayıtları alıp acaba buranın ne kadarı kamunun, ne kadarı özel şahısların diye işlem yapmaya başladığınız andan itibaren duyulur, bunu saklama şansınız yok.

Bunu belirtmiş olayım ve özellikle bir şey daha, benim de içinde bulunduğum süreçlerle ilgili "ihalelerde usulsüzlük" cümlesi kullanıldı. Eğer şuna "evet" dersanız ihalelerde usulsüzlük var. Maç üç ihtimali, herkes her ihtimali sayıyor, günün sonunda da ihtimalin biri gerçekleşiyor ve o ihtimali öne süren diyor ki: Bak, ben söylemişim.

Genel Müdürken ihaleme 10 tane teklif geliyor. 10 tane ayrı ihbar mektubu geliyor. Biri diyor ki: Bakın, şimdiden belli, A firmasına vereceksiniz. Biri diyor ki: Şimdiden belli, B firmasına... 10 tane böyle teklif geliyor. Günün sonunda mevzuat, kanunlar, tekliflerin geçerliliği sizi bir firmaya götürüyor. Sonra biri çıkıp diyor ki: Ben söylemişim, bu firmaya verilecek. Ya da bir firmanın fiyatı çok uygun, inceliyorsunuz, teklif teknik olarak uygun değil ya da başka bir eksikliği var, diyorsunuz. Biri çıkıp diyor ki: Ben söylemişim, bakın siz bunu eleyeceksiniz.

Sayın Bakanım, bunları özellikle söyledim. Herkes bilsin ki Bakanlık bu kadar başarılı bir şekilde bu işleri götürdüyse usulsüzlük yaparak değil, tam tersine, mevzuata uyarak ve usulsüzlük beklentisi içerisinde olanların laflarını düşünerek, dinleyerek değil mevzuatın gereğini yaparak başarılı olmuştur. Bunu herkes bilsin. Herkes konuşuyor ama herkes konuşuyor. Özellikle ne yazık ki elenen firma hiçbir zaman benim yağurdum ekşiydi demiyor, benim ayrımam ekşiydi demiyor, efendim, beni elediler, diyor.

Ben size bir örnek vereyim ve bitireyim Sayın Başkanım sabrınızı zorlamamak adına. Bir limanla ilgili bir ihale yaptık, firmanın sahibi geldi, dedi ki: "Siz beni elemişsiniz." Biz iki tane yere aynı teklifi hazırlayıp verdik. Birinde elememişsiniz, öbüründe beni elemişsiniz. Arkadaş, böyle bir şey olamaz. Heyet inceler sonuçta evrak üzerinde hangisi doğruysa o kararı verir. İnceledik, teklifin birinde noter onaylı sözleşme olması gerekiyor, vermişler, bir tanesinde vermemişler. Vermeyen özel şahıs genel müdürü patronuna

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 59

böyle bir eksiklik yaptığını söylemediği için, vallahi idare sizi elledi ey patron... "Gidin, noterden evrakınızı çıkarın gelin." dedim. Birkaç gün sonra geldi.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Arslan, lütfen tamamlayın.

AHMET ARSLAN (Kars) - Bitiriyorum, sabrınızı zorlamayacağım, bitiriyorum.

Birkaç gün sonra patron geldi, "Sizden çok özür diliyorum. Benim genel müdürüm böyle bir ifade kullanmıştı, ben de ona inanarak size ithamda bulunmuştum, çok özür diliyorum. Teklifin birine noter sözleşmesi koymuşuz, bir tanesine koymamışız." Hasbelkader adam gelip derdini anlatıp ben bunu ona anlatmamış olsam hep bize sağda solda "Evet, idare bize kasıttı bulundu, idare bizi elledi." diyeceklerdi. Lütfen, herkes bilsin ki, herkes mevzuatın gereği neyse ona göre iş yapıyor ve ülkenin beklentisi neyse -ki işlerin bir an önce katma değer oluşturması veya sosyal fayda sağlaması amacıyla yapılmasıdır- herkesin derdi ve davası budur diyorum.

Saygılar sunuyorum. Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Arslan.

Sayın Kuşoğlu, buyurun lütfen.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Değerli milletvekilleri, Sayın Bakanım, değerli bürokratlar ve değerli basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakanım, çok önemli bir Bakanlığın başındasınız yıllardan beri. Ülke için çok da önemli yatırımlar yapıyorsunuz. Tabii, bunları bir mühendis olarak yapıyorsunuz, işin bir an önce bitmesi, tamamlanması -biraz önce Ahmet Bey de aynı mantaliteyle konuştu- ama işin bir de farklı yönü var. Bu yatırımlar çok önemli Türkiye için ama bir de bunun hukuk tarafı var, bunun ekonomik boyutu var, bunlara da dikkat edilmesi gerekiyor. Ben ağırlıklı olarak o taraflarıyla ilgileneceğim çünkü birçok arkadaşım da işin mühendislik boyutuyla ilgili, gerçekleşme boyutuyla ilgili eleştiriler getirdi ya da övgüler getirdiler. Ben daha farklı bir tarafla ilgileneceğim çünkü burası Plan ve Bütçe Komisyonu, bizim işimiz de bu. Malum biz hem 2014'teki harcamalarınızı eleştiriyoruz, onların ibra edilmesi gerekiyor, yapılan harcamalarınızın hem de 2016 bütçesinin hangi istikamette olduğuyla ilgili bir onayımız olacak Meclis olarak.

Öncelikle şunu sorayım. Sayın Bakanım, bu kadar harcama yapıyorsunuz yani yatırım bütçesinin yüzde 38'i, yüzde 40'ı. Ki son yıllarda bütçe azalıyor biliyorsunuz, yatırım bütçesinde geçen yıl bir önceki yıla göre binde 6'lık bir düşüş var. Bu sene başlangıç ödenekleri itibarıyla yatırım bütçesi yine binde 4 oranında düşüyor, sabit sermaye yatırımları. Erhan Bey daha iyi takip ediyordur işi gereği ama binde 4'lük bir düşüş var diye hatırlıyorum 2016'da. Yani yatırımlar açısından sıkıntılı bir döneme giriyoruz. Paranın en bol olduğu bir dönemde çok rahat harcamalar yaptık, yatırımlar açısından da öyleydi ama sıkıntılı bir döneme giriyoruz. Bundan sonra yaptığımız her harcamayı -ki bundan öncede öyle olması gerekiyordu- daha da bir denetimli harcamamız gerekiyor.

Şimdi, İstanbul'da 17 milyar liralık bir yatırım stoku var; 90 milyar liralık bir yatırım potansiyeli olduğunu yatırım projeniz olduğunu İstanbul için açıkladınız. Yani mevcut yatırımlarınızın aşağı yukarı yarısı İstanbul'da. Neden İstanbul'da? Yani İstanbul... Bakın, sunumunuzda da diyorsunuz ki: "İnsan odaklı kalkınma için yapıyoruz." Ama İstanbul mu sadece insanların olduğu yer, Anadolu insan odaklı değil mi? Şimdi, Ahmet Bey dedi ki: "Talep olmayan yerlerde de yatırım yaparak talep yaratıyorsunuz." Gerçekten öyle mi? Yani siz Türkiye'ye nasıl bakıyorsunuz, neye göre bu yatırımları planladınız? Belli yerler, belli temerküz yerleri mi var? Örneğin, Türkiye 25 bölgeye ayrıldı da buralara göre mi yatırım yapıyorsunuz, insanlar buralarda, metropollerde toplanacak diye? Yoksa bütün yatırımlarımızı İstanbul'a yapa mı ya da öyle tesadüf talep nereden gelirse oraya mı? Bir mantalitesi, bir felsefesi olması lazım. Bununla ilgili bir bilgi vermediniz, onu öğrenmek isterim. Bu son bölümde siz konuşacaksınız, bununla ilgili olarak bilgi verebilerseniz memnun olurum. Hangi felsefeyle Türkiye'de bu kadar yatırımı, bu kadar parayı harcıyorsunuz? Hangi felsefeyle, hangi mantaliteyle, nasıl bir Türkiye tahayyül ederek bu harcamaları yapıyorsunuz? Bunların sonucunda nasıl bir Türkiye ortaya çıkacak? Yani bazı yatırımların hiçbir anlamı olmayabilecek belki. Tabii ki çok önemli, çok fizibil yatırımlar olması gerekiyor ama bir gerekçesinin de olması lazım.

İki: Arkadaşlar kendilerini tanıtırırken, "staff" ınız kendisini tanıtırken ben hukuk müşaviri görmedim. Hukuk çok önemli bir konu. Muhakkak vardır, o tarafta oturmuş, asıl staff tarafından olmamış ama.

AHMET ARSLAN (Kars) - Bakanlık büyük olunca...

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Şöyle: İşin hukuki boyutu da çok önemli, onları da görmemiz lazım.

Biraz önce söylediğim gibi, 2014 yılıyla ilgili olarak denetim yapıyoruz, yapılan harcamaları denetliyoruz. Bakanlığınızın Sayıştay denetim raporuna göre, Sayıştayın tespit ettiği 5 bulgu var. Çok önemli bulgular bunlar; geçen yıl da vardı, ondan önceki yıl da vardı, önemli bulgular var. Döner sermaye işletmesiyle ilgili olarak da bazı tespitleri var. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüyle ilgili güzel bir performans raporu var. Karayolları Genel Müdürlüğüyle ilgili 6 bulgunun olduğu, ayrıca denetim görüşünü etkilemeyen teknik ilave bulguların olduğu güzel bir rapor var, ilave olarak da performans raporu var. Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumuyla ilgili olarak da öyle, güzel raporlar var. Bunları Bihlun Hanım da söyledi, Mehmet Günel da söyledi, ben tekrar etmeyeceğim ama bu Sayıştay raporları önemli. Her sene sizin Bakanlık ve kurumlarınızla ilgili bulguları olan raporlar çıkıyor, bunları dikkate almak zorundasınız, çok önemli konular çünkü. Birçok kurum var Bakanlığınızın içerisinde ama iletişimleriyle ilgili, hukukla ilgili ya da mali mevzuatla ilgili yetersizlikleri var. Belki kadroyla ilgili olarak da vardır, bilmiyorum, arkadaşlarımı tanımiyorum, kimsenin günahını almamayayım, eleştirmeyeyim.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 60

Bakın, Bakanlığın 2014'te 13 milyar lira başlangıç ödeneği var ama -Sayın Bakanım Temizel de söyledi, 2015 için söyledi- 13 milyarlık başlangıç ödeneğini siz 19 milyara çıkarmışsınız yıl sonunda, harcamanız o. Karayolları Genel Müdürlüğünde başlangıç ödeneği 2014'te 7 milyar, yıl sonunda ne kadar biliyor musunuz harcama? 17 milyar. BTK'ta da öyle. Yani, Bakanlığınızda ve bağlı kurumlarda niye tam bir bütçe yapmıyoruz? Mesela, bu sene de benzeri bir durum olacak. Niye tam olarak bunları planlamıyoruz? İstedığınız kadar ödeneğin buradan çıkmasıyla ilgili bir sorun yok ki. Söyleyin, bu ödenekleri artıralım, hakikaten, hemen artıralım, Genel Kurulun böyle bir yetkisi yok ama Komisyonun var. Buna göre yok ki. Daha sonradan da hatalı bütçeler yapmış oluyoruz, sıkıntılı, usulüne uygun olmayan bütçeler yapmış oluyoruz. Acaba diyorum, yanlış mı hesaplama yapılıyor? Yatırımlarımızı mı yanlış hesaplıyoruz? Personel giderimizi yanlış hesaplayacak değiliz ama demek ki yatırımlarla ilgili olarak yanlış hesaplamalar söz konusu. Her sene oluyor çünkü ve bütün kurumlarda oluyor.

Sayın Bakanım, kendim konuyu, tabii, çok iyi bilmiyorum ama Avrupa Birliğinin -biliyorsunuz, her sene bir çalışma yapar- Bakanlığınızla ilgili olarak yazdığı 2015 AB-Türkiye Raporu'nda taşımacılık politikasıyla ilgili olarak şöyle söylüyor: "Türkiye taşımacılık konusunda kısmen hazırlıklıdır." Hâlbuki çok iyi yatırımlar yapıldı, bakın. "Geçtiğimiz yıl, başta sivil havacılık olmak üzere, bu alanda bazı ilerlemeler kaydedilmiştir. Demir yolu sektöründe mevzuat uyumu ve kurumsal uyum oldukça yetersizdir." diyor. Mesela, demir yoluna müthiş yatırımlar yaptık, hızlı tren geldi, en fazla yatırım olan alan ama "Mevzuat uyumu ve kurumsal uyum yetersiz." diyor. Mevzuat uyumunun ve kurumsal uyumun bir an önce sağlanması lazım. Niye yetersiz olsun ki hem sivil havacılıkta hem demir yollarında? Geniş de yer vermiş her iki konuya da. Kara yolları düzenlemeleriyle ilgili olarak da öyle ama kara yolu düzenlemeleri biraz daha iyi. Demir yolu taşımacılığı, intermodal taşımacılığı konusunda, deniz taşımacılığı konusunda epey eleştiri var ve güzel, yerinde eleştiriler bunlar.

Sunumunuzda değinmediniz, geçen sene Lütfi Bey, Sayın Bakan "Kendi uçağımızı yapacağız, bölgesel uçak yapacağız." demişti. Onunla ilgili fizibilite ne aşamada? Yani hangi aşamaya geldi? Onunla ilgili bu sene ben rastlamadım bir ödenek konulduğuna da.

Bizim bir araba projemiz var, "Otomobil yapacağız." dedik. Sonunda anladık ki -geçen ara vermeden önceki dönemde Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı bütçesini de görüşmüştük- SAAB'dan almışız bazı modeller yani çok eski teknolojiye yatırım yapıyoruz, bazı eleştirilerimiz oldu, inşallah gerçekleşir. Uçakta da benzeri bir duruma düşmememiz lazım diye düşünüyorum ama uçakla ilgili bilgi verirsiniz, hangi aşamada olduğuyla ilgili, memnun oluruz.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Kuşoğlu, sözlerinizi tamamlamanız için ilave süre veriyorum.

Buyurun lütfen.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Teşekkür ederim.

Sayın Bakanım, sabit hatlı telefon sayısında kamuda bir artış oluyor son dönemlerde. Siz de bütçe eklerinde görebilirsiniz. Özel sektör mobil telefonu kullanıyor ağırlıklı olarak, bizde de sabit telefon sayısında bir artış var. Bunun gerekçesi nedir? Yani, biz de özel sektör gibi bu işi daha ucuza mal edemez miyiz, kamuda da aynı mantaliteyle bunu yapamaz mıyız? Mesela, 2015'te -2015 sonu itibarıyla- sabit hat sayısı 450 bine yaklaşmış, şimdi ne kadar oldu bilmiyorum.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Nerede, kamuda mı?

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Kamuda.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Yani, toplamı demiyorsunuz?

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Toplamı diyorum.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Toplamda düşme var.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Yok, artış var.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Yok, toplamda düşme var, kamuda artmış olabilir.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Kamuda, kamu kuruluşlarında.

Şimdi, bizim bütçe kanunuyla birlikte her sene bütçenin ekleri geliyor. Burada sosyal kurumlar, taşıtlar vesaire var. Mesela, taşıtlarla ilgili olarak sizi tebrik edeceğim. Sizin 64 taşıtınız mı ne var yani 200 küsur bin çalışanınız var kadrolu ve sözleşmeli, 64 taşıtınız var. Siz leasing'le mi alıyorsunuz taşıt?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Kiralama usulüyle...

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Kiralama usulüyle alıyorsunuz. O ne kadardır, onunla ilgili de bilgi verebilirseniz hem fiyat olarak hem de şey olarak. Ama, görünen 64 taşıt var, bu sene de taşıt talep etmiyorsunuz.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

NURSEL AYDOĞAN (Diyarbakır) – Kiralıyorlar zaten.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Kiralıyorlar.

NURSEL AYDOĞAN (Diyarbakır) – En güzel Mercedesler, Audiler...

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Daha güzel şeyler mi istiyorlar diyorsunuz?

NURSEL AYDOĞAN (Diyarbakır) – Tabii ki.

BAŞKAN – Sayın Kuşoğlu, devam ediyorsanız yeniden süre vereceğim.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 61

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Devam ediyorum Sayın Başkan. Lütfen, iki dakika daha süre isteyeceğim, bölük pörçük konuşuyoruz. Tabii, çok büyük bir Bakanlık kurumlarıyla birlikte, bağlı kuruluşlarla beraber.

MEHMET ŞÜKRÜ ERDİNÇ (Adana) – 3 ayrı bakanlık.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Evet.

Sayın Bakanım, yine, bu bağlı cetvellerde Bakanlığınızla ilgili gelirlerin de olması lazım. Önemli gelirlerin olduğu bir Bakanlık. Bildiğim kadarıyla, BTK'nın gelirleri yer almış; 2,5 milyar liralık bir gelir söz konusu, 2016'da 2,5 milyar gelir tahmini konulmuş ama diğer kuruluşların yok. Mesela, Karayollarının da diğer kuruluşların da benzeri gelir tahminleri vardır, onları da verebilirseniz memnun oluruz.

Bir de siber güvenlikten bahsettiniz. Almanya bizi dinlemişti. Bugün Alman Şansölyesi de burada. Almanya bizi dinlediğini de açıklamıştı.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Almanya mı?

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Tabii, öyle bir açıklamaları olmuştu. Onunla ilgili ne oldu yani biz o konuda ne yaptık? Biliyorsunuz, Almanya ile Amerika arasında da benzeri bir hadise oldu ama özür dilendi, bir statüye bağlandı o konu, bir şeyler yapıldı. Bizimle Almanya arasında böyle bir hadise cereyan etti, Almanya açıkladı, yalanlamadı. Ondan sonra, arkasından ne oldu? Onunla ilgili bilgi verebilirseniz memnun oluruz. Madem siber güvenlik bu kadar önemli, bu da bununla beraber çok önemli bir hadise.

Bir de demin Garo Bey dedi ya “Ben dinleniyor muyum?” diye. Siz daha önceden “Çok konuşmazsanız dinlenmezsiniz, konuşmayın, dinlenmeyin. herkes dinleniyor.” demiştiniz. Doğrudur, yani şu anda herkes dinleniyor, belki dinlemenin önüne geçmek de mümkün değil ama konuşmamak da mümkün değil; onun için bir kuralı olmalı, dinlemenin de bir adabının, hukukunun olması lazım.

BAŞKAN – Sayın Kuşoğlu, bütün Komisyon üyeleri de sizi, zatıalınızı dinliyorlar efendim, onun için lütfen, istirham edeyim.

Buyurunuz.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Ne yaptım Sayın Başkan, ne oldu?

BAŞKAN – Hayır, bütün Komisyon üyeleri de zatıalınızı dinliyoruz...

BİHLUN TAMAYLIGİL (İstanbul) – Tamamlayın noktasında bir ricada bulunuyor da İbrahim Bey.

BAŞKAN - Yani sözlerinizi tamamlarsanız.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Ha, dinleniyorsam konuşayım biraz daha, o anlamda mı söylüyorsunuz?

BAŞKAN – Efendim, sizden sonra daha dinlenecek arkadaşlarımız var.

Lütfen buyurunuz.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Sayın Bakan, demin Sayın Günel bahsetti ya şu Polatlı'dan. Polatlı benim bölgem. Polatlı'yla ilgili olarak da gerçekten nedense 2 kere zam yapılmış tren ücretlerine. İlkinde yüzde 29, ikincisinde yüzde 41,5; diğerlerinde yüzde 9'larda olmasına rağmen Polatlı'ya böyle bir zam yapılmış. Polatlı'da durması istenmiyorsa, durmasıyla ilgili bir sakınca varsa onu anlayabilirim ama “Polatlı fazlasını hak etmiyor.” demek olmaz, böyle bir şeyin söylenmemesi lazım hakikaten, Sayın Günel söyledi. 88 kilometre için 240 lira. Durması fizibil değilse yüksek hızlı trenin...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Ne 240? 14 lira.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Burada rakamlar var, size ben takdim edeyim.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – 14 lira. Belki aylık abonmandır.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Yüksek hızlı trenle ilgili olarak, evet, abonman.

Bununla ilgili de bilgi alabilirsem çok memnun olurum.

Çok teşekkür ediyorum. Hayırlı uğurlu olmasını diliyorum bütçenizin.

Kusura bakmayın arkadaşlar, bölük pörçük konuşmak zorunda kaldım çünkü geniş bir bakanlık, bölüm bölüm aktarmak zorunda kaldım.

Teşekkür ediyorum.

(Oturum Başkanlığına Başkan Süreyya Sadi Bilgiç geçti)

BAŞKAN – Sayın Kuşoğlu, teşekkür ediyoruz.

Sayın Dağ...

HAMZA DAĞ (İzmir) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Değerli Başkanım, Değerli Bakanım, değerli milletvekili arkadaşlarım, değerli bürokrat arkadaşlar, basınımızın temsilcileri; hepinizi ben de muhabbetle selamlıyorum.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığımızın 2016 bütçesi üzerinde söz aldım.

Aslında bizim iktidar milletvekilleri olarak on dakika değil belki saatlerce, günlerce anlattığımız, anlatabileceğimiz bir bakanlığı konuşuyoruz. Bu anlamda, yapılanları hemen hemen hepimiz ciddi anlamda ezberlemiş durumdayız. Yapılan duble yol rakamları hepimizce zaten malum. 6 binden 24 bine çıkan duble yollar, Avrasya Tüneli, Marmaray Tüneli, yine 3 Katlı Büyük İstanbul Tüneli'nin çalışmalarının başlaması... Araç muayene istasyonları başladığı zaman, belki şu anda çok sıradanlaştı ama ilk başladığı zamanlarda, benim de İzmir'de avukat olarak çalıştığım zamanda aslında geçiş dönemi çok kolay olmadı, çok ciddi bir dirençle karşılaştı; buna rağmen bunların yapılması, denetim istasyonlarının sağlanması, bunlarda da ciddi anlamda dirençler vardı, bu şekilde hem kara yollarında hem deniz yolunda hem de demir yollarında ciddi iyileştirmeler yapıldı. Yüksek hızlı tren ülkemize bu dönemde

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 62

kazandırıldı; Konya-Ankara, Konya-İstanbul, yine Ankara-İstanbul yüksek hızlı tren projeleri bu dönemde tamamlandı, yine Eskişehir-Ankara da bu dönemde tamamlandı. İnşallah önümüzdeki süreçte Ankara-Afyon öncelikle, sonrasında da bizim de seçim bölgemiz olan, İzmir'e doğru uzanan bir hızlı tren projesini hep beraber görmüş olacağız, Allah ömür verirse.

Yine, hava yolunda çok önemli çalışmalar yapıldı, birçok ilimize havaalanları yapıldı, şu anda 55 ile sefer yapılmakta. Millî bir hava yolu şirketi ve bu şirketimiz -Sayın Bakanımız sunumlarda da bahsetti, benden önceki hatipler de çokça bahsettiler- artık dünyada söz sahibi olan ve 261 noktaya uçulan -yurt dışı olarak- bir sürece girmiş oldu. Dünyanın en büyük havalimanlarından biri olacak üçüncü havalimanı, bu da çok ciddi tartışmalar içinde şu anda yapılma noktasında oldu.

Aslında Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının projelerine baktığımızda biraz şöyle bir iki yıl sonrasına ben kısaca değinmek istiyorum. Özellikle, Gezi Parkı olayları sonrasında ve ondan sonra yaşanan 17-25 Aralık sürecinde hep belli projelerle alakalı bazı sıkıntılar olduğunu gözlemliyoruz. "Gezi Platformu" denilen platform ve o dönemde konuşan, açıklama yapan birçok kimsenin durdurulmasını istediği, ilerlememesini istediği projeler üçüncü havalimanı projesi, Kanal İstanbul projesi, yine üçüncü köprüyle ilgili projelerdi ve şimdi geldiğimizde muhalefet partisi milletvekillerimizin de bu konuda olumlu yönde eleştiriler, bu projenin kesinlikle raftan kalkması noktasında değil, olması ama işte yerinin, yurdunun, şeklinin, çok daha farklı bir şekilde olması konusunda. Yani, geldiğimiz nokta önemli bir değişim, önemli bir dönüşüm.

Yine, 17-25 Aralık operasyonuna baktığımızda da o dönemde yapılan operasyonun bu üçüncü havalimanını yapan firmayla alakalı olduğunu ve Türkiye'nin büyük projelerini engellemek için yapılan operasyonlar olduğunu hep beraber görüyoruz.

KADİM DURMAZ (Tokat) – Hamza Bey, biz beceremedik mi? Siz konuşurken nasıl aynı şekilde konuşmanız ekrana yansıtılıyor?

HAMZA DAĞ (İzmir) – Yani ben burada herhangi bir müdahale etmiyorum. Yani size demek ki denk geldi.

Sayın Erdoğan, sabah siz söylüyordunuz "Konuşurken müdahale etmeyelim." diye, şu anda dayanamayıp siz müdahale ediyorsunuz.

Şimdi, Değerli Bakanım, değerli milletvekili arkadaşlar; İzmir'de de bu anlamda son dönemde Bakanlığınızla alakalı çok önemli hizmetler yapıldı. Özetle, sabahki oturumda da bahsettiniz, İZBAN, büyükşehir belediyesiyle birlikte yapılan ve birlikte, beraber bir şeylerin yapılabildiğini gösteren çok önemli bir proje. Şu anda, bu hafta Torbalı'ya kadar uzatıldı, inşallah önümüzdeki süreçte Selçuk ve Bergama'ya kadar uzatılmış olacak. Kemalpaşa'da Lojistik Köyü çalışması devam ediyor. İzmir'in ilçelerinin tamamı duble yolla hizmet edilmiş noktada, sadece, Kiraz, Ödemiş tarafında da ihale yapıldı ve süreç devam ediyor.

Bunun yanında, özellikle son dönemde, 2011'den sonra, sizin de İzmir Milletvekili olmanızla birlikte başlayan süreçte çok önem verdiğiniz bir proje, İzmir için "çılgın proje" dediğimiz Konak Tüneli birçok zorluğa rağmen, Damlacık Mahallesi'nde, Kadifekale'e de yapılan birçok engelleme çalışmalarına rağmen, geçen yıl içinde hayata geçti ve bu anlamda da bu hizmetler şu anda İzmirliilerin kullandığı hizmetler.

Sayın Temizel'in sabahki söylediği İzmir için bir şeyler yapmak ve bu konuda birlikte bir şeyler yapmak noktasındaki hususu önemsiyorum, çok önemli bir çağrı olarak görüyorum. Komisyonunda 3 tane muhalefet partisinden, 2 tane de iktidar partisinden İzmir Milletvekili var ve tabii bu noktada özellikle yaşanan birtakım problemler var. Özellikle Çandarlı Limanı'ndan kendisi de bahsetti, Çandarlı Limanı'nın üstyapı ihalesi önümüzdeki süreçte hayata geçirilecek ancak kruvaziyer ilgili Alsancak Limanı konusunda belediyeyle farklı düşünme durumu söz konusu. Sayın Bakanımız inşallah önümüzdeki süreçte bu konuda beraber çalışma hususunda aracılık ederse İzmir'e çok ciddi anlamda bir faydayı sağlamış oluruz.

Değerli arkadaşlar, Değerli Başkan, değerli üyelerimiz; her seferinde her bakanlıkla alakalı bir şeyi ifade ederken "yolsuzluk", "usulsüzlük", bu kelimeler ve bu cümleler çok kolay bir şekilde ağızımızdan çıkıyor ve öyle ithamlarda bulunuyoruz ki sanki karşımızda bunlardan rahatsız olmayacak kimseler var gibi. Değerli arkadaşlar, nasıl biz zaman zaman bunu iktidar olmadığınız için sizin belediyelerle ilgili kullandığımız zaman rahatsız oluyor iseniz biz de aynı şekilde rahatsız oluyoruz.

Şimdi, burada on üç yıldan bu yana toplam 235 milyar 591 milyon TL proje gerçekleştirmiş bir bakanlığı konuşuyoruz ve bu bakanlığın yapmış olduğu ihalelerin tamamı şeffaf, herkesin gözü önünde ve herkesin girdiği ihaleler şeklinde olmuş ve bu ihaleler önceki dönemlerde olduğu gibi tamamlanmayan, sürüncemeye bırakılan şekilde olmamış ve hemen hemen yapılan ihalelerin tamamı -son dönemde yapılanlar tabii ki zamanı gelince bitecek- neticelenmiş ve bitmiş. Ya, bu kadar kolay bir şekilde bunu tabir olarak kullanmak ve bunu kamuoyuna anlatmak açıkçası bence çok yanlış bir uygulamadır.

Bakın, sabahki oturumda, Sayın Usta bir soru sordu Sayın Bakanımıza bu 5 milyar mevzuatıyla ilgili. Sayın Erdoğan bir "tweet" attı. Ve bu "tweet"te resmen ima edici, yani "burada bir şey var" gibi ima edici bir "tweet" var ortada.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Okuyun önce.

HAMZA DAĞ (İzmir) – "Ulaştırma Bakanlığı bütçesini anlatıyor, hiçbir rakam birbirini tutmuyor. Bakan: 'Ne olmuş 5 milyar fark var.'" diyor.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Öyle demedi mi?

HAMZA DAĞ (İzmir) – Altındaki yorumların tamamını okusanız tamamında bu imaya dönük şey var. Bakın, 2016 yılı bütçesinde...

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Hamza Bey, burada bir tane eksik bilgi var mı?

HAMZA DAĞ (İzmir) – Sayın Erdoğan, 2016 yılı bütçesinde Karayolları Genel Müdürlüğüne 10 milyar 978 milyon 75 bin TL Hazine yardımı yapılacağı ve yine TCDD'ye 2 milyar 411 milyon TL sermaye aktarımı yapılacağı bütçede yer almış. Yani, bunu

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 63

bütçelendirmeye, muhaselendirmeye... Bu kolay bir şey değil. Dolayısıyla, tamamen teknik mevzudan doğan bir şeyi farklı bir şekilde lanse etmek açıkçası hiç doğru bir şekil de olmuyor.

Yine, Tamaylıgil'in söylemiş olduğu hususla alakalı da Sayın Cumhurbaşkanımızın Çatalca'yla alakalı söylemiş olduğu bir söz yok, ben de baktım.

BIHLUN TAMAYLIGİL (İstanbul) – Var. Sabah gazetesi... Toplantıdan çıkarken “Çatalca'ya hediye olsun.” diye kendileri söylüyor.

HAMZA DAĞ (İzmir) – Tamam, ayısını okuyacağım Sayın Tamaylıgil. Okuyunca, bakın, konuşmasında şunu söylüyor, diyor ki: “İki hususun altını çiziyorum: Biz çok uzun bir süredir bu projenin üzerinde büyük bir titizlikle çalıştık, birkaç grubu dar çerçevede çalıştırdık. Her türlü haksızlığı önlemek adına projenin tam olarak yeri ve maliyeti konusunu gizli tutmaya devam edeceğim, onu açıklayacak değilim.” Bu konuşmada, sonra, gazetede aynen şu yazıyor, bütün gazetelerde: “Başbakan Recep Tayyip Erdoğan, ‘Çılgın Proje’ olarak adlandırdığı Kanal İstanbul'u tanıttıktan sonra, İstanbul Kongre Merkezi'nden çıkmak üzere kapıya yöneldi, Erdoğan'ın bu sırada kendisine sevgi gösterilerinde bulunan vatandaşlara ‘Bak, bu proje Çatalca'ya hediye, ona göre.’ diye seslendiği duyuldu.”

BIHLUN TAMAYLIGİL (İstanbul) – “Dedi” “duyuldu” değil. Sabah gazetesinde var.

HAMZA DAĞ (İzmir) – “Duyuldu”, ben birçok yerde baktım, “duyuldu” şeklinde. Büyük ihtimalle, bir haber ajansı bir şekilde geçmiş ve o şekilde de devam etmiş. Ama konuşmasında net bir şekilde bu şeyi ifade etmiş, hiçbir şekilde belli yerle alakalı olmadığı noktasında...

Yollardan, inşallah, bizler de... Doğu, güneydoğuya birçok yatırım yaptık, bunun için de gurur duyuyoruz, havaalanları, duble yollar. Bizler de yollardan Kirpiler, tanklar geçmesin ama yollara bombalar, çukurlar da konmamasın arzuluyoruz, hepimiz bunu istiyoruz. Yani, burada olan herkes ciddi anlamda çalışıyor, bunu da görüyorum. İnşallah, ben, dinlenmediğini ve herkesin çalıştığını görüyorum.

Hepinize teşekkür ediyorum.

2016 yılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı bütçesi hayırlara vesile olsun diyor, hepinize saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Dağ.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Sayın Başkanım, satışmadan bir söz istiyorum.

BAŞKAN – Satışma vardır, buyurun.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Şimdi, Hamza Bey konuşurken... Birincisi: Attığım “tweet”te söylediğim şey belli, Bakanın da aynı söylediğini söyledim; altındaki yorumlar bana ait değil, aynen konuşmayı söyledim.

HAMZA DAĞ (İzmir) – İma başka yapmayın yani.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – İma, bu işi çok bilmediğinizle alakalı. Şimdi, tek tek o yatırım kalemlerini çıkaralım. Vaktim olmadı. Karayolları Genel Müdürlüğünde bütçeleri, bilmem neleri var, bakın, bunları söylemedik bile. Toplam yatırım kalemleri DPT'nin kalkınma programlarında var. Bir saat çalışayım istersen, bunları da çıkarayım.

BAŞKAN – Kendinizi savunacaksınız zannettim.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – İkincisi: Yolsuzluk meselesinde önemli bir şey söylüyor. Rahatsız olmanıza seviniyorum çünkü üzüldüğüm, sizin rahatsız olmamanızdı. Bizim de rahatsız olmamız lazım ama sadece biz rahatsız olacak insanlar değiliz ki, biz seçildik. Sizin bir iddianız varsa... Benim rahatsız olduğum şu: İddiayı eden bir bakan. O bakanın aynı zamanda görevi var, Maliye Bakanıydı mesela bizim belediyeye ilgili iddia eden. Bin tane denetim elemanı var ve belediyeyi denetlemekle görevli. İddia edemez, gereğini yapmak zorunda. Benim üzüldüğüm bu. Gereğini yaparsa ben de kendimi... Diyelim ki bir şey var, gereğini yaparsa kendimi mutlu hissedeceğim. Ben de bu amaçla size anlatıyorum.

MEHMET ŞÜKRÜ ERDİNÇ (Adana) – Aynı şey her vatandaş için geçerli.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz arkadaşlar.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Bir saniye, bitirmedim.

BIHLUN TAMAYLIGİL (İstanbul) – Sayın Başkan, ben de bir cevap vereceğim izin verirseniz.

BAŞKAN – Size satışmadı.

BIHLUN TAMAYLIGİL (İstanbul) – Daha ne olsun?

BAŞKAN – Adınız geçti mi efendim?

BIHLUN TAMAYLIGİL (İstanbul) – Söyledi.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Bakın, şunu anlatmaya çalışıyorum: Hamza Bey'in söylediği, bence Türkiye'deki düğümü çözebileceğimiz nokta Hamza Bey'in söylediği meseledir. Bakın, ben anlattım üçüncü havalimanıyla ilgili durumu, daha anlatamadığım şeyler var. Bunun bir kısmının makul izahı olabilir ama bu makul izahı burada Sayın Bakan... Çünkü, Sayın Bakan bunun tarafı. Onun için diyoruz “Sayıştay olsaydı.” Eğer bağımsız bir Sayıştay olsaydı benim bu iddialarımın tamamına... Çünkü, belgelere göre...

HAMZA DAĞ (İzmir) – Sayıştay raporu ortada, var 2014 Sayıştay raporu.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Hamza Bey, rica ederim ya.

BAŞKAN – Arkadaşlar, lütfen... Bakın, görüşmeleri uzatmanın bir anlamı yok.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Sayın Başkan, iki dakikadır süre ama siz otuz saniye söylemeden hemen kesiyorsunuz. Bitireyim, önemli bir şey söylüyorum, kırmadan da söylemeye çalışıyorum.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 64

BAŞKAN – Süreniz çalışmıyor zaten, buyurun. Ama madem diyorsanız “Bir buçuk dakikasını konuştum.”, otuz saniye süre vereyim.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Arkadaşlar, bakın, bunu söyleyeyim: Huzur içinde çalışmayı çok istiyoruz. Mesela, bana kalsaydı, benim bu üçüncü havalimanı projesiyle ilgili o kadar çok teknik eleştirim vardı ki ama Türkiye’nin geldiği noktada artık bu teknik eleştirilere giremiyoruz, teknik, kaliteli şeylere... Üçüncü köprüye Türkiye’de ihtiyaç var mıydı? Mesela Sayın Bakan dedi ki: “Lastik tekerlekli araçlar üçüncü köprüden geçecek.” Yüzde 4, İstanbul trafiğine hiçbir şey yapmayacak. Bunları konuşacak durumda değiliz ama şu an hep beraber sizin partiniz için de yapmamız gereken şu: Bizim bu eleştirilerimizin, görünürde değil, işin tarafı tarafından değil, eğer tam gereğini yapabilmiş olursanız otuz sene sonra güçlü Türkiye, demokratik Türkiye böyle çıkar.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Tamaylıgil...

BİHLUN TAMAYLIGİL (İstanbul) – Ben sadece şunu söyleyeceğim: 28 Nisan 2011’de sadece Sabah gazetesinde direkt olarak “duyuldu” değil, “dedi” diye yazıyor. Eğer ki böyle bir şeye yalanlama veya tekzip olsaydı zaten onu da verirlerdi. Böyle bir beyanın olmadığına dair ne bir tekzip ne de bir yalanlama gelmiş.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Çam...

MUSA ÇAM (İzmir) – Teşekkür ediyorum.

Sayın Başkan, Komisyonumuzun saygıdeğer üyeleri, Sayın Bakan, kamu kurum ve kuruluşlarının çok değerli temsilcileri; hepinizi selamlıyorum, iyi akşamlar diliyorum.

Sayın Bakan, sunuş konuşmasında, bugüne kadar Bakanlıkta görev yapmış tüm kişileri, hayatını kaybedenleri rahmetle andı, yaşayanlara da uzun ömür diledi. Biz de aynı duygularımızı iletiyoruz. Ama birkaç isim soracağım, acaba sizin aklınızda bu isimler bir anlam ifade ediyor mu? Ali Kitapçı, Bilgen Parlak, Fevzi Sert, Hacı Kıvrak, İdil Güneyi, Kasım Otur, Nevzat Sayhan, Osman Ervasa, Rıdvan Akgül, Uygur Coşkun, Yılmaz Elmascan, Gülcan Elmascan, İbrahim Atılğan ve 9 yaşındaki Veysel Atılğan size bir şey anımsatıyor mu bilmiyorum ama söyleyeyim, bunlar da sizin personeliniz ve Birleşik Taşımacılık Sendikasının üyeleri olan insanlar. 10 Ekimde Ankara Gar Meydanı’nda IŞİD militanları tarafından patlatılan bomba sonucunda hayatını kaybeden kardeşlerimiz ve sizin de personeliniz bunlar. Bunlara da Tanrı’dan rahmet diliyoruz, 105 arkadaşı kaybettik, onlara da Tanrı’dan rahmet diliyoruz ama iki gün sonra onların aramızdan ayrılışının dördüncü ayı olacak ama ne yazık ki failer henüz daha yakalanmış değil. Suçluların bir an önce yakalanmasını talep ediyor ve istiyoruz.

Sayın Bakan, konuşmanızda, tabii, iki saatin üzerinde bir sunum gerçekleştirdiniz. Belki, Türkiye Cumhuriyeti’nin en uzun süre Bakanlık yapmış bir Bakanı olarak tarihe geçeceksiniz. Hamza Dağ arkadaşım bu yolsuzluklarla ilgili söyledi, yolsuzluk anlamında söylemiyorum ama yani ele geçirilen “tape”lerden yandaş medyanın oluşturulması konusunda sizin isminizin de geçmiş olmasının bir İzmirli Bakan olarak tabii bizleri de rahatsız ettiğini bilmenizi isteriz.

Sunumuzun önemli bölümünde Türkiye’de yapılan hizmetleri anlattınız. Tabii ki biz bu ülkeye yapılan hizmetlerin, doğru projelerin hepsini destekliyoruz ve alkışlıyoruz, söylenecek bir söz yok, doğru projeleri. Ama yapılan projelerin önemli bölümünün çok ciddi bir fizibilite yapılmadan, hemen oradan geçerken “Ya biz buraya bir tünel yapmalıyız, buraya bir yol yapmalıyız.” şeklinde yapılmış projeler olduğunu düşünüyorum. Örneğin, Konak Projesi. Konak Projesi, işte, Kadifekale’nin altından, Yeşildere’yi bağlayan bir tünel. Orada birçok tarihî eser olmasına rağmen geçildi, gidildi. İhtiyaç yok muydu? Kuşkusuz vardı, olabilir, buna bir itirazımız yok ama bu, 2011 seçimlerinden hemen önce kararı verilmiş ve hemen başlanılmış. Yanılmıyorsa 150 milyon TL’ydi ve Çeşme yolunun devamı olarak lanse edildi çünkü öncesi hazırlanmış bir proje değildi ve Çeşme otoyolunun bir devamıymış gibi işin içerisine sokuldu ve öylelikle yapıldı ama sonradan oranın 300 milyon TL’ye çıktığıyla ilgili bilgiler var. Bu rakamların gerçek şeyini sizden öğrenmek isterim.

Konak Tüneli ve benzeri nitelikteki projeler Ulaştırma Bakanlığının, sizin Bakanlığınızın hazırladığı Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedefi 2023 Raporu’na tümüyle aykırıdır ve bu bakımdan Ulaştırma Bakanlığının 2023 hedeflerinin de ne kadar eksik, ne kadar yanlış olduğuna... Çünkü, o projede bunlar yok, 2023 hedefinde sizin söylemiş olduğunuz bu tünel yok ve bunu yaptınız. Şimdi, bununla ilgili, mesela Konak Meydanı... Siz diyorsunuz ki: “Karşı çıkanlar bile oradan gelip geçiyor.” Ne yapalım yani, geçmeyelim mi oradan siz yaptınız diye? Yani, siz onu babanızın cebindeki paralarla yapmadınız. İnsanlar tabii ki geçecek oraya ama eğer iyi hazırlanmış olsaydı... Mesela, şu anda Konak’ta sıkışıklık var. Gidin Yeşildere’ye, çıkış noktasına gidin, her an orada ölümlü kaza olmasıyla karşı karşıyayız. Neden? Çünkü, oranın bağlantı yolları tam olarak yapılmadığı için, devamı yollar yapılmadığı için ister istemez o bölgelerde çok ciddi sıkıntıları da beraberinde getiriyor ve bütün trafiği kentin içerisine doğru getirmiş oldu. Dolayısıyla, bununla ilgili çok ciddi sıkıntılar yaşandı, yaşanmaya devam ediyor.

BAŞKAN – Özel, İzmir konulu panel yapalım bütçe sonrası.

MUSA ÇAM (İzmir) – Yapılabilir.

Yine, ikinci söylediğiniz, bu İzmir Körfez Geçiş Projesi’yle ilgili... Sayın Bakan, siz geçtiğimiz yıl Bakan değildiniz, sizin yerinizde başka Bakan arkadaşımız vardı burada. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından Yüksel Proje Uluslararası AŞ’ye hazırlatılan İzmir Körfez Geçiş Projesi 25 Haziran 2015 tarihinde ÇED Yönetmeliği’nin

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 65

9'uncu maddesi gereğince yapılan halkın bilgilendirilmesi toplantısında kentliye anlatıldı, şöyle olacak, böyle olacak. Denildi ki: "İzmir Körfezi Geçiş Projesi, kuzey çevre yolu Çiğli-Sasalı kavşağından başlayıp köprü olarak körfez ortalarına kadar ve sonrası tünel olarak devam eden ve Yenikale'den Narlıdere'de İzmir-Çeşme otoyoluna bağlanan kavşakla sona ermektedir." 12 kilometre otoyol, 16 kilometre raylı sistem tramvay olarak öngörülmekte, bu kapsamda kuzeyde 4,2 kilometre ayaklar üzerinde köprü, körfez tarama kanalı üzerinde 200 metre kadar asma köprü şeklinde ve 800 metre bir yapay ada ve 1,8 kilometre batırma tüp tünel olarak önerilmektedir bu anlatılan projede. Tünel kesitleri, karayolu 2x3 izli olup raylı sistem 2x1 izli olarak yaklaşık toplam 43,40 metre genişlikte ve 32 metre derinlikte; 9,90 metre yüksekliğinde projelendirilmiştir denilmektedir.

Projenin uygulaması aşamasında 3,5 milyon metreküp tarama malzemesi çıkacağı, bir bölümünün yapay adada kullanılacağı, diğer kısmı için de dolgu yeri bulunacağı, fizibilite etüdüne göre projenin yaklaşık toplam 3,5 milyar lira maliyeti olacağını hesaplandığı... Bu, haziran ayında oradaki verilen sunum. Yaklaşık olarak bu maliyetin 4,5-5 milyara çıkacağı kesin. Ama, bu proje doğru bir proje midir? Oradaki arkadaşlar, projeyi hazırlayan ve sunan uzmanlar da özellikle yapılacak olan adaya ilgili olarak köprü ayakları ve yapay adanın körfez dip akıntılarına ve su sirkülasyonuna önemli bir engel oluşturacağını belirttiler orada açık ve net bir şekilde. Bunun fizibil bir proje olmadığı projeyi yapan insanlar tarafından da orada dile getirildi.

Sayın Bakan, İzmir'e -İzmirlisiniz, iki dönemdir de İzmir'in Milletvekilisiniz, 2011'de 2'nci bölgeden, bu dönem de 1'inci bölgeden milletvekilisiniz, aynı bölgeden milletvekiliyiz- kuşkusuz, iyi hizmetler yapın, bekliyoruz ve istiyoruz. Ama, bu 4,5 milyar lira harcanan projenin doğru bir proje olmadığını... Bu 4,5 milyarlık projeye Üçyol, Bozyaka, Yağhaneler, Buca, Dokuz Eylül Üniversitesi kampüsü metro hattı yaklaşık 9 kilometre; Halkapınar, Çamdibi, otogar metro hattı yaklaşık 4 kilometre; ulaşım ana planı revizyonu ile oluşacak Evka 3, Bornova merkez, Manavkuyu, Bayraklı metro hattı yaklaşık 7 kilometre; ulaşım ana planı revizyonu ile oluşacak Konak, Alsancak liman arkası, Halkapınar metro hattı yaklaşık 6 kilometre; ayrıca yine merkezde ulaşım ana planı revizyonu ile oluşacak yeni 30 kilometre metro hattı, toplam 60 kilometre metro hattı; körfezde kent planlarının öngördüğü 6 adet vapur iskelesi, 20 adet farklı kapasitelerde hızlı güvenli konforlu yolcu vapuru, 5 adet yeni nesil olarak tanımlanan 80-100 araç kapasiteli arabalı vapuru İzmir'e kazandırmak mümkün. Bunları yapar iseniz İzmir'in gerçekten kent içi ulaşımını çözebiliriz, büyük bir rahatlama olur. Ama, siz -bu 4,5 milyar lirayı- kalkıp Sasalı'dan Narlıdere'ye kadar olan tüp geçit, alt geçit, şudur, budur dediğinizde İzmir trafiğini, İzmir'in sorunlarını çözmezsiniz, çözemezsiniz ve gerçekten körfeze çok büyük bir sıkıntı ve büyük bir problem yaratırsınız. Çünkü, yaklaşık 3,5 milyon ton oradan bir atık çıkartılacak ve bu atıklarla beraber, o nereye devrilecek, ne olacak, ne bitecek... İzmir açısından örnek bir proje olduğunu kabul etmiyoruz ve doğru bir proje olmadığını da burada söylemek istiyorum.

Sayın Bakan, İzmir'e bu dönem, 7 Haziranda aday değildiniz, 7 Haziran ile 1 Kasım arasında sade vatandaşsınız. Biz 7 Haziranda hasbelkader yine seçildik. 1 Kasımda aday olduğunuzda, geldiğinizde söyledığınız cümlelerden bir tanesi "Allah rızası için şu kentin işlerini seçim malzemesi yapmayalım." dediniz. Bunu söyleyen sizsiniz. Ama, inanamadım, dedim ki: "Sayın Binali Yıldırım bunları mı söylüyor?" Her şeyi seçim malzemesi yapan sizsiniz, her şeyi, ne varsa, her şeyi seçim malzemesi yapan...

BAŞKAN – Sayın Çam, dört sene seçim yok yani önümüze bakalım, geçmişle uğraşmayalım.

MUSA ÇAM (İzmir) – Hemen köprülere pankart "Binali Yıldırım İzmir'de", "Efsane dönüyor." Havaalanında TRT'nin, onun, bunun mikrofonlarından, ses düzenlerinden miting yapıyorsunuz. Koskocaman on bir yıldır, on iki yıldır bakanlık yapmış birisi...

HAMZA DAĞ (İzmir) – "Efsane geri döndü." diye İzmirliiler söyledi Sayın Çam.

MUSA ÇAM (İzmir) – ...devletin imkânlarını, olanaklarını kullanarak havaalanında miting yapar mı? Yapar mı böyle bir şey? Böyle bir şeye tenezzül eder mi? Ama, diyorsunuz ki bunları seçimlere şey yapmayacağız.

Sayın Bakan, ÇED raporu... Bakınız, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları ile İZSU arasında 8/8/2011 tarihinde İzmir Körfezi ve İzmir Limanı Rehabilitasyon Projesi için protokol imzalandı. Sizin Bakanlığınızla. İmzalanan protokolle İzmir Körfezi'nin ekonomik ve ekolojik ömrünü artırmak için planlanan çalışmalar için ÇED süreçlerinin birleştirilmesi, gerekli izinlerin ortak alınması amaçlandı. Yüklenici firma tarafından hazırlanan ÇED raporu 15/5/2013 -tam otuz üç ay önce- tarihinde Çevre ve Şehircilik Bakanlığına teslim edildi Sayın Bakanım.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Çam, bir dakika.

MUSA ÇAM (İzmir) – Proje kapsamında...

BAŞKAN – Sayın Çam, ilave süre vereceğim, bir dakika. Yani, kayda girsin diye söylüyorum ama ilave süre de yetmez size. İzmir'i siz beş dakikaya sığdıramazsınız.

MUSA ÇAM (İzmir) – ...İZSU İzmir Körfezi'ne dökülen dere ağzlarında dip taraması yapacak ve körfezin kuzey aksında bir kanal açacak; bu kanal ile da akıntı hızını artırarak su kalitesinin iyileştirilmesini hedefliyor. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarıyla, İzmir Limanı'nın kapasitesini artırmak için çalışmalar yürütülecek.

Sayın Bakan, ÇED raporu, otuz üç ay geçti, rica ediyorum sizden ya, otuz üç ay. Hangi bakanlığa giderseniz gidin, hangi genel müdürlüğe giderseniz gidin söyledikleri şey: Binali Yıldırım, Binali Yıldırım, Binali Yıldırım... Stat yapılacak, Gençlik ve Spor Bakanı diyor ki: "Binali Yıldırım." Ne söylenecek? "Binali Yıldırım." E, tamam, İzmir'in Bakanısınız, eyvallah, iyi ama otuz üç aydır ÇED raporu çıkmıyor İzmir'den Sayın Bakan ya. Siz diyorsunuz ki: "Elimizden geleni yapacağız." Dört yıldır İzmir'in Milletvekili ve Bakanısınız yani dört yılda elinizi sıcaktan soğuğa vurmadınız, şimdi 1 Kasımdan önce dediniz ki: "Elimden gelen ne varsa yapacağım."

HAMZA DAĞ (İzmir) – Konak tünelinden hiç geçmediniz mi Sayın Çam ya?

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 66

MUSA ÇAM (İzmir) – Ya, elinizi vicdanınıza koyun, otuz üç aydır yapılmayan, çıkmayan bu ÇED raporunu, sizi de ilgilendiren, Devlet Demiryollarını ilgilendiren bu konuyu, lütfen, istirham ediyorum, çözün.

BAKAN – Sayın Turhan, sizi de aşağıya alayım, İzmir açık oturumu var aşağıda.

MUSA ÇAM (İzmir) – Sayın Bakanım, Cennetçeşme ve Limontep'e'yi içine alan 47 hektar alandaki kentsel dönüşüm iki yıldan fazla bekletildi, şimdi alındı. Sahillerde dolgu alanına ilişkin talepler maalesef yerine getirilmiyor, sizin Bakanlığınıza bağlı. Buca tramvayı için “Siz durun, biz yapacağız.” dediniz, bir şey olmadı. İzmir raylı sistem projeleri yatırım programlarına alınmıyor. İşkelerle ilgili taleplerin gözden geçirilmesi gerekiyor. Bu konuyla ilgili İzmir Milletvekili olarak ve Bakan olarak elinizden geleni yapmanız gerekiyor. Yoksa, İzmir Büyükşehir Belediyesi... Bütün büyükşehir belediyelerinde, İzmir'in dışındaki, Eskişehir'in dışındaki belediyelerdeki, il özel idareleri kalktı, hepsinin taşınmaz mallarını istediğiniz gibi belediyelere devrettiniz. İzmir Büyükşehir Belediyesindeki özel idare mallarının hepsi AKP'li olan belediyelere verildi, İzmir Büyükşehir Belediyesine ve CHP'li belediyelere verilmedi. Bu şimdi hak mı, adalet mi bu şimdi yani? Siz koskoca Binali Yıldırım olarak bunu onaylıyor musunuz, doğru buluyor musunuz bunu? Efsane böyle mi yapar? Yani, efsane geri geliyor ya, efsane böyle mi yapar arkadaşlar? Bu, kabul edilebilir bir şey değildir. Bu gerçekten size yakışmıyor Sayın Bakan.

BAŞKAN – Sayın Çam, meseleyi kişiselleştiriyorsunuz, lütfen. Yani, Plan ve Bütçe Komisyonu, İzmir'e döndü.

MUSA ÇAM (İzmir) – Sayın Bakanım, Cumhurbaşkanı Başdanışmanı Mustafa Varank, Maksut Serim, Ali Taha Koç, Anadolu Ajansı Genel Müdürü Şenol Kazancı'nın da aralarında bulunduğu TÜRKSAT Yönetim Kurulu yasaya aykırı olarak, ballı olarak bu insanlar maaş aldılar yaklaşık 8,2 bin TL civarında. Sayıştayın uyarısıyla ve Bakanlığın da Teftiş Kurulunun yapmış olduğu incelemenin sonunda TÜRKSAT yönetiminde bulunan bu insanların yanlış ve haksız ücret aldıkları müfettiş raporları tarafından, hem Sayıştayın hem de Ulaştırma Bakanlığının teftiş heyeti tarafından tespit edildi. Geçen yıl dönemin Bakanı Lütfi Elvan gereğinin yapılması için de teftiş heyetine gönderdi. Şimdi, 2015'te YPK kararıyla belirlenen yasal sınırdan kamu sermayeli banka ve borsa yönetim kurulu üyelerinin yanı sıra ilk defa TÜRKSAT Yönetim Kurulu üyeleri de muaf tutuldu. Muaf tutulmasının önemli nedenlerinden bir tanesi de 2014'ün sonunda bir torba kanunun içerisine bir madde eklenerek orada görevde bulunan insanların aldıkları yüksek ücretler -kimisi 200 bin lira almış, kimisi 250 bin lira almış, kimisi 190 bin lira almış, kimisi 80 bin lira almış- görev yaptıkları süreler içerisinde aldıkları yüksek ücretler ve bunlar hem Sayıştay hem de teftiş heyeti tarafından tespit edilmiş “Usulsüzdür.” diye. Şimdi bunların geriye alınmasıyla ilgili verilmiş olan bir karar var. Ama çıkartılan torba kanunda -yine böyle gece yarılarında çıkarılan bir torba kanuna- eklenen bir fıkayla beraber bunlar sanki geriye işlemez diye koyuluyor ve haksız elde edilen bu kazançlar şimdi geri alınmıyor. Acaba siz Bakan olarak şimdi bu teftiş heyetinin ve Sayıştayın tespit etmiş oldukları bu ücretlerin geri alınmasıyla ilgili uygulamayı yapacak mısınız, yapmayacak mısınız bunu sizden öğrenmek isteriz.

Sayın Bakan, konu tabii ki oldukça uzun, birçok şeyi kapsayan... Sayın Zekeriya Temizel'in söylediği gibi, belki iki bakanlık çıkar buradan ama ne yazık ki konuşma süresinin sınırlı olması nedeniyle sözlerimi burada şununla tamamlamak istiyorum: Özellikle benden önce Sayın Garo Paylan da söyledi, geçtiğimiz günlerde Gençlik ve Spor Bakanlığının bütçesinde de söyledim, Türkiye'de şu anda statların bir çoğunun ismi değiştiriliyor. Mesela, Antalya Atatürk Stadyumu Antalya Arena oldu, Afyonkarahisar Atatürk Stadyumu Afyon Arena olmuş, Bursaspor Atatürk Stadyumu olmuş Timsah Arena, Eskişehir Atatürk Stadyumu olmuş ES-ES Arena falan filan. Birçok stadyum, İsmet İnönü, Atatürk'ün isimleri olan stadyumlar “Arena” isimleriyle değiştiriliyor.

Şimdi, Yavuz Sultan Selim Köprüsü. Yani, düşünüyorum, gerçekten düşünüyorum yani bu ülkede bir şekilde Yavuz Sultan Selim iyi hizmetler yapmıştır, başarılı olmuştur padişah olarak, bir itirazımız yok ama bu ülkede yaşayan bir bölüm insanla da sorunlu ve problemli. O insanlar iyi bakmıyorlar. Bakmamakta da haklılar, haklılar da. Canları yanmış, bedel ödemişler. Yani şimdi, kalkın siz Sivas'ta, Madimak'ta insanlar öldürülmüş, öldüren adamları getirip bakan yaparsanız bu insanın gözüne batar veyahut da öldürenleri savunan avukatları bakan yaparsanız tabii ki onlar burada konuşulur, konuşulacaktır da zaten yani. E, şimdi, göz göre göre, bu kadar insanın gözüne elinizi sokup böyle ille buraya ben Yavuz Sultan Selim ismini vereceğim demenin hiç kimseye bir faydası yok. Hani diyorsunuz ya her seferinde kürsüye çıktığınızda “Yaratılanı severim Yaradan'dan dolayı.” Vallahi yalan, billahi yalan. Hiç öyle sevmiyorsunuz. Eğer yaratılanı gerçekten seviyor iseniz o zaman bu Yavuz Sultan Selim ismini oraya vermezsiniz diyor, 2016 yılı bütçesinin hayırlı ve uğurlu olmasını diliyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Sayın Çam, teşekkür ediyorum.

HAMZA DAĞ (İzmir) – Sayın Başkan, satışmadan söz istiyorum. “Hamza Dağ” diye bahsetti Sayın Çam, bizzat ismini geçirdi ilk konuşmasına başlarken.

BAŞKAN - “Hamza Dağ” dedi, o kadar yani.

HAMZA DAĞ (İzmir) – Satışma var Sayın Başkan.

BAŞKAN – “Hamza Dağ” demek satışmaysa ben günde on sefer söylüyorum bunu.

MEHMET ŞÜKRÜ ERDİNÇ (Adana) – Bir dakika...

BAŞKAN – Ben, Hamza Bey konuştuğunda yeni bir satışmaya yol açacağı konusunda inancım var, o yüzden vermiyorum.

HAMZA DAĞ (İzmir) – Yok Sayın Başkanım, yeni bir satışma olmayacak.

BAŞKAN – Peki, buyurun.

HAMZA DAĞ (İzmir) – Sadece Sayın Başkanım, bu “tape” ler mevzusunu söylediler, satışmadan söz aldım.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 67

"Tape"lerde Sayın Bakanımızın ismi hiçbir şekilde geçmiyor. O dönemki algı operasyonu ile alakalı bir şeydi. Sayın Bakanımızın büyükşehir belediye başkanlığı noktasında bir algı noktasında bu soruşturmada ismi geçmesi durumu oldu. Bu algının demek ki bir şekilde etkisi oldu. Hiçbir şekilde böyle bir soruşturmada ismi söz konusu değil.

Havalimanındaki karşılama konusunda ve efsane geri dönüyor konusunda Sayın Bakanımızın İzmir adaylığı açıklanmasıyla beraber sosyal medyada bu konuda ciddi bir şekilde bir yoğunlaşma oldu. İzmirli hemşehrilerimiz havalimanında gelmesiyle beraber bayramın üçüncü günü olmasına rağmen bir karşılama yaptı ve biz de aday tanıtım toplantısıyla bu ikisini birleştirdik ve güzel de bir miting olmuştur. Herhâlde çok coşkulu bir...

MUSA ÇAM (İzmir) – Havaalanında olur mu, devletin kurumunda olur mu? Yani bunu alışkanlık hâline getirdiniz; Cumhurbaşkanı yapıyor, Başbakan yapıyor.

HAMZA DAĞ (İzmir) – Havaalanı dediğiniz yer... Ha meydan ha şey yani sonuçta orası da bir meydan.

MUSA ÇAM (İzmir) – Kaldı ki o zaman Sayın Binali Yıldırım sade vatandaş, bakan da değil, milletvekili de değil yani.

BAŞKAN – Arkadaşlar...

HAMZA DAĞ (İzmir) – Sayın Çam, orası da bir meydan. İşte şu: İşte bak, bakan olmadığı hâlde, o zaman için, dediğiniz gibi, milletvekili olmadığı hâlde halk karşılamaya gelmiş. Bundan daha güzel bir şey yok.

BAŞKAN – Arkadaşlar...

HAMZA DAĞ (İzmir) – Sayın Çam, bir gün de seni karşılarlar inşallah, bu kadar çekememezlik yapma yani.

BAŞKAN – Sayın Çam, Allah size de nasip etsin inşallah.

HAMZA DAĞ (İzmir) – Yani niye çekemiyorsun!

BAŞKAN – Yani satışmadan söz istemeyeceğim ama yani beni de karşılasalar ben de artık megafon falan ne buluyorsam ben de yaparım o mitingi.

Sayın Usta, sizin kısa bir ilave vardı.

ERHAN USTA (Samsun) – Çok teşekkür ederim Sayın Başkan.

Çok kısa, bu Kanal İstanbul'la ilgili bir düşüncemi paylaşacağım. Ama oraya geçmeden evvel, Sayın Dağ da ifade etti az önce o icmal ile ilgili bir hata ortaya çıktı. Tabii, bir şeyin önemli olabilmesi için illaki böyle bir yolsuzluk filan olması gerekmiyor, aslında başlı başına önemli bir husustur. Hele hele böyle milyar dolarları harcayan, projelendiren, ülkeyi ta yirmi beş yıllık, otuz yıllık yükümlülüklerle sokan bir bakanlık bu tür konularda hata yapmamalı, o ayrı bir husus.

Şimdi, bu Kanal İstanbul, biliyorsunuz, 2011 yılında açıklandı. Açıklandığı döneme bakarsak, seçim süreci.

Diğer bir husus da, görsellerini ben hatırlıyorum bugünkü gibi, sanki böyle bütün her şey belli olmuş gibi biraz açıklanmıştı. Ben burada sadece, yani burası Bütçe Komisyonu da olduğu için iş yapma tarzınızla ilgili eleştirimi ifade etmek istiyorum. Yani, bir defa o zaman bundan Ulaştırma Bakanlığının haberi var mıydı bilmiyorum ama ben haberi yoktu diye biliyorum. Yalnız, Bakanımız o gün Bakandı, var diyorsa zaten bir şey söyleyemeyiz ama Maliye Bakanlığının, Kalkınma Bakanlığının –ki bütün yatırımlarla ilgili kararları verir- Hazine Müsteşarlığının -bu tür şeylerde dış kredi izinleri veren kuruluştur- bunların haberi yoktu. Yani çılgın proje, asrın projesi diye sunduğunuz projeden devletin kurumlarının haberi yok. Şimdi, bu başlı başına iş yapış tarzınızla ilgili ciddi bir sıkıntıdır.

BAŞKAN – Yok, öyle bakmayın ona. O siyasi projeksiyonlar illaki devletin kurumlarıyla... Yani Milliyetçi Hareket Partisinin de işte seçim beyannamesinde ya da Cumhuriyet Halk Partisinin de bir sürü söylemi vardı yani devlet kurumlarıyla beraber hazırladılar ki bunu yani ayırmak lazım ikisini.

ERHAN USTA (Samsun) – Hayır efendim, olur mu?

Bir saniye, ben düşüncemi ifade edeyim, ona Bakan Bey cevap verir zaten.

ŞAHAP KAVCIOĞLU (Bayburt) – İktidarda olmasa nasıl olacak? Açıklamayacak mı yani?

ERHAN USTA (Samsun) – Şimdi, bakın, bu kadar önemli projeyi açıklıyorsak... Mesela diğer projeler böyle miydi? Şimdi, orada o kadar detay veriliyor ki derinliğinden işte bilmem şurasına kadar, burasına kadar. Bu, kurumlarla çalışılması gereken bir şey. Zaten problem ondan sonra çıkıyor.

ŞAHAP KAVCIOĞLU (Bayburt) – Seçim vaadi, seçimden önce açıklıyor.

ERHAN USTA (Samsun) – Arkadaşlar, şimdi, bakın, o gün seçim vaadi olan... Şimdi bütün o çalışmaların içerisinde olan birisi olarak konuşuyorum ben. 2023 çalışması yapıldı o zaman. 2023 çalışmasında da seçim vaadi niteliğinde dünya kadar proje, hatırlayın, o zaman sekiz yıllık bir perspektifle seçim vaatleri yapılmıştı, bütün projeler tek tek yazıldı. Onlar seçim vaadi değil miydi?

ŞAHAP KAVCIOĞLU (Bayburt) – Hayır, hayır. Bir başkası açıklarsa bakanlıklarla mı paylaşacak?

BAŞKAN – Arkadaşlar, soru-cevap işlemini bırakalım.

ŞAHAP KAVCIOĞLU (Bayburt) – Çok şey bir şey değil yani. Siz muhalefetteyken çılgın bir proje açıklasa bakanlarla mı paylaşacaksınız?

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Uygulamada sorun var.

ŞAHAP KAVCIOĞLU (Bayburt) – Uygulamada bir sorun yok.

ERHAN USTA (Samsun) – Şimdi, açıklayan Hükümet. Hükümet diğer açıkladığı projelerin her birinde bakanlıklarla çalışarak açıklanıyorsa bunun da öyle olması beklenir. Bir de kaldı ki, onu söylüyorum, 2023 çalışması yapılıyor, 2023'e kadar kamu ne kadar yatırım yapacak, nerede ne olacak, her biri tek tek çalışılmış. O zaman onu çalışan gerek kamu içerisinde... Bakın, bu kamuyla çalışıldı,

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 68

o zaman bunların hepsi yanlış işler, yasak işler. Yani aslında güzel bir şey söylüyorsunuz, yani 2023 seçim beyannamesini devletin kurumlarında günlerce çalıştırmayı yapıyorsunuz ama bir tane projeyi oradan ayırıyorsunuz, ondan sonra onun üzerinden bir sürü spekülasyonlar oluyor. Bu, dikkate edilmesi gereken bir husus.

BAŞKAN – Sayın Usta, lütfen toparlayın.

ERHAN USTA (Samsun) – Bitiriyorum Sayın Başkan. Hayır, arkadaşlar müdahale etmese bu kadar uzamayacak.

BAŞKAN – Arkadaşlar, müdahale etmeyin lütfen.

ERHAN USTA (Samsun) – Sadece iki tane şey söyleyecektim ben.

Yani hakikaten bu siyasi amaçlarla filan söylediğim bir şey değil ama şimdi iş yapış tarzı açısından bu önemli.

Şimdi, 2023'e kadar perspektifler veriyorsun, orada da dediğim gibi bütün detayları birçok projede yazıyorsunuz ama en önemli projeye ilişkin hiçbir mali boyutuyla, diğer boyutlarıyla orada bir projeksiyon yer almıyor. Şimdi, dolayısıyla burada iki boyut ortaya çıkıyor.

Birincisi, siyasi malzeme olarak kullanılmış olması. O tamam. Yani şimdi iki yılda bitecekti, şimdi beş yıl oldu daha hâlâ etütler sürüyor diyoruz. Güzergâhlar belli değil diyoruz. Şimdi ama esas önemlisi burada bir rant oluşması. Yani esas sıkıntı burada. Burada Sayın Bakanım, bu rantla ilgisini ben de sürekli gündeme getiriyorum. Yani birçok, dünyada bir sürü ülkede devlet yatırımlar yapıyor, büyük yatırımlar yapıyor ama bu tür spekülasyonlar olmuyor yani düzgün ülkeler için söylüyorum; Afrika'dan örnekler verebiliriz ama herhâlde kendimizi orayla mukayese etmeyiz. Dolayısıyla yani hiç kimse de... Devletin, bu kadar büyük rantları, fiyatın 1'den 100'lere çıktığı yerde bireylere bırakmaması lazım. Kaldı ki bu yoğun halk kitleleri de olmuyor, bunlar yönetime yakın üç beş kişinin elde ettiği rantlar. Yani mesela bu rantın vergilendirmesi olmuş olsa sistemimizde -bunun ne kadar zaruret olduğu burada ortaya çıkıyor- bu tür spekülasyonlar da olmayacak, bu tür problemler de olmayacak. Bunlar bu kadar cazip olmayacak çünkü oradan bir şey geçiriyorsanız o ranttan devlet de pay alacak. Dolayısıyla bu iş zaten çok olabilir gibi de durmuyor, büyük ihtimal bu çılgın proje bir fiyasko projeye dönüşecek, sizin sunumunuzda da belli zaten. 2035'e ilişkin hususlarda bile bir sürü detay verirken Kanal İstanbul'la ilgili hiçbir detay yok, tek bir görsel var.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Bu konuda kısa bir açıklama da ben yapabilir miyim?

BAŞKAN – Yapamazsınız.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Niye Erhan Bey yapıyor da ben yapamıyorum?

BAŞKAN – Sayın Temizel'in sırası önce.

Sayın Temizel, buyurun lütfen.

ZEKERİYA TEMİZEL (İzmir) - Sayın Bakanım, sadece bir hatırlatma adına bir dakika istedim.

Yüksek Planlama Kuruluna bürokrat olarak katıldığım ilk toplantıda Ulaştırma Bakanlığı Bolu Dağı geçişiyle ilgili olarak rahmetli Süleyman Demirel'e bir sunum yapıyorduk. Anlattılar, anlattılar, nasıl yaracaklarını, ne yapacaklarını anlatıyorlardı sürekli, rahmetli Demirel dinledi, dinledi ve şunu söyledi, asla unutmadığım şu cümleyi kurdu: "Arkadaşlar, Bolu Dağı'nı fazla deşelemeyin, sonra kalkar üstünüze yürür." Bu cümleyi asla unutmuyorum. Türkiye coğrafyası, stabil, eski toprak yani eski dünya olarak anılan bir yer değil. Bu topraklar fazla deşelendiği zaman bir gün kalkar insanların üstüne yürür. O nedenle de bu tür projeleri gerçekleştirirken, özellikle Karadeniz dağlarını deşelerken rahmetli Demirel'in bu sözünü kesin olarak hatırlamanızı umuyorum ve diliyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Sayın Erdoğan...

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Sayın Bakan, siz Hükümetin etkin bir elemanıdır. Bakın, eğer bir proje yaparsanız bunu ne kadar katılımcı yaparsanız... Mesela siz üçüncü havalimanı projesinden çok eminsiniz, değil mi? Çağırın bütün mimarlık şeylerini, sivil toplum örgütlerini, muhalefet temsilcilerini -ama ta başında- "Biz böyle bir şey yapacağız." deyin. Bakın, öyle bir şey de yapacağınız iki şey olurdu: Bir, çok haklıysanız, zaten kamuoyunda tartışılacağı için bu projenin bir meşruiyeti olurdu, bir toplumsal tabanı olurdu. Bu toplumsal tabanı olsa var ya, o yurt dışındaki finansmanı çok daha düşük faizle, çok daha uzun vadeyle bulma şansınız olurdu. Oysa nasıl yaptınız projeyi? Ya, İstanbul Büyükşehir Belediyesi bile projede etkin olamadı. Oysaki bütün nesillere, bütün partilerin seçmenlerine olacak... Millî mutabakatı biz önemli siyasal sorunlarda arıyoruz ya, işte millî mutabakat böyle büyük projelerde olmalıdır. Şimdi, diyorsunuz ki hani "Seçim vaadi." Evet, biz de Merkez Türkiye Projesi'ni seçim vaadi olarak sunduk. Elimizden geldiğince kamu kurumlarından bilgi almaya çalıştık. Arkadaşlar, Türkiye'de kamu kurumlarından bilgi almanız çok zor. Oysaki mesela Türkiye'de şöyle bir kültür olsa: Mesela bir parti seçim vaadini açıklayacağı zaman o konu hangisini ilgilendiriyor? Ulaştırmayı, Çalışma Bakanlığını. O müsteşarları çağırma kültürü ve bizim onlardan veri alma kültürümüz olsa daha üst düzey bir ülkede yaşama ihtimalimiz olacak.

Şimdi, kanal projesi... Yahu Allah aşkına, kanal projesinin Marmara Denizi'ni çürük yumurta gibi kokutacağı yönünden tutun, işte bu üçüncü havalimanı projesinin kuş göç yollarına -kuş göç yollarını da hafife almayın, biyolojik dengenin en önemli şeyidir, tohum taşırlar her şeyden evvel- kadar bir sürü şeyi var. Oysa yine tekrar ve tekrar söylüyorum, böyle çok önemli projeler yapılacaksa... Mesela Körfez Geçişi Projesi'yle alakalı tek kelime ettik mi biz? İzmir otoyoluyla alakalı bir sürü sorun var yine de söylenmeyen. Yani sonuçta bir şekilde yatırım kalacak diye düşünüyoruz. Ama bu üçüncü havalimanı projesi, ona bağlı olarak Kuzey Marmara otoyolu ve bu kanal projesi, bu proje, bizim için, bizim bildiğimiz kadarıyla İstanbul'u mahvedeceği için, yerine ve şekline,

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 69

usulüne karşıyız. Oysaki şu aşamadan sonra bile bu projeye ilgili tam bir bilgilendirme yönetilebilir. Eğer o bilgilendirme... Ama bu bilgilendirme tek taraflı da olmamalı. Ya, bizim de bilgi kaynağına ulaşma şansımız olmalı, belki o zaman memlekete hizmet etmiş oluruz.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Değerli arkadaşlar, bütçe üzerindeki konuşmalar tamamlanmıştır.

Şimdi soru işlemine geçeceğim, on beş dakika süreyle, soru sormak isteyen milletvekillerimize sırasıyla söz vereceğim.

Sayın Paylan, ilk soru sizin, buyurun.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, projelere genellikle temel atarken ismini veriyorsunuz. Demin Yavuz Sultan Selim ismini eleştirdik mesela, temel atarken ismi verildi. Üçüncü havalimanının ama ismini koymadınız, pek çok spekülasyon var bu konuda, genelde temayül yönünde değil, şu anda üçüncü havalimanı olarak geçiyor ismi. Bu havalimanının isminin Recep Tayyip Erdoğan havalimanı olacağına dair şayialar yürüyor.

HAMZA DAĞ (İzmir) – İnşallah.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Şimdi, şöyle, ilke olarak şöyle bakmalıyız, bütün demokrasilerde bu böyledir: Bir kişi görevdeyken onun ismi bir esere verilmez, sonraki gelenler takdir ederler bunu. Bu yanlış olur. Böyle bir eğilim varsa, aman bunu yapmayın, çok yanlış olur ve bu konuda bir beyanınızı rica ediyorum. Olacak mı, olmayacak mı Recep Tayyip Erdoğan havalimanı olarak? Olmamasını diliyorum.

Diğer soru, Kanal İstanbul...

BAŞKAN – Dileğinizi aldık, soruya geçelim.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Soru: Recep Tayyip Erdoğan olacak mı veya ne olacak?

BAŞKAN – Ha, pardon.

HAMZA DAĞ (İzmir) – Yakışır, yakışır.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Bak “yakışır” diyorlar, görevdeyken olmaz işte arkadaşlar.

MEHMET ŞÜKRÜ ERDİNÇ (Adana) – Vallahi, bir ülkede yüzlerce, binlerce örneği var.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Kanal İstanbul’la ilgili, yapılmaması diliyoruz ama ekolojik bir yorum rica ediyorum sizden. Hiç net bir yorum dinlemedik yani bütün Marmara’yı, Karadeniz’i net etkileyecek bir proje girişiyorsunuz, aman çılgın proje doğanın çılgınlığı olmasın, ekolojik bir yorum rica ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Hayır, bir sorum daha var.

BAŞKAN – Ama sürenin tamamını siz kullanmış oluyorsunuz.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Ne yapayım ama, atışma oldu.

Sayın Bakan, bu kruvazörlerle ilgili ciddi bir azalış var, Türkiye güvensiz ülke algısı oluşuyor hem iç çatışma, bölgesel çatışma meselelerinden dolayı. Bununla ilgili ne düşünüyorsunuz, nasıl tedbirler düşünüyorsunuz?

Son olarak da, büyük İstanbul tüneliyle ilgili ihale ne zaman?

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Tamaylıgil...

BİHLUN TAMAYLIGİL (İstanbul) – Teşekkür ederim.

Sayın Bakanım, Elâzığ, İzmir, Mersin, Şanlıurfa, Gelibolu ve Sakarya gibi farklı bölgelerde üç ay süreyle çalışan yüklenici firma çalışanı kara yolları işçilerinin maaş alamadıklarına dair bilgiler vardı. Bu konuda, bu maaşlar ödenmiş midir? Yüklenici firmaya maaş ödemeleri konusundaki gecikmeyle ilgili sözleşme dâhilinde bir yaptırım var mıdır ve şu anki mevcut durum nedir? Bir onu sormak istiyorum.

İkincisi: Mevsimlik işçilerin, göç ederek çalışan işçilerin yaşadığı trafik kazaları ve oradaki can kayıpları çok ağır, acı tablolar yaşattı. O konuda Mediste bir çalışma, bir komisyon vardı ve bazı kararlar alınmıştı. Orada çıkan raporla ilgili bir değerlendirme ve tedbir noktasında bir çalışma var mıdır?

Son sorum da: Deniz ticareti açısından baktığımızda özellikle 2008’den sonra dwt olarak 32 milyon seviyesinden 26,5-27 milyon tonlara geldik. Bu konuda ortaya çıkan tabloyla ilgili tedbir veyahut yapılacak düzenleme nedir? 2016’nın da oldukça zorlu geçecek bir yıl olduğu tahmin ediliyor.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Çaturoğlu...

FARUK ÇATUROĞLU (Zonguldak) – Ben soru değil de yani Sayın Bakanım...

BAŞKAN – Soruysa alayım.

FARUK ÇATUROĞLU (Zonguldak) – Sorum yok.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Erdoğan...

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 70

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Sayın Bakan, bu üçüncü havalimanının işletmecisi olan İGA şirketinin inşaatın sonra işletmeyi başka bir şirkete devretme hakkı var mıdır? Eğer bu hak varsa bunun koşulları ne olacaktır? Ve bu şirketin yabancı ağırlıklı bir şirket olması durumunda devir konusunda bir engel var mıdır? Bunu öğrenmek istiyorum.

İkincisi: Üçüncü havalimanı teslim tarihinin gecikmesi dolayısıyla inşaat ve işletme süresi uzayacak mı yani bu iki yıllık gecikme ve diğer şeyler dolayısıyla inşaat ve işletme süresi uzayacak mı? İnşaat süresi uzayacaksa gecikme cezası alınacak mı? İşletme süresi uzayacaksa bunun ödemeleri nasıl olacak? Bir diğer mesele, kot farkı ve diğer proje değişiklikleri dolayısıyla toplam maliyet düşüşü ne kadardır üçüncü havalimanında ve bu maliyet düşüşünü nasıl telafi etmeyi düşünüyorsunuz?

Bir diğer sorum: Bu inşaatın yapıldığı aşamada uluslararası bir denetimle bütün bu inşaatın kalitesinin, malzemelerinin denetlenmesi gerekirken bu denetim mekanizması niye kurulmayıp Devlet Hava Meydanlarının bu işi kaldıramayacak bir ekibine bu yüklendi ve inşaat şu aşamaya kadar geldi? Bu durumda gelecekte pist çökmesinden tutun, yanlış hesaplamalara, rüzgâr hesaplamalarına kadar elim bir kaza olursa bunun hesabını nasıl vereceğiz?

En önemli sorum da -seçim bölgem için söylüyorum- bu Atatürk Havalimanı'nın geleceği ne olacak? Burası konut mu olacak, burası park mı olacak, yoksa bir kısmı butik havaalanı olup başka bir şey mi düşünüyorsunuz? Çünkü böyle bir şey planlanmadan böyle bir projeye girilemez bu kadar büyük bir araziyle ilgili olarak.

Bir de Bakanlığınıza bağlı birçok birimde pazarlık usulü ihaleler yapılmaktadır. Mesela Atatürk Havalimanı'nın PAT tesisleriyle ilgili yapılan ihale pazarlık usulü Makyol şirketine, HGS pazarlık usulü. Yani, pazarlık usulü çok istisnai bir yöntem olmasına rağmen kural hâline getirilmiş ve Devlet Demiryolları, Karayolları dâhil olmak üzere... Mesela, 30 kalem iş var, ilk 10 kaleme yüksek fiyat veriliyor, 20 kaleme düşük fiyat veriliyor; toplam maliyet de alınıyor, ilk 10 kalem yapıldıktan sonra iş terk ediliyor ve ikmal ihaleleriyle 4 katına çıkan projeler var.

BAŞKAN – Sayın Erdoğan, soruyu alayım lütfen.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Bu projeler hangisidir, tespitler hangisidir? O zaman soruya da çevirmiş olayım.

Bu kadar.

BAŞKAN – Sayın Erdoğan...

MEHMET ŞÜKRÜ ERDİNÇ (Adana) – Teşekkür ediyorum Başkanım.

Sayın Bakanım, özellikle Adana'daki hemşehrilerimizin yoğun olarak sorularına muhatap olduğumuz yolla ilgili birkaç soruyu sormak istiyorum.

Kozan-Feke-Saimbeyli-Tufanbeyli yolu çalışmaları devam ediyor ama ne zaman bitirileceği noktasında vatandaşlarımızın soruları var. Kozan-Mansurlu yolu aynı şekilde, Ceyhan-Çukurköprü-Kozan yolu, Adana-Aladağ yolu; bunlarda çalışmalar var ama ne zaman biteceğiyle ilgili çok sık sorularla muhatap oluyoruz.

Yine, güney çevre yolu projesi, Seyhan ve Yüreğir ilçelerimizin sınırları içerisinde geçen güney çevre yolu projesinde hangi aşamadaysınız?

Bir de teşekkür etmek istiyorum: Ceyhan-Yumurtalık duble yolu tamamlandı ama orada eksik kalan bir köprülülük kavşak projesi var, bu, ne zaman tamamlanacak?

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

MEHMET ŞÜKRÜ ERDİNÇ (Adana) – Bir de son günlerde -Sayın Başkanım, özür diliyorum- Adana'mızda Çukurova Havalimanı tamamlandığında Adana Havalimanı'nın kapatılacağı yönünde iddialar tekrar gündeme gelmeye başladı, bu husustaki görüşünüzü de almak istiyorum.

BAŞKAN – Sayın Erdoğan...

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Bir sorum eksik kaldı.

Bu TAV şirketinin yabancı bir şirkete geçmesinden ben kişisel olarak çok rahatsız oluyorum çünkü TAV şirketi bir sürü önemli havalimanımızı elimizde tutuyor. Birincisi: Sözleşmeye göre Fransızlara satılmasının önünde bir engel var mıydı? Bu hisse devrinin önünde bir hukuki engel var mıydı? Bu çok önemli.

İkincisi: Atatürk Havalimanı ile Sabiha Gökçen Havalimanı arasındaki yük dengesini nasıl yapıyorsunuz?

Bu konuyla ilgili üçüncü sorum da...

BAŞKAN – Hayır, bir soruydu.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Tamam, bir soruyu da birleştirdik işte.

Üçüncü sorum da eğer bu şeyde beklenen eksiklikler olursa ve tekrar Atatürk Havalimanı'nı kullanmak, en azından dört beş yıl daha kullanmak durumunda kalırsak gerekli hazırlıklar yapıldı mı yani onarım, bakım, büyüme, tesis gibi hazırlıklar yapıldı mı?

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Durmaz...

KADİM DURMAZ (Tokat) – Sayın Bakanım, Bayburt-Demirözü üzerinden, tepeden bir gece Erzincan'a baktım, kendimi Disneyland'da zannettim; mükemmel bir aydınlatma, çevre yolları, kavşaklar ama Tokat'ın 8 kilometrelik bir çevre yolu sekiz senede bitti, aydınlatması yapılamadı.

Yine, Tokat, hızlı tren planlamasının neresinde, bunu öğrenmek istiyorum.

Ünye-Akkuş-Niksar yolunun planlamadaki son durumu nedir?

Yine, Erbaa D-100 yolu üzerinde 2008'den bu yana yapılamayan istisnâ bedellerinin ödemesiyle ilgili bir çalışmamız var mı?

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 71

Tokat-Niksar yolunun 12'nci kilometresinde köylülerin ırmağın öbür yakasındaki araziye geçiş köprüsü planlanmıştır ancak bu 5 bin dönüm arazi sulanabilir arazi, bir silaj makinası ya da benzeri tarım ekipmanları traktörün peşine takıldığında o 3 metrelik geçitten geçemiyor. Köylülerin genel talebi, bunun mümkünse 5 metreye çıkarılması. Bunun da genel müdürlük düzeyinde bir düzenleme gerektirdiğini öğrendim. Bu tür çalışmaların da sonucunu öğrenmek istiyorum.

Tokat'ın planlanan bir çevre yolu, Hükûmetinize has değil, yaklaşık yirmi beş sene sonra yapıldı. Tokat'a tasarlanan yollar yapıldığında kuzeyden bir çevre yolu, doğudan gelen yolların kesiştiği, Karadeniz'den gelen yolların kesiştiği, Tokat kent merkezinin bir kuzey çevre yolu planlaması var. 2016 planlamasında bu kuzey çevre yolumuz var mı, bunu da öğrenmek istiyorum.

Havaalanı sorumuzu zaten önceden sormuştuk efendim.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Usta...

ERHAN USTA (Samsun) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, bu konuşmam esnasında sorduğum sorulara ilave olarak birkaç küçük soru soracağım.

Birincisi: Bu TÜRK TELEKOM'un ihale şartnamesindeki bir kısım yükümlülükleri yerine getirmediği iddiaları var, özellikle personel ve yatırımlara ilişkin olarak, böyle bir durum var mı? Eğer yasak değilse söylenmesi, ihale şartnamesindeki yükümlülükleri nelerdir?

Diğer bir husus, yine TÜRK TELEKOM'la ilgili: TÜRK TELEKOM'da yüksek ücretli, Hükûmete yakın müşavirlerin çalıştığı iddiaları var, bunlara ne diyebilirsiniz?

Diğer husus: Bu beton yol konusu tartışılan bir konu. Çok fazla beton yol yapmıyoruz. Buna ilişkin düşünceniz nedir?

Geçenlerde Medisten çıkan bir kanunla, Türk Hava Yolları dâhil olmak üzere bir kısım, kamu payı yüzde 50'nin altında olan KİT'ler Sayıştay denetimi dışına çıkartıldı. Bunu nasıl değerlendiriyorsunuz?

Son olarak da TÜRK SAT, zaten kurulduğu andan itibaren KİT kapsamı dışında kuruldu, PTT, son yapılan düzenlemeyle KİT kapsamı dışına çıkartıldı. KİT kapsamından çıkarmayı düşündüğünüz veya KİT kapsamı dışında kuracağınız bir işletme var mı?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Sayın Kuşoğlu...

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Teşekkür ederim.

Sayın Başkan bu Sayıştay raporlarıyla ilgili Sayıştay denetçilerine bir beş dakikalık bir söz verebilirsek, eleştirileriyle ilgili, bulgularıyla ilgili, Sayın Bakan da buradayken, "staff" da buradayken açıklama yaparlar, iyi de olur. Atlıyoruz bunları, 2014'ü ıskala ediyoruz.

Bir de Sayın Bakanım, konuşmamda belirtmedim ama sabah sizin sunumunuz sırasında dikkatinizi çekmiştir: Kamu-özel iş birliği projeleri toplamını geçen yıl Sayın Bakan 61,5 milyar olarak açıklamıştı, siz 60,9 milyar olarak açıkladınız; bir tezat var, artması gerekirken azalmış, onunla ilgili bilgi verebilirsanız memnun olurum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Demir...

NURETTİN DEMİR (Muğla) – Sayın Başkan, teşekkür ediyorum.

Sayın Bakanım, önceki konuşmamda bahsetmişim ama yine altını çizmek istiyorum: Göcek tünelinin ücretsiz olması konusunda bir çalışmanız var mı? Yine, Göcek tünelinin -ikinci tünel- biteli altı ayı geçti, ne zaman geçişe izin verilecek?

Söke-Milas bölünmüş yolu tamamlanmadan Didim'e Akköy üzerinden bir bağlantı yolu ihalesi yapıldığı söyleniyor. Buranın sit alanı olduğu ve ÇED değerlendirme olmadığı söyleniyor, doğru mudur?

Muğla'nın 1.480 kilometre kadar bir kıyısı var, sahili var ama tek limanı var, ikinci bir liman düşünüyor musunuz çünkü çok önemli?

Bir de Yatağan-Milas yolu, bir de Muğla-Kale yolları ne zaman tamamlanacak?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Çakırözer...

UTKU ÇAKIRÖZER (Eskişehir) – Teşekkürler Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, Eskişehir Anadolu Üniversitesi Havalimanı yapıldı ancak bir türlü işletilemedi; biliyorsunuz, yıllarca beklendi, yapıldı. En son, Sayın Başbakan Eskişehir'e gelişinde -kapalıydı biliyorsunuz, o dönem sefer yapılmıyordu- havalimanının isminin değiştirileceğini, Hasan Polatkan ismi olacağını ve inip binerken tüm Eskişehirliilerin de Hasan Polatkan'a dua okuyacaklarını söyledi. Bizim, tabii ki Hasan Polatkan'a saygımız var, dua okumakta sorunumuz yok ama oraya sefer başlatılması lazım. Bu konuda çalışmalarınız var mı?

İkinci olarak, Eskişehir sanayinin limana çıkışı için, biliyorsunuz, hep konuştuğumuz, Bursa demir yolu hattının tamamlanması, arkasından da bunun Gemlik Limanı'na bağlanması arzusu vardı, bu konuda çalışmalar var mı? Az önceki bütçe konuşmanızda, programda, burada Bursa-Bilecik hattının çalışmasının sürdüğünü görüyorum ama Eskişehir sanayicisine çözüm olacak bu bağlantı konusunda bilgi rica edeceğim.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 72

Bir de efendim, Eskişehir’de halk arasında “hat boyu çalışması” diye bilinen Eskişehir Yüksek Hızlı Tren Hattı Kapalı Kesit Üzeri Peyzaj Yapım İş Projesi vardı. 2014 yılının Ekim ayında ihalesi yapıldı, 2015’in 26 Kasımında bitmesi gerekiyordu, 9 milyon 438 bin lira bütçeyle ancak bu, bırakın bitmeyi, sadece şu anda kocaman beton saksılar var. Aslında kamuoyuna sunulan animasyon filminde yeşil alan vardı, sosyal donatılar, kocaman bulvarlar vardı ve herkes sevmişti bunu, onay vermişti ama şu anda bırakın trafiğini rahatlatmayı Eskişehir’in, tam tersine, Eskişehir’in trafiğini kilitlemiş durumda.

Bir de efendim, Seyitgazi-Kırka-Afyon kara yolu çok fazla trafik kazası yaşanan bir kara yolu. “Bu konu projeye alındı.” deniyordu ama hangi aşamada yapılan çalışmalar, bu konuda bilgi verirseniz...

Çok teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Cora...

SALİH CORA (Trabzon) – Sayın Bakanım, öncelikle Trabzon iline yaptığınız hizmetlerden dolayı teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Soru sadece, sadece soru lütfen.

SALİH CORA (Trabzon) – Şunu özellikle ifade etmek istiyorum, doksan iki yıllık bir sorundan bahsetmek istiyorum: Gazi Mustafa Kemal Atatürk, 15 Eylül 1924 tarihinde Trabzon’u ziyaret ettiğinde “Trabzon’umuzu az zamanda dâhili demiryoluyla birleştirmek, güzel rıhtım ve limanla teçhiz edilmiş görmek nuhbei âmâlidir.” demiştir. Bu kapsamda, Trabzon-Erzincan Demiryolu Projesi yatırım programına alındı mı? 2016 yılında proje ihalesi yapılacak mı?

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Ayar...

HİKMET AYAR (Rize) – Teşekkür ederim.

Sayın Bakanım, on üç yıllık Bakanlığınız döneminde seksen yılda yapılan duble yolların 2 katı yol yaptınız, bunu nasıl başardınız, bu işin sırrı nedir, bize anlatır mısınız? Bu kadar büyük işleri başarmış bir bakana önce teşekkür edilir, tebrik edilir, ben de sizleri tebrik ediyorum efendim.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Bu, soru muydu?

HAMZA DAĞ (İzmir) – 3 misli yapılmış, 6 binden 24 bine...

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Ya, bütün Türkiye Cumhuriyeti hükûmetlerine kötülük yani. Bilgi, doğru değil yani gir Türkiye İstatistik Kurumuna al rakamları kardeşim.

BAŞKAN – Sayın Çam...

MUSA ÇAM (İzmir) – Teşekkür ederim.

Sayın Bakanım, yargı süreci devam ederken Samanyolu TV’nin TÜRKSAT’tan çıkarılmasını nasıl değerlendiriyorsunuz, hukuksuz olarak değerlendiriyor musunuz, değerlendirmiyor musunuz?

İkincisi: İzmir Havaalanı’ndan hem İzmirli sanayici, iş adamları hem Aydın’lı hem de Manisa’lı sanayici ve iş adamları faydalaniyorlar. Avrupa’nın özellikle finans merkezlerine, belli iş merkezlerine direkt İzmir’den uçuş yok, İstanbul üzerinden aktarma var. Bu, hem zaman kaybı hem külfet meydana getiriyor ve dolayısıyla İzmirli, Manisa’lı ve Aydın’lı sanayici ve iş adamlarının ulaşım konusunda ciddi sıkıntıları var, bunu çözmek için bir adım atabilir misiniz?

Son sorum: İzmir-Ödemiş yolu ben diyeyim, yedi yıl, siz deyin ki dört yıldır, beş yıldır devam ediyor, ne zaman bitecek?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Sayın Kuyucuoğlu...

SERDAL KUYUCUOĞLU (Mersin) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, demin ifade etmiştim, Çukurova Havaalanı ihalesi biliyorsunuz, iptal edildi, tekrar ne zaman yapılacak? Bu Şakirpaşa Havaalanı da Çukurova Havaalanı yapıldıktan sonra ne olacak?

Biliyorsunuz, kent içi raylı sistemlerle ilgili çok değişik sistemler farklı şehirlerde kullanılıyor. Bununla ilgili Bakanlığınızda bir standardizasyon çalışması var mı, bu, ülkeye büyük kayıplar veriyor çünkü. Mersin’in bildiğiniz gibi, bir kruvaziyer iskelesi yok, bu konuda ciddi bir ihtiyaç var. Mersin’e bir kruvaziyer iskelesi yapacak mıyız?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Evet, son soru Sayın Paylan bir ilave etmek istediğiniz bir şey var herhâlde?

GARO PAYLAN (İstanbul) – Yalnızca bir şey...

Sayın Bakan, üçüncü köprü tamamlandığında ikinci köprüdeki kamyon yükünü tamamıyla mı kaydıracaksınız, yoksa gece saatlerinde tekrar izin verecek misiniz, çok ciddi sıkıntı var orada. Bir İstanbul vekili olarak tamamıyla kaydırmanızı öneriyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Değerli arkadaşlar, soru işlemi tamamlanmıştır. Böylece, bütçeler üzerindeki görüşmeler tamamlandı.

Şimdi, Sayın Bakana görüş, eleştiri ve sorulara cevap vermek üzere söz vereceğim.

Sayın Bakan süreniz...

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Sayıştaya söz vermeyecek misiniz Sayın Başkan? Bilgi verseydi yaptıkları çalışmalarla ilgili olarak, bu kadar uğraştı.

BAŞKAN – Sayıştaydan arkadaşlardan kim Ulaştırma Bakanlığı ve bağlı kurumlara ilgili bilgi verecek?

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 73

Peki, buyurun.

SAYIŞTAY 7. DENETİM GRUP BAŞKANI ENGİN ONAT – Sayın Başkanım, Karayolları Genel Müdürlüğü'nün köprü ve otoyolların kaçak geçişleriyle ilgili olarak bunların tahakkuk kaydı yapılmamakta, tahakkuk kaydı yapılmadığı için de mali tablolara yansıtılmamaktadır. Bunlar gider tahsil edildiğinde tahsil edilip mali tablolara ancak o şekilde yansıtılmaktadır dolayısıyla tahakkuk kayıtlarını görememekteyiz.

Yabancı araçlarla ilgili olarak da...

BAŞKAN – Düzeltmeye gitmediler mi? Kurum düzeltmeye gitmedi mi bu konuda?

SAYIŞTAY 7. DENETİM GRUP BAŞKANI ENGİN ONAT – Kurum bu konuda çalışıyor, çalışmalar devam ediyor.

Yabancı plakalı araçların takibiyle de ilgili olarak yönetmelik hazırlıkları oldu kurumun. Yönetmelik hazırlıkları taslak olarak Sayıştaya geldi, Gümrük ve Ticaret Bakanlığının olumlu görüşü olmadığı için, Sayıştay olarak bu konuda olumlu görüş veremedik.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığıyla ilgili olarak da 4734 sayılı Kanunun 22'nci maddesinin (c) bendi kapsamında mal ve hizmet alımı yapılabileceği ancak yapım işinin yapılamayacağı vurgulanmıştır bulgularımızda. Ankara metroları elektromekanik işleri yapım işleri kapsamında değerlendirilmesine rağmen 22'nci maddenin (c) bendi uyarınca ihale edilmiştir, onu vurgulamıştık bulgularımızda.

Yine, geçici kabullerin...

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Sonuç ne oldu yapım işiyle ilgili?

BİHLUN TAMAYLIGİL (İstanbul) – Sonuç ne oldu?

SAYIŞTAY 7. DENETİM GRUP BAŞKANI ENGİN ONAT – İhale devam ettiği için “Yeni ihalelerde dikkate alınacağı” şeklinde cevap verilmişti Bakanlıkta, bizde.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Düzeltme yapıldı mı?

BİHLUN TAMAYLIGİL (İstanbul) – Düzeltme olmadı, o ek şey olmadı yani?

SAYIŞTAY 7. DENETİM GRUP BAŞKANI ENGİN ONAT – 2015 yılı incelemelerimizde takip edeceğiz konuyu efendim.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – İptali gerekmiyor mu peki?

BAŞKAN – İhalenin iptalini gerektirmez.

SAYIŞTAY 7. DENETİM GRUP BAŞKANI ENGİN ONAT – Efendim, ihalenin iptaliyle ilgili olarak, Sayıştay olarak biz karar vermiyoruz, o ihalenin iptali Kamu İhale Kurumunun yetkisinde olduğu için, Kamu İhale Kurumuna bu konuda bilmiyorum, bir şikâyet olmuş mu, Kamu İhale Kurumunun yetkisindeydi.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – İhalenin iptali gerekiyor. Yani, Sayıştay iptal edemez tabii ama...

BAŞKAN – Tabii, ben de onu söyledim zaten, efendim, yani Sayıştay muhatap değil burada.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – İhaleyi iptal ettirmesi gerekiyor.

SAYIŞTAY 7. DENETİM GRUP BAŞKANI ENGİN ONAT – Efendim, geçici kabullerle ilgili olarak da geçici kabullerin geç yapılması ve geçici kabuller için mevzuatta öngörülen hususlara uyulmamasıyla ilgili tespitlerimiz vardı. Bunlar da komisyonların geç kurulması, komisyonda kararların geç onaylanması yahut da onaylanmasında gecikilmesiyle ilgili tespitlerimiz vardı. Anahtar teslimi götürü bedelleriyle ilgili olarak birtakım usul eksiklikleri vardı, onları vurgulamıştık biz. Onlarla da ilgili olarak da çalışmaların devam edildiği bize bildirmişti. 2015 yılı çalışmalarımızda, denetimlerimizde dikkat edeceğiz bu hususlara da.

Arz ederim Sayın Başkanım.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Evet, Sayın Bakan, görüş, eleştiri ve sorulara cevap için süreniz kırk beş dakikadır.

Öncelikle, burada olan milletvekillerimizin sorularına ağırlık verelim mümkünse, kalanları da yazılı olarak daha sonra gönderebilirsiniz.

Buyurun.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Sayın Başkan, çok değerli üyeler; hepinizi tekrar saygıyla selamlıyorum. Bütçemizle ilgili görüş, öneri ve soru soran bütün üyelere teşekkür ediyorum.

Konuşma sırasına göre, sizin uyarınızı da dikkate alarak, zamanı da verimli kullanmak adına cevaplamaya çalışacağım. Sayın Bakanımız Zekeriya Bey'in özellikle sorularında aslında kapsamlı, öğretici değerlendirmeleri oldu; kendisine teşekkür ediyorum. Bakanlığın yapısının çok geniş olduğunu ve bunun mutlaka bölünmesi, başka bakanlıklarda, başka adlarla bakanlıklar oluşturulması yönünde bir değerlendirmesi oldu. Onun dışında da tabii, bütçe ödeneklerinin üzerinde harcama yapılma konusuna da değinmiş oldu. Projelerin yatırım ve programla ilişkisi, yap-işlet-devret konularındaki taahhütler vesaire, bunlar yerinde değerlendirmeler, kendisine teşekkür ediyorum. Aliağa-Çandarlı bölgesinin lojistik merkezi olarak değerlendirilmesi konusunu gayet isabetli bir değerlendirme olarak ifade etmek isterim.

Soru olarak şöyle: Japonya'ya bakarsak mesela, bu bakanlıkların sayıları, görev alanlarıyla ilgili dünyada çok farklı yapılanmalar var, farklı örnekler var yani hiçbir ülkede aynı değil. Bazen bizim bakanlıkla ilgili bir ülkede 2 bakanlık olabiliyor, bazen de 3 bakanlık olabiliyor ama aksi durumlar da var, örnek vermek gerekirse Japonya'da bayındırlık, altyapı, ulaştırma, turizm tek bakanlık olarak hizmet veriyor; Japonya da 127 milyon nüfusu olan bir ülke. Tabii, görev alanı geniş, doğru, bunu kabul ediyorum. Ama, şöyle bir artışı var, onu da görmek lazım: Bakanlıkların alt sektörler arasındaki koordinasyonun sağlanması aynı bakanlıkta olunca daha kolay oluyor. Biz bunu başlangıçta... Mesela, Karayolları, Bakanlığımıza bağlı değildi, daha sonra bağlandı. Bu,

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 74

bağlandıktan sonra bunu daha iyi gördük. Mesela, demir yollarıyla veya altyapı hizmetleriyle ilgili veya denizcilikle ilgili bir projeye karar verdiğimiz zaman, bu bir liman, bir balıkçı barınağı veya bir tersane, bunun arka planı var. Arka planında demir yolu olacak, yol olacak; dolayısıyla bunun eş zamanlı olarak planlanması gerekiyor. Farklı bakanlıklar da olunca bu koordinasyonu çok kolay sağlayamıyorsunuz, buradaki değerlendirme ve zaman farklarından maalesef projelerde olumsuzluk yaşanabiliyor.

Taşımacılıkta intermodal yani kombine taşımalar işi, gittikçe gelişen ekonomilerde taşıma verimliliğini artırmak, maliyetini düşürmek açısından hayati önemi haiz. Ülkemiz genelinde lojistik altyapı itibarıyla resmen görevlendirilmiş bir bakanlık yok. "Lojistik" kavramı esasında Türkiye'de yeni ama alınan bir kararla bu konuda Bakanlığımız pilot Bakanlık olarak kabul edildi ve ilgili diğer bakanlıklarda gerekli koordinasyon yapılacak. Öncelikle bir lojistik master planı hazırlıkları başlattık ama bu arada da devam eden projeler var, olması gereken, artık belirlenmiş projeler var; bunları da dikkate alarak bu master plan çalışmalarını yürüteceğiz.

Çandarlı Limanının altyapısı büyük oranda tamamlandı. Üstyapı için bir sefer ihaleye çıkıldı yap-işlet-devret modeliyle ancak şartlar operatörlere cazip gelmediği için teklif çıkmadı. Sonra tekrar ihaleye çıkıldı, yine teklif gelmedi. Şimdi hazırlıklarımızı tamamlamak üzereyiz, tekrar aynı durumu yaşamamak için şartları gözden geçiriyoruz. Burada demek istediğim şudur: Yani kamu-özel ortaklığında risklerin adil paylaşılması lazım. Yani kamu kendi yükünü alacak, işletmeci kendi yükünü alacak; koyduğu finansmanın karşılığını görecektir, verimli, kârlı bir yatırım olmasını istiyor. Dolayısıyla bu kararları verirken her iki tarafın beklentilerini de göz önünde bulundurarak karar vermek gerekiyor. Sadece kamu menfaatini çok abartarak ön planda tutunca proje uygulanabilir olmaktan çıkıyor; bunu da bu şekilde ifade etmek istiyorum.

"Yap-işlet modeliyle verilen garantilerde devlet yükümlülük altına giriyor." şeklinde bir değerlendirme oldu. Bu soru, başka arkadaşlarımız tarafından da soruldu, ikisine birden cevap vermiş oluyorum.

Şöyle: 9 adet yap-işlet-devret projesi gerçekleştirdik. Bu projeler için verilen yolcu garantilerinden dolayı bu garantileri aşan toplam gelir 414 milyon dolardır. Ancak verilen garantinin doldurulamamasından dolayı da, bu da bir projedir, Zafer Havaalanı, 42 milyon dolardır; dolayısıyla 414 eksi 42 yani bu projelerde devlet daha avantajlı durumdadır. Bunlar gerçekleşen rakamlar. Ayrıca özel sektör tarafından bu projelere yatırılan fiilî yatırım miktarı 3,5 milyar dolardır. Bu yolla yatırılan kapasite tutarı yani bunlar havaalanı ağırlıklı projelerdir, 150 milyon yolcuya tekabül ediyor. Bugün itibarıyla Esenboğa dışındaki bütün YİD havaalanı projeleri mülkiyeti devlette kalmak üzere yani işletme süresi sona ermiş, devlete dönmüş ve tekrar uzun süreli kiraya verilmiştir ve bu kiralardan devlete gelecek miktar 8 milyar dolardır; bu süreç de devam ediyor. Ayrıca KDV olarak elde edilen miktar da 1,5 milyar dolardır.

Şimdi, yatırım miktarı, KDV'yi ve kiralamadan elde edilecek paraları koyduğumuzda devletin elde ettiği para 13,4 milyar dolar...

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Hangi dönem Sayın Bakanım?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Bir kısmı on yıllık, bir kısmı on beş yıllık.

Ama herhâlde on beş yıldan fazla var mı arkadaşlar havaalanları?

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Elde ettiği değil de elde edeceği o zaman.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Bir kısmı alınmış vaziyette bir kısmı da süresi içerisinde alınacak kiralat. Toplamını konuşuyorum.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – 3'üncü havalimanı mesela bu hesaplamada yok.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Onu konuşmuyoruz şimdi, 3'üncü havalimanını konuşmuyoruz. Şu anda bitmiş, devreye alınmış projelerden bahsediyorum. Dolayısıyla toplam olarak dikkate almak lazım. Ben eminim ki Zafer Havalimanı da işletme süresi içerisinde bir yerde garantiyi karşılayacak ve üzerine de çıkacaktır. Dolayısıyla alınan garanti fazlası paranın sadece yüzde 10'u garanti için ödeme yapılmıştır. Bu, biten projeler için.

Bir başka soru: "2003 yılında demir yollarında 15,8 ton yük taşınırken, 2015 yılında 25,9 milyon yük taşınmıştır." Yani, demir yollarında yük taşımacılığıyla ilgili gelişme olmadığından bahsedildi. Bu gelişme var ama biz daha fazlasını başarmalıydık çünkü bizim ağımıza sahip Kanada'nın taşıdığı miktar 170 milyon ama orada serbestleştirme var, tek işletmeci yok. Yani onlarca işletmeci var, hattı herkes kullanıyor; bu bir.

İkincisi de, bizim yollarımızın sağlıklı bir işletmeciliğe hazır olmadığını söylememiz lazım. Elli yıldan fazla bakımsız yollar... Önce yolları iyileştiriyoruz, o yüzden de trafiği durduruyoruz; biraz taşımacılığın az artmasının sebebi de budur. Şu ana kadar 9 bin kilometrelik bir aksı yeniledik, geriye kaldı 3 bin kilometrelik yolumuz; bunları da önümüzdeki bir iki yılda tamamlayacağız. Sinyal ve elektrik işi de bittikten sonra bunlar da bu yıldan itibaren demir yollarını da özel işletmecilerin kullanımına açacağız; belirli bir bedel karşılığında burayı kullanabilecekler, dolayısıyla kademe kademe demir yolları altyapısının kullanım oranının önümüzdeki yıllarda oldukça artacağını söyleyebilirim.

2014 yılı ödenekleriyle ilgili olarak "Kesin hesaplama ödenekler arasında bağlantı kurulmuyor." diye bir değerlendirmesi oldu Sayın Bakanımızın. 2014 yılında transfer ödeneklerinde başlangıç ödeneği -yuvarlatarak söylüyorum- 8 milyar TL. Yıl içinde Karayolları Genel Müdürlüğü'nün ihtiyacına binaen 9,8 milyar ödenek, hazine yardımı olarak verilmiş ve toplam ödeneği 17,2 -küsurlarını söylemiyorum- miktarına ulaşmıştır. Tamamına yakını kara yolları ve Genel Müdürlüğüne transfer edilmiştir. Genel olarak kara yollarında yaşadığımız bir durumdur; başlangıç ödeneğiyle yıl sonu gerçekleşmesi arasında bir fark oluşmaktadır. Bu fark, diğer bakanlık birimlerinde kullanılamayan bütçelerden karşılanmaktadır; eğer bu da kâfi gelmezse diğer kurumlardan artan miktarlar toplanarak bu şekilde bu fark karşılanmaktadır. Kara yollarında niye böyle bir yöntemle çalışıyoruz? Siz bileceksiniz, yatırım tavanı

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 75

var, yatırım tavanı ile ihtiyaçlar arasında kıyaslama yaptığımızda ya bu yolları, bu ihtiyaçları otuz seneye yayacağız, o sürede yapacağız veya böyle bir yöntemle süreyi kısaltacağız. Eğer biz ödenek aşmadan yol yapsaydık bizim bu süre içerisinde yapacağımız yolların azami miktarı 6 bin kilometre olurdu, hâlbuki biz 18.300 kilometre yol, bölünmüş yol yaptık, Türkiye'nin ana aksanlarını bölünmüş yol hâline getirdik. Olay budur. Doğrusu, burada herhangi farklı bir düşüncemiz yok, daha fazla yol yapalım, ülkenin altyapısını daha fazla ve kısa sürede geliştirelim düşüncesiyle yaptığımız bir çalışmadır.

Yine bir başka soru: Sayın Erhan Usta Beyefendi de bu soruyu sordu. Türkiye'de gerçekleştirilen yük taşımacılığının bağımlılığından kurtararak demir yolu ağırlıklı entegre taşıma sisteminin oluşması, kombine taşımacılık. Doğrudur, yani, biz, elli yılın, altmış yılın yanlışını düzeltmeye çalışıyoruz. İşin esası bu. Yani istediğimiz oranda mı? İşte, yüzde 94'ten yolcu da yüzde 88'e gerilemişiz, yükte de 2-3 puan daha gerilemişiz. Hedefimiz, açıkçası, daha yüzde 80'lere, yüzde 78'lere kadar gerilemektir. Bu da demir yollarına bundan sonra daha fazla yüklenmemiz lazım, kara yollarında kalan projeleri tamamlamakla birlikte demir yollarına daha fazla yüklenmemiz lazım, bağlantıları iyi kurmamız lazım. Demir yolu-kara yolu, demir yolu-deniz yolu, kara yolu-hava yolu, demir yolu-hava yolu, bunlarla ilgili de bir ulaştırma ana plan çerçevesinde çalışmalarımızı sürdürüyoruz.

Mehmet Bey yok galiba, Mehmet Günel'i atlayalım mı? Atlayalım artık, zamanımız yok. Ben sana vereyim.

Erhan Bey'in sorularına devam ediyoruz. Kamulaştırmada rant edinimi arsa değerlendirilmesi nedeniyle ranta dönüşüyor, kamu yatırımlarının gelmesiyle değer artışının kamu yatırımı ortaklık payı getirilmesi, çözüm oluşturulması. Şimdi, elimde şöyle bir liste var. Listeye baktığımız zaman, kamulaştırma... Örnek veriyorum: Mesela Yalova Altınova Çavuşçiftliği 765 parsel, metrekaresine kıymet takdir fiyatı 19,01. Mahkemeye taşınmış, metrekaresi fiyatı 272,4 lira olmuş, 14 kat artış var. Genellikle biz başlangıçta anlaşmaya çalışıyoruz. Teklif götürüyoruz, teklif bazen kabul ediliyor, bazen edilmiyor ama edilmemesindeki... Rayiç bedelleri teklif ediyoruz aslında yani piyasa araştırması yapılıyor, emlak beyanına bakılıyor ve ortalama rayiç bedel, piyasada konuşulan bedeller soruluyor. Bir kısım vatandaşlar bunu kabul ediyor, bir kısmı da... Bu iş için -yani üzülmeye söylüyorum- hukuk büroları peyda olmuş, sırf bu işleri kovalıyorlar ve buradan diyorlar ki "Ne kazanırsanız yarısını size vereceğiz, yarısını biz alacağız." ve bu sistemle biz mücadele etmeye çalışıyoruz. Dediğinize katılıyorum, bu doğru bir şey, bir yerde rant oluşmasının yanlış bir şeyi yok, rant oluşabilir ama bu ranttan herkesin payını alması lazım, devlet de alacak, hak sahibi de alacak. Bu konuda bir yasal düzenleme hazırlıklarımız reformlar çerçevesinde var, bunun üzerinde çalışıyoruz. Burada çok örnek var, detayına girmek istemiyorum ama biz bir şeye karar verdik, yakın süre içerisinde bütün ana kamulaştırmalarla ilgili yaptığımız ödemeleri hak sahibi, ada, parsel, bölge, miktar olarak İnternet'te yayınlayacağız, vatandaşlar görsün. En azından kısa vadede böyle bir düşüncemiz var.

ERHAN USTA (Samsun) – Sayın Bakanım, büyük rant aslında o aşamaya gelmeden oluşuyor. Yani şimdi Kanal İstanbul kapsamında oluşacağına dair bir kamulaştırma filan yok.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Efendim, tabii, o nasıl oluyor? Onu da söyleyeyim: Doğru, haklısınız, bir projeyi gündeme getirdiğiniz zaman bu proje üzerine bahis açılıyor yani tamamen böyle, bir bahis açılıyor. Diyor ki: Bu proje işte olsa olsa... Orada ölçüm yapanlar, etüt yapanlara bakılıyor. Arkadaşımızın, yine milletvekiliimizin söylediği gibi -Ahmet Bey siz mi söylemişsiniz- Ahmet Bey'in söylediği gibi tabii bunun için tapu kayıtlarına giriyorsunuz, yer tespiti yapıyorsunuz. Birtakım çalışmalara girdiğiniz zaman hemen organize olunuyor ve orada böyle bir piyasa açılıyor. Yani projeyi açıklamanız bile bunun karar verip kazma vuruluncaya kadar veya ihale edilinceye kadar duyulmaması mümkün değil. Bunun bir yolunu biz bulamadık. Bunun doğru şeyi, bu ranttan kamunun gerekli payı almasıdır. O zaman bu ve buna benzer manipülasyonların da önemli ölçüde önüne geçilmiş olacak. Bunu da böyle düşünüyoruz.

Evet, devam ediyoruz Erhan Bey'in, yüksek hızlı tren setlerindeki yerlilik oranı... Şimdi, bu alacağımız ilk etapta 80 adet yüksek hızlı tren setinde yüzde 53 yerlilik oranı öngörüyoruz. İlk set, aslında 100'dür, 20 tanesi acil ihtiyacımıza binaen yurt dışından alınacak ama 21'inci setten itibaren 80 setin üretimi Türkiye'ye kurulacak fabrikalarda yapılacak. Temel şart bu. Buradaki yerlilik oranı da yüzde 53 olarak öngörülüyor. Bu, azami miktardır yani daha fazlası olabilirse iyi ama çok mümkün görmüyoruz.

Demir yolu yatırımlarının yük, yolcu olarak ayrılmış miktarlarından bahsettiniz. 2003'ten bu yana, 2015 yılı sonu itibarıyla, yüksek hızlı tren setleri dâhil 15 milyar TL yolcu için 16 milyar TL de yük ve diğer alanlara yatırım yapılmıştır. Demir yollarında son yıllarda yapılan yatırımlarda hızlı tren hatlarında hem yük hem de yolcu taşımacılığına yönelik karma işletmecilik modeli benimsenmiş olup Bursa, Bilecik, Konya, Karaman, Eskişehir, Antalya, Samsun, Çorum, Kırşehir, Aksaray, Niğde demir yolları yatırımları da bu şekilde planlanmaktadır. Ayrıca yüksek hızlı tren hatlarında yükte hafif pahada değerli kargo taşımacılığı da düşünülmektedir yani cevher yahut buğday veya başka buna benzer dökme yükler yerine katma değeri yüksek yüklerin taşınması öngörülmüyor.

Karayolları Genel Müdürlüğü bütçesi ile Bakanlık bütçesinde 5 milyarlık mükerrer konu. Bu, herhâlde yeterince anlaşıldı, konuştuk. Burada bizim bir hatamız var yani bunun burada görülmüş olmasından dolayı da teşekkür ediyorum ama oradaki mükerrer olması öyle bir paranın olduğu anlamına gelmiyor. Öyle bir parayı da bize kimse verecek değil. Sadece orada icmal yapılmasından kaynaklanan bir hata aslında, icmal yapılmaması gerekiyordu. Bundan sonra arkadaşlarımız daha dikkatli olur inşallah.

Lojistik master plan, TCDD lojistik merkezlerinde son durumu sordunuz. Lojistik alt-üstyapı ihtiyaçlarını belirleyecek lojistik master plan ihalesi teklifleri 29 Ocakta alındı, değerlendirme süreci devam ediyor.

Samsun Gelemen'de lojistik merkezi var biliyorsunuz. Lojistik master planı da değerlendirilecek, diğer 20 adet merkezden 7 adedi işletmeye alınmış olup 6 adedinin de inşaatları şu an için devam etmektedir.

Bölünmüş yolların sağladığı faydalar, tabii, detayları var bunun. "Rakam abartılı gibi geliyor." dediniz, bunların bir hesaplama tekniği var, bu detayları size aktaralım. Açıkçası bunlar...

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 76

ERHAN USTA (Samsun) – “Açıkça” sını öğrendim ben, akaryakıtı vergili alıyormuş, değil yani vergi zaten devlete gidiyor. Onun bir defa dörtte 1 enerjisi...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Şimdi, açıkçası biz bu hesap bizim işimize geliyor. Biz belli yollara ayrılan bütçelerin boşa gitmediğini, dolayısıyla geri dönüşünün çok kısa olduğunu, o yüzden de burada cömert davranılması gerektiğini ifade ediyoruz.

ERHAN USTA (Samsun) – Tamam da, doğru aydınlatın. Sayın Bakan, bu 10 milyar 2,5 milyara düştü bir defa da.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Hangi si?

ERHAN USTA (Samsun) – Akaryakıt tasarrufu. 10 milyar 2,5 milyara düştü.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Niye öyle?

ERHAN USTA (Samsun) – E, çünkü zaten yüzde 75’ini vergi olarak alıyor, sizin masraf dediğiniz şey devlete vergi, o değil, orada sadece brüt...

BAŞKAN – Arkadaşlar, müsaade edin lütfen, Sayın Bakan cevaplamayı bir bitirsin.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Yani şimdi, efendim şöyledir: Tabii, yani o da bir düşüncedir ama ben katılamıyorum ona. Bir tasarruftur yani o tasarrufun bizim kanalımızda olması yahut Maliye marifetiyle olması vatandaşın, neticede o yollar olmasa o tasarruf yapılamayacak ve oradan tabii yine vergi alacak, o ayrı konu.

ERHAN USTA (Samsun) – Vergiyi sıfırlasak o tasarruf kendiliğinden olacak, o zaman...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Yani tabii de o da mümkün olmadığına göre tartışma...

ERHAN USTA (Samsun) – Olmaz Sayın Bakan, vergi konulmaz böyle. Ben bunların yüzlercesini yaptım.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Evet, bu konuda sizin uzmanlığınıza ben güveniyorum ama arkadaşlar bu çalışmaların bilimsel esaslara göre yapıldığı konusunda bana -ben de aynı soruları sordum- gerekli izahatları verdiler. İsmail Bey, bu konunun detaylarını Sayın Vekilimize, Erhan Bey’e iletelim çünkü biliyorum Hazine’de bizim çalışmalarımızda Erhan Bey çok katkı sağladı birçok konuda. Teşekkür ediyorum.

Burada detaylar var nasıl hesaplandığına dair. Ben bunlara girmiyorum, size gelecek bu bilgiler.

Son sorunuz Çarşamba Ayvacık yolu köktü. Samsun Çarşamba ayrımı Ayvacık yolu 2x1 36 kilometre olarak projelendi. İhaleli bir şekilde devam ediyor ve proje çalışmaları 2016’da tamamlanacak yani proje yapılıyor ve yatırım programında da var. Dolayısıyla projenin bitirilmesi, başlanması bu yıl içerisinde gerçekleşecek. Daha önce projemiz başlandı için onlar fiziki standartlardan yapılan çalışmalar, acil ihtiyaca binaen yapılan işler olduğu için bu tip sorunlar olabiliyor.

Aykut Bey sana geldik, kulağını dört aç.

Şimdi, yani bir kere, üçüncü havalimanını seninle oturalım bir gün akşama kadar konuşalım. İstersen burada anlatayım ama çok fazla...

MUSA ÇAM (İzmir) – Yerde yapın yerinde.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Yerde yapalım doğru, ben varım.

BAŞKAN – Sayın Bakanım, o zaman bizim de eleştirmemiz lazım, bizi eleştirmiyoruz diye götürmüyorsunuz, olmaz.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Başkan da gelsin o zaman.

BAŞKAN – Bu, adalet değil yani efendim.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Bize aslında başta...

BAŞKAN – Yani pozitif ayrım hep bir tarafa olmuyor yani.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Siz de eleştiri yapacaksınız, eleştireceksiniz, sizin göreviniz de eleştirmek.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Şimdi efendim, buraya bence sizlerden önce benim Sayıştaycı arkadaşları götürmem lazım yani...

BAŞKAN – Münasiptir efendim.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Yani ondan sonra tespitlerini daha titiz yapacaklarına inanıyorum.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Baskı olarak kabul ederiz Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Yok, baskı değil yani saha... Şimdi, yani hemen itiraz etme, biraz dinle.

Şimdi, Sayıştaydan konu açıldı birkaç konu da Sayıştayla ilgili söylemekte fayda var.

Arkadaşlar gayet iyi niyetle bizim yaptığımız işleri inceliyorlar. Esasında görevleri, bu işler daha nasıl güzel yapılır, yol göstermek, bundan sonraki işlerde onlara dikkat edilmesi, işin mantığı bu. Ve bunu da yapıyorlar, tespitlerini de rapora dönüştürüyorlar, bu da güzel ama benim bir önerim oldu. Tamam bunları yapın ama bence rapora dönüştürmeden, arkadaşları çağırın karşılıklı bunu tartışın.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Yapıyorlar, yapıyorlar hem de yazılı olarak.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Yapıyor musunuz?

Şimdi, yazılı olmaz. Bunu oturup karşı karşıya konuşmak lazım. Koca bir projeyi iki yazışmayla anlatamazsınız. Bunları konuşup, ikna oldu oldu, olmadı eyvallah, yine yazacağını yazsın yani bizim istediğimiz uygulayıcıların... Bak, bir gerçeği samimiyetle

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 77

paylaşmak istiyorum. Uygulayıcıların biçim ve usul hataları yapma ihtimali her zaman vardır, bunu bir kere bilmemiz lazım, eğer iş yapıyorsanız mutlaka usul ve şekil hataları yaparsınız, hiçbir şey masa başındaki planlandığı gibi sahada olmaz. Sahada öngörülemeyen birçok konuyla karşı karşıya kalıyorsunuz ve karar vermek zorundasınız. Her karar bir risk yönetimidir. O kararı doğru da verebilirsiniz, yanlış da verebilirsiniz ama burada kabul edilemeyecek şey kasıttır, bile bile yanlış bir şeye karar vermektir, bunu hiçbirimiz kabul edemeyiz. Yani burada kamu kaynağı kullanıyoruz, bu kaynak kolay elde edilmiyor, milyonlarca vatandaşımız yemiyor, içmiyor, devletimize para veriyor, vergiler topluyor “Aman alın bunları, güzel işlerde kullanın eğitimde, sağlıkta, ulaşımda ülkenin, vatanın, milletin ihtiyacı olan işlerde kullanın.” diyor, buna dikkat etmemiz lazım. Ama hakikaten şöyle söyleyeyim: Ulaştırma Bakanlığı en fazla bütçe kullanan bakanlık, en fazla ihale yapan bakanlık. Bu işlerin birçoğunu üç beş sembol proje dışında ben bile bir bilmiyorum. Büyük bir ekibimiz var, bunlar yapıyorlar ama bildiğim bir gerçek var, bunların hepsinden ben sorumluyum çünkü arkadaşların hepsi, benim adıma iş yapıyor. Bakan adına imza atıyorlar. Dolayısıyla biz arkadaşlarımıza sonuna kadar güveniyoruz ama sadece güvenmekle kalmıyoruz denetimi de elden bırakmıyoruz. Devletin çeşitli denetim mekanizmaları var, bizim bakanlık bünyesinde var, Sayıştayda var, mahkemeler var yani birçok proje mahkemelere taşınıyor. Yine, Ahmet Bey anlattı, 10 adam geliyor, biri kazanıyor, o, mutlu diğerleri mutsuz. “Bana yar olmayan, ona da yar olmasın.” diyor, işi hukuk sürecine, uzun ince bir yola taşıyor. Bunu yaşıyoruz yani bunlar bizim yaşadığımız sorunlar ve bunların da çaresi yok. Hukuk devletiyiz, sonucunu bekleyeceğiz. Maliyeti ne oluyor? İki sene geçiyor, iki buçuk sene geçiyor Filyos limanı, Eskişehir-Ankara hızlı treni, Başkentray, daha birçok projelerde en az iki sene ihalenin hukuk süreçlerinde tamamlanıp sonuçlanması. Bazen o vakte kadar da bir iş yapamıyorsunuz maalesef. Yaptığınız zaman aksi bir karar çıkınca bu sefer başka bir sorunla karşı karşıya geliyorsunuz, yeni yükümlülükleriniz doğuyor. Yani bu bizim, esasında, mal ve hizmet alımlarında, taahhütlerde bu hukuk sisteminin yeni baştan elden geçirilmesi lazım. Yani bunu bir yerde durduramazsak bütün hukuk yolları, işte, 1’inci derece mahkeme, 2’nci derece mahkeme, Danıştay, Kamu İhale Kurumu...

BAŞKAN – Önce orada durmak lazım. Kamu İhale Kurumu yani.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Yani Avrupa’da en fazla 2’nci bir denetim mekanizması var. Kurum yapıyor, 2’nci denetim mekanizması onu denetliyor, kararı veriyor. Ondan sonra hukuk süreci yok. Sonra ne oluyor? Diyelim ki yanlış bir iş var. Zaten kişisel mesuliyet doğuyor ve onun hesabını soruyorlar. O ayrı bir konu. Bu her zaman mümkün. Yani denetimlerden geçmesi sizin sorumluluğunuzu ortadan kaldırmıyor. O yüzden bu da bizim esasında rahatsız olduğumuz bir konudur. Burada da Meclisimize, siz değerli vekillerimize de destek istiyoruz. Bu konuyu konuşalım, enine boyuna daha iyi çalışan bir sistem kuralım.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Biz de o noktada destek istiyoruz Sayın Bakan. Bakın, 2014 ile 2016 burada. 2014’ten mesela siz de bahsetmediniz, bütün bakanlar bunu yapıyor.

BAŞKAN – Sayın Kuşoğlu, buyurun.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Teşekkür ederim.

2014’le ilgili olarak, denetlenmesi gereken yılla ilgili sayın bakanlar bilgi vermiyorlar, girmiyorlar o konuya, bürokrasi de bilmiyor o konuyu ve Sayıştayın yazdığı raporları da burada değerlendirmiyoruz. Eksikimiz bu. Buradaki eksikimiz de bu. Dediklerinize ilave olarak bu.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Yani, buranın gündemi bu şekilde planlanırsa onu dahi yapalım.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Özellikle 2014’ün alınması lazım.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Bizim bu konuda herhangi bir art niyetimiz yok doğrusu. Kamu adına bir şekilde yapılan her türlü harcamanın...

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Biraz bizim Başkanlıktan kaynaklanıyor, yani o konuyu gündeme alması lazım.

Hakikaten daha fazla yer vermeniz lazım Sayın Başkan.

BAŞKAN – Sataşmadan söz alacağım.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) –3’üncü Havalimanıyla ilgili 10 sayfa cevap var, okuyayım mı bunları? Yoksa teklifimi düşünecek misin?

BAŞKAN – Yazılı olarak da verebiliriz efendim Sayın Erdoğan’ya.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Genel Merkezden izin almam lazım çünkü oraya gelip... Benim seçim bölgem. Genel Başkandan izin almadan...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Oraya gelmene gerek yok. Gelsen de olur veya burada değerlendirelim canım, Bakanlıkta değerlendirelim.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Ben Genel Merkezden ve Genel Başkandan izin alayım.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Olur, hayhay.

BAŞKAN – O sayfayı yazılı verebiliriz Sayın Bakanım eğer mahzur yoksa.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Şimdi, yani o konuyla ilgili çok rahatız, bir sıkıntımız yok bizim açımızdan ama ben, yazılı olarak hazır zaten, bunu vereyim, zaman tasarrufu yapalım. Hepsini burada, o soruyu vereyim sana.

Evet, köprüde viyadükler yapılmıyor, eksik. 35 adet viyadük projelendirildi, şu anda hepsinde seviye yüzde 90’da. 3 adedi de itme, sürme metoduyla yapılıyor. Çok özel bir metot. Çalışmaları devam ediyor.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 78

135 bin trafik garantisi var, doğru. Verilen trafik sayısı 135 bin otomobil eş değeridir. "Otomobil eş değeri" dediğiniz ne? Yani bir tır geçtiği zaman o tır 5 otomobile, bazen 6 otomobile denk geliyor dorse ölçüsüne göre. Dolayısıyla hep... Bu arada şeyi de söyleyeyim, 3'üncü köprü açıldığında bütün ağır vasıtalar oradan geçecekler. Kural o. Sözleşmede de var. 2'nci köprüde artık, ağır vasıta olmayacak.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Bir projeksiyon varsa onu da not alıp bana gönderirseniz.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Olur.

Havalimanıyla ilgili hazine garantisi, idareciye verilen borcu üstlenen taahhüdü yine o çerçevede.

Kod konusu... Onu da ayırıyorum.

TAV'ın hisse yapısında Fransızların payı nedir? Onay şartı var mıdır? İstanbul Atatürk Havalimanı'nda terminal işletmeciliği yapan TAV firmasında Fransızların hisse oranı yüzde 38. Mevzuata göre hisse devrinde onay veya izin şartı yok.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Bir küçük parantez: Eğer olmazsa, en stratejik sektörlerimiz yabancıların eline geçer. Bütün şartnamelere koyun. Yazık olur. Havalimanı Fransızlarda. Ben rahatsız oluyorum.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Yani şöyle: Mesela Yunanistan'ın havaalanını Almanlar işletiyor. Yani başka ülke. Bizim TAV, Medine Havalimanı'nı işletiyor, yüzde 100'ünü. Cezayir'de işletiyor, Tiflis'te işletiyor.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – New York Havalimanı'nı Araplar aldı, vermediler. Yani bunda bir hinlik vardır.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Ama Amerika'da 10 tane liman bizim bir Türk holding tarafından alındı, işletiliyor; Yıldırım Holding. Yani bu konu, tabii, ülkelerin politikalarına göre, daha doğrusu serbestleşme...

BAŞKAN – Toplamda 28 liman aldılar galiba değil mi?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Evet, başka başka yerlerde aldılar. Dünyanın en sayılı liman operatörleri arasına...

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Şimdi "Medine Havalimanı'nı biz işletiyoruz." diyoruz. Hayır, Fransızlar işletiyor. Şimdi bu konunun detayına inmeyeceğim ama Medine Havalimanı TAV Fransız olduğu için Fransızlarda. Bir de borsa yapısı falan var girmiyorum pek ama önem verdiğim için.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – TÜRK SAT A.Ş.'nin TÜRK TELEKOM'dan almadığı 1 milyarın akıbetini soruyorsunuz. Sayıştay Başkanlığının radyo linklerinde kullanılan 17.700, 19.700 megahertz bandındaki frekans aralığı için TÜRK TELEKOM'un TÜRK SAT'a bedel ödemesi gerektiği yönündeki rapor üzerine TÜRK SAT tarafından TELEKOM aleyhine Ankara 13. Asliye Ticaret Mahkemesinde dava açılmış 2012'de. Mahkemeye dosya bilirkişilere verilmiş, bilirkişilerce aleyhte rapor düzenlenmiş, itirazımız üzerine yeniden bilirkişiden rapor alınmış ve bu rapor da yine aleyhte çıkmıştır.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – O bilirkişiyi bulalım o zaman çünkü o kadar açık bir hüküm var ki.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Bunun üzerine BTK'ya görüş sorulmuş, BTK da frekans kaynaklarının paylaşımlı kullanımı hususunda bir işletmecinin diğerine ücret ödeme yükümlülüğünün bulunmadığını ifade etmiş. Mahkeme tarafından 03/02/2015 tarihli celsede dosyaya sunulan kök ve ek bilirkişi raporları BTK Spektrum Dairesi Başkanlığının söz konusu müzekkere cevabı yazısı kapsamında şirketiniz aleyhine davanın reddine karar verilmiştir. Dosya müdafaalı olarak temyiz edilmiş, henüz temyiz süresi sonuçlanmamıştır.

TÜRK TELEKOM'un gayrimenkul yönetimi.

Bu konuyu siz de sormuştunuz Sayın Tamaylıgil.

TÜRK TELEKOM'un 2005 yılı sonu itibarıyla yüzde 55 hissesi blok satışla özelleştirildi, yüzde 15'i halka arz edildi, kalan kısmı da hazinenin mülkiyetinde. 2005, yani özelleştirildiği yıldan 2016'ya kadar arsa alınması, bina alınması, yeni bina inşa edilmesi, büyük onarım ve bina yenilenmesi gibi gayrimenkul aldıklarından bahsediyorum. 758 milyon TL para ödemiş. Yine aynı dönemde gayrimenkullerin bakımına, onarımına -küçük- yeniden verme, işletme gideri olarak 410 milyon TL harcama yapılmış ve aynı süre içerisinde kullanılmayan, kullanıma ihtimali olmayan arsa ve gayrimenkul satışlarından da 305 milyon TL gelir elde etmiş.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Sayın Bakan, bu gayrimenkullerin bir listesini verebilirler mi bize ya?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – E, gayet tabii. Yani bir şirkete sormam lazım.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Olur mu, bizim hazine payımız var.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Şöyle bir bakmam lazım yani şimdi ayaküstü bir şey söyleyemeyim. Bakalım, mümkünse gayet tabii veririm.

Şimdi, buradan şu çıkıyor: Yani satın aldıklarının parasal miktarı sattıklarından fazla.

ERHAN USTA (Samsun) – Satabilir mi?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Satabilir, Danıştay görüşü de var. Gayet tabii, ihtiyacı var.

ERHAN USTA (Samsun) – Hayır, altı yıl devretmedik, kiraladık diye en son öyle sonuçlandı mı?

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 79

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Efendim, alsa da satsa da, sonunda her şeyi bırakacak. Bunları...

ERHAN USTA (Samsun) – Hadi sattı diyelim birisine...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Satamaz canım.

Şöyle söyleyeyim: Aslında bu özelleştirme, biliyorsunuz, mal varlıklarıyla yapılan bir özelleştirmeydi. Fiyat ona göre belirlendi ve satış ona göre yapıldı ancak Danıştay görüşü alınırken Danıştay bunun sadece imtiyaz hakkının verilmesi şeklinde olabileceğini ve dolayısıyla altyapı, üstyapı vesaire bütün şeylerin devlette kalması gerektiğine karar verdi. Bunun üzerine biz firmaya: "Sen bu şartlar altında almaya, devam etmeye, tekrar gönüllü müsün?" "Evet, gönüllüyüm." dedi, kabul etti. Şerh koydu ancak daha sonra o şerh de mahkeme tarafından kaldırıldı. Şu anda şerh de yok yani 2025 yılında elinde ne var ne yok terk edip gidecek.

BAŞKAN – Sayın Bakanım, şu ana kadar hazineye, devlete ödemiş olduğu pay ne kadar, işletmeyi devraldıktan sonra?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Güzel soru. Şöyle söyleyeyim: Bu da oldukça uzun bir konu, buna da ayrı bir fasıl yapmamız lazım. Var hepsi, var. Şimdi, burada çok detaya girmeden, peki ne var? Şimdi, 7 milyar 50 milyon dolar yüzde 55'i için para aldık, artı, vermeden önce...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Bakanım, size on dakika daha süre vereceğim. Ondan sonra bütçeleri oylayıp kapatacağım çünkü 22.15'te de bizim ikinci turumuz var, Gümrük ve Ticaret Bakanlığının bütçesine başlayacağız çünkü.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Peki.

Efendim, şimdi, tabii, burada şöyle düşünmek lazım. Şu ana kadar verilen gelir vergisi 7,8 milyar -yuvarlatarak söylüyorum- katma değer vergisi 12,8 milyar, stopaj 6 milyar, hazine payı 4,3 milyar, diğer vergiler 3,5 milyar, özel tüketim vergisi 16,5 milyar. Bu, TÜRK TELEKOM'un 2005-2015 yılları arasında ödediği paralar. TÜRK TELEKOM grubunun yıllık toplam vergi ödemeleri tutarı yaklaşık 5 milyar diye...

BAŞKAN – Hazine payı?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Hazine payı var, 4,2 milyar.

Şimdi bunun hisse oranlarına göre taksim edeceğiz yani bizim yüzde 30'umuz var, yüzde 15 vatandaşın var, yüzde 55 de operatörün var. Oradan hesabı rahatlıkla görebiliriz. Ayrıca yapılan yatırımlar var.

ERHAN USTA (Samsun) – Sayın Başkan, sonunda söz verecek misiniz yoksa çok kısa bir cevap verebilir miyim?

BAŞKAN – Yok, vermeyeceğim, söz yok.

ERHAN USTA (Samsun) – Sayın Bakanım, kusura bakmayın, o hesap öyle yapılmaz. O KDV'lerin, ÖTV'lerin...

BAŞKAN – Sayın Usta...

ERHAN USTA (Samsun) – TÜRK TELEKOM 3,5 yıllık bizim hasılat payı ve temettü gelirine satılmıştır. Bunun hesabı çok net. 3,5 yıl biz onu erken almakla TÜRK TELEKOM'un yüzde 55 hissesini sattık. Ben bunun bütün hesaplarını sizin önünüze koyarım.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Ben bu konuda üçüncü havalimanında olduğu gibi bunda da iddialıyım, siz uzmansınız ama TÜRK TELEKOM özelleştirmesi Türkiye cumhuriyet tarihinin en büyük özelleştirmesi ve kamu yararının da en üst düzeyde gözetildiği bir özelleştirme.

ERHAN USTA (Samsun) – Sayın Bakanım, inanın hesap budur. 3,5 yıllık gelirinin, kurumlar vergisi...

BAŞKAN – Daha önce satılıyor ama bir CHP Milletvekili galiba onu mahkemeye taşımıştı. Öyle bir şey olmuştu değil mi, ben yanlış hatırlamıyorsam öyle bir şey olmuştu. İptal olmuştu yani.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Erhan Bey, ben bu konuyla ilgili de daha geniş konuşmak isterim.

ERHAN USTA (Samsun) – Ben de isterim Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Bu konuda ben kendimden çok eminim. Bütün detaylarıyla bizzat uğraştığım bir konudur ve burada kamu yararı en üst düzeyde gözetilmiştir ve nitekim 80 tane dava vardı, 80 davanın tamamı da düştü.

ERHAN USTA (Samsun) – Sayın Bakan, benim söylediğim, usulsüzlük, yolsuzluk...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Hayır, hayır, yok.

ERHAN USTA (Samsun) – Benim söylediğim dava konusu bir şey değil. İşin analizi, 3,5 yıllık bizim temettü ve hasılat payı olarak aldığımız gelire biz yüzde 55 hissesini sattık. Yani bunun hesabı çok zor filan değil.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Yani, tabii, TÜRK TELEKOM...

ERHAN USTA (Samsun) – Davalık olacak bir konu değil yani buna dava açılmaz. Yani aldın, satıyorsun, bu bedel oluşmuş deyip çıkarız işin içinden.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Bu konuda biraz konuşmamız lazım.

Teşekkür ediyorum.

Başka? Aykut Bey'inki de bitmiyor be kardeşim ya!

BAŞKAN – Makineli tüfek gibi sorar kendisi.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Aykut Bey bir şeyler öğrenemedi ki.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 80

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Hepsini söylüyorum ya. Havaalanı sorunuza bir tek bıraktık, diğerlerinin söylüyorum hepsini.

“İhalelerde düzensiz fiyatlar...” Buna ne diyeyim yani? İhaleye fiyatlarını yükleniciler, talipliler veriyor, ben vermiyorum.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Kimin sorusu o? Benim sorum mu?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – “İhalelerde düzensiz fiyatlar veriliyor.”

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – “Düzensiz fiyatlar” demedim ben.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Karıştı mı acaba?

BAŞKAN – Soru değil efendim, konuşmanız esnasında söylediniz.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – “Düzensiz fiyatlar” demedim ben. İkmal ihalelerinde ihalelerin 4 katına çıktığını söyledim.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Bu da, yine, “İstanbul Havalimanı tamamlandıktan sonra işletme başkasına verilecek mi?”

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – “Verilebilir mi?”

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – “Başka bir şirkete devretme hakkı var mı?” Aynı şey değil mi?

BAŞKAN – Adını da sordular efendim, onu da söyleyin. Adını da sordular “Recep Tayyip Erdoğan havaalanı olacak mı?” diye.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Valla biz havaalanını yapıyoruz, ondan sonra ne ad koyarlarsa koysunlar, o benim sorunum değil. Tayyip Bey öyle de meraklısı değil, çok da sevmiyor bu işleri. Öyle bir şey olacağını düşünmüyorum, şahsi kanaatim budur.

Ad konusunda böyle bir kavga-niza oluyor maalesef. Bir anda, bir havaalanını yapıyorsun, mesela Merzifon'u yaptık, “Çorum mu olsun, Amasya mı olsun?”, başlıyor o kavga. “Ordu mu olsun, Giresun mu olsun?” Şimdi Yozgat'a yapıyoruz, yine Yozgatlılarla Çorumlular arasında niza var. “Koca Seyit” dediğimiz havalimanının adı Edremit mi olsun, Burhaniye mi olsun? Bazen böyle anlaşmazlık olunca biz başka bir isim koyup geçiyoruz, kimsenin de sesi çıkmıyor. Orta yolu buluyoruz.

Efendim, şunun cevabı şöyle: Bu, 3996'ya tabi bir yap-işlet-devret projesidir ve yeni havaalanının sözleşmesinde şöyle bir hüküm var: İlgili mevzuatta yatırım ve işletme için görevlendirilen şirketlerin gerek yatırım gerekse işletme dönemlerinde hak ve yükümlülüklerini başka bir şirkete devredilebileceği düzenlenmiştir. Aynı hükümler İstanbul yeni havalimanı sözleşmesinde de vardır. Veya Atatürk'te olduğu gibi, Atatürk'te nasıl Fransızlara devir olduysa, dolayısıyla devir mümkün ama neticede gene bir izin prosedürü var.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Görüşüyorlar da... Bir şey bilmeden sormuyorum.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Doğru, bilmeden sormadığının farkındayım ama yazmışız yani orada sözleşmeye açık hüküm koymuşuz yani. Önemli olan, sözleşmede veya şartnamede olmayıp da sonradan bir iş yapmaktır; o olursa orada bir yanlış var demektir. Burada öyle bir durum yok.

İlk etap yatırımının yapım süresi kırk iki aydır, diğer etap yatırımlarının yapım süresindeki gecikmelerde 5 bin euro, günlük ceza öngörülmektedir. Kot durumu falan bunları zaten konuşacağız onun için geçiyorum.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – O evrakları da alacak mıyım?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Evrakları da alabilirsin, beraber de konuşabiliriz fark etmez.

Sayın Bülent Kuşoğlu'nun sorusuna geliyoruz; “İZBAN yatırımları TCDD ile İzmir Büyükşehir Belediyesi arasında nasıl paylaşılıyor?”

Burada, İZBAN'da ortaklık payı yüzde 50-50'dir. TCDD'nin yatırımı vardır, daha önceden yaptığı hattın yatırımı var; o yatırım 322 milyon dolar. İzmir Büyükşehir Belediyesinin yaptığı yatırım 368 milyon dolar. Bunlar ana şirketlerin, sahip şirketlerin yaptığı yatırımlar. İZBAN ortak şirketin yaptığı yatırım da 369 milyondur; bu da daha ziyade araçlar, bakım, tutum yani görüldüğü gibi toplamı aşağı yukarı 1,059 milyar dolar mertebesinde.

“Kamu-özel ortaklığı yatırımlarda geçen yıla nazaran azalma var.” diyorsunuz. Kamu özel ortaklığı yatırımlarının hesabı dolar veya avro üzerinden yapılıyor. 2015 yılı bütçesindeki yatırım miktarı avro ve dolar kuru çapraz kur hesabındaki farktan oluşuyor. Çapraz kurdaki yüzde 5,7 değişiklik 600 milyon TL'ye denk geliyor; geçen yıl o yüzden 61,5 milyar TL olan, bugün 60,9 milyar olarak gözüküyor.

Evet, bir başka sorunuz; AB mevzuat uyumu, kurumsal uyum sorunu. AB'nin bizim yıllık ilerleme raporlarında sektörlerle ilgili bu ve buna benzer değerlendirmeleri var. Bunlar bazen teknik düzeyde olduğu gibi bazen de konjonktür etkisiyle siyasi bir etki içerisinde de olabiliyor.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Bakanım, süremiz doldu.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara)- Devam edelim Başkan.

KADİM DURMAZ (Tokat) – Daha Tokat'la ilgili sorular var; Sayın Bakanı dinleyelim Sayın Başkan.

BAŞKAN – Yoğun istek üzerine süreyi yirmi dakika daha uzatıyorum, saat 22.00'ye kadar Sayın Bakanım.

On yedi dakikamız daha var; buyurun.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 81

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Peki efendim.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Sayın Bakan, AB raporuyla ilgili... Yani yatırımlar yapılıyor ama hukuk, hukuk konusunda özellikle, mevzuat konusunda ve kurumsallaşma konusunda aynı paralelde düzenlemeler yok; bunların paralel olması lazım.

BAŞKAN – Sayın Bakanım, devam edelim, cevaplara devam edelim lütfen, yoksa sorular bitmez.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Efendim, şimdi orada ağırlıklı konu “Demir yollarının serbestleştirilme konusunda geç kaldınız.” diyorlar; doğru.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – O, başka bir eleştiri, evet.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Tabii yani biz detayını bildiğimiz için asıl ağırlıklı üzerinde durdukları konu o. Orada da yasayı 2013’te çıkardık ama tabii, uygulamaya hazır hâle gelmek zaman alıyor. Yani yüz elli, yüz altmış yıllık geçmişi olan bir kuruluş var, belirli kuralları var, belirli iş tutma şekilleri var; bunlarda bir zihinsel dönüşüm süresi de tabiatıyla olması gerekiyor sadece mevzuat değiştirmekle olmuyor. Zorlamalarla tatsız sonuçlar ortaya çıkacağını hesap etmemiz lazım.

BAŞKAN – Sayın Bakanım, Sayın Kuyucuoğlu, Sayın Demir ve Sayın Çakırözer, Komisyon dışı milletvekili arkadaşlarımız, onların sorularına da bir öncelik verirse...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Tamam, arkadaşlar hemen ona bakın.

Dolayısıyla biz aslında Avrupa Birliği katılım, üyelik öncesi fonlarını en etkin kullanan Bakanlığınız yani şu ana kadar 530 milyon euro civarında öyle cıvık boncuk projelere değil, ciddi demir yolu projelerine kaynak kullandık, bundan sonra da aynı şekilde kullanmaya devam edeceğiz 2014-2020 programında da.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Karabük örneği çok güzeldi.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Evet, Karabük var, Köseköy-Gebze var, Samsun-Kalın var, şimdi Edirne-Halkalı’yı yapacağız; o şekilde anlaştık.

Sivil havacılıkta çok ciddi sorun yok, AB’ye hazır hatta tek hava sahası görüşmeleri teklif ediyorlar. Yani AB konusunda da raporlardaki bu eksiklikler bizim değerlendirmemize göre çok büyük eksiklikler değil. Biraz da iletişim sıkıntısından kaynaklandığı kanaatindeyiz; bilgiler güncel gitmiyor, onlar raporu yayınladığında bizim bilgiler onlara ulaşmamış oluyor. Daha sonra bunları değerlendiriyoruz.

Eskişehir Anadolu Üniversitesi Havalimanı sorusu, Utku Bey’in sorusu; evet, bu havalimanının pistini yaptık, taksi yolunu yaptık, buraya ciddi bir yatırım yaptık. Aslında charter seferleri de yazın yapılıyor ama tarifeli seferler nedense bir türlü tutmadı; birkaç sefer denedik fakat sürdüremediler. Yani bizim şöyle bir zorluğumuz var: Serbestleştirme öncesi gibi bir beklenti var. Vatandaş diyor ki “Ya, siz talimat verin koysun seferi.” Ya, talimatla sefer konulmaz; konulursa da iki ay, üç ay sonra kalkar. Yani bunun bir ticari mantığının olması lazım. Dolayısıyla biz diyoruz ki bizim asli görevimiz, havalimanını yapıp hazır hâle getirmek. Ondan sonra tanıtımı o şehrin sivil toplum örgütlerinin işi olacak. Yani Eskişehir’den, Emirdağ’dan Avrupa’da yaşayanlar var oradan charter seferleri yapılıyor ama iç hatlarda maalesef dikiş tutmadı. Seferler konuldu ama sürdürülemedi; böyle bir durum var bilinmesini isteriz. Yine de bu konuda biz Eskişehir’in sivil toplum kuruluşlarıyla birlikte çalışmaya hazırız.

Başka var mı?..

KADİM DURMAZ (Tokat) – Tokat var.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Geliyoruz şimdi.

Sizin kaldı mı sorunuz Bülent Bey?

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Polatlı’yla ilgili bir konu vardı.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Karayolları Genel Müdürlüğü’nün 2016 gelir analizlerini sormuşsunuz. Öz gelirler 1 milyar 391 milyon; otoyol, köprü gelirleri, mal satış, kira gelirleri, Ar-Ge hizmetleri, ceza vesaire gibi kalemlerden oluşuyor. Hazine yardımı 10,9 –yuvarlayarak söylüyorum- toplam gelirler 12,37; 2016 yılı gelir analizi.

Sayıştay denetim raporu; bununla ilgili cevabı verdim.

Bir başka soru grubunu hemen verelim.

BAŞKAN – 2015’te yedek ödenekten aktarma 15,5...

BİHLUN TAMAYLIGİL (İstanbul) – HGS ve OGS’yle ilgili de sorumuz vardı.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Onu da vereceğiz.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Oradaki cezaları aslında gündeme getirmek istedik.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Tamam onları da cevaplayacağım efendim.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Bir torba kanunda da onunla ilgili hüküm vardı, siz de sonradan...

BAŞKAN – Son on dakika efendim, soruları çoğaltmayın rica ediyorum; ancak...

BİHLUN TAMAYLIGİL (İstanbul) – Sorduğumuz sorular.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Muğla Milletvekili Sayın Nurettin Demir’in Göcek Tüneli’yle ilgili sorusu; “3,5 liradan 4,5 liraya çıkarıldı.” dediniz, doğrudur. Aslında sözleşmeye göre 6,25 olması

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 82

lazım yani yapılan sözleşmeye riayet etseydik böyle olması lazımdı ancak "Bunu yapamazsın." dedik yani bu çok yüksek. 900 metrelik bir tünel, artık burada biraz fedakârlık yapması gerekir.

Burada şöyle bir sorununuz var; ikinci tüneli biz yaptık, birinci tünel yap-işlet-devret modeliyle yapıldı ve orada gidiş geliş ücret alma şartı var. Şimdi, ikinci tünel açılınca bu sefer sözleşme şartları ihlal edilmiş oluyor. Biz de işletsek dolayısıyla orada gidiş geliş verdiğimiz için bir hukuki anlaşmazlık ortaya çıkacak. Biz buna şöyle bir çözüm arayışı içerisindeyiz: Ya bunu da aynı işletmeciyeye verelim -bir yolunu bulur verebilirsek- veya ondan devralalım ve tamamını aynı elde işletelim tarzında bir arayışımız var. Aksi hâlde yarın o tüneli açtığımızda bu sefer doğru mahkemeye gidecek, işte, "Bana gidiş geliş..." Ha, bu, 2001 yılında yapılmış bir projedir. Yani yap-işlet-devret'in kara yollarında ilk uygulamasıdır, koalisyon hükûmeti döneminde başlayan bir projedir. Biz burada bu şikâyetleri çok artarak gördüğümüzden dedik ki biz buraya bir tünel yapalım, hiç değilse bir baskı oluşur ve bu fiyat artırımında bir frenlemeye sebep olur. Şu anda, işletme konusunda çeşitli alternatifleri...

NURETTİN DEMİR (Muğla) – Devletleştirin Sayın Bakan, hep özelleştirecek değilsiniz ya.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Yani o da ihtimaller arasında, bunu da...

ERHAN USTA (Samsun) – Aslında ikincide etki analizi yapılsaydı, sonuçları önceden öngörebilirdiniz Sayın Bakanım.

NURETTİN DEMİR (Muğla) – Yani şimdi Dalaman'dan 900 metre geçiyorsunuz Göcek'e 4,5 veriyorsunuz, bir saat sonra dönüyorsunuz, yine, 4,5 veriyorsunuz.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Bir kere, en pahalı hizmet, bedeli olmayan hizmettir, hizmetin bir bedeli olacak. Adam oraya para yatırdı, doğal olarak onun karşılığını görmesi lazım.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Niye vergi veriyoruz biz o zaman, yola para vereceksek?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Yani efendim, o zaman her şeyi kendi imkânlarımızla yapalım, elli yılda yapalım, yap-işlet-devrete de lüzum yok, bütçemiz belli, imkânlarımız belli. Yani biz zaman maliyetini de lütfen göz önünde bulunduralım.

ERHAN USTA (Samsun) – Kendimiz de yapsak bedel koyabileceğimiz şeyi...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Yaparız da öyle bir tercih yapılmış.

ERHAN USTA (Samsun) – Kendimiz yapsak da...

BAŞKAN – Arkadaşlar, son yedi dakika... Bakın, cevap bekleyen arkadaşlarımız var, lütfen...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Doğru, katılıyorum yani alternatifi olan bir işin bedeli olması lazım. Yani bir eğer alternatif yoksa bedel alamayız, bu, demokratik olmaz, alternatifi olan hizmette daha kalitelisi, daha konforlusu, daha kısasını sunuyorsak bundan bedel almak gayet doğaldır.

BAŞKAN – Sayın Bakanım, Muğla'dan Mersin'e gelim.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Bihlun Tamayılıgil Vekilimizin sorusu HGS'yle ilgili, şöyle: "HGS'ye neden geçildi? KGS vardı, OGS vardı. HGS'ye niye geçtiniz?" dediniz.

Bu işin hikâyesi şöyle: OGS yaygınlaşmadı, KGS diye bir sistem onun üzerine getirildi. Yaygınlaşmamasının sebebi de OGS cihazının çok pahalı olması ve ediniminin zor olması, sadece banka hesabı ve kredi kartıyla geçerli olması. Biz bunun değiştirilmesi... Yani 50 dolar para istiyor OGS cihazına. Dolayısıyla 1 milyon, 1,5 milyonu aşmadı. 8-10 milyon geçiş var, onlar da mecburen çözüm olarak, firma ASELSAN'dı, bunu kabul etmedi, "Ben bu şartları değiştirmeyim." deyince, birinci etapta KGS benim dönemden önce getirilmiş. KGS'de kart sokuyorsunuz, okuyor, geçiş veriyor, her geçiş 23 saniye minimum tutuyor ve dolayısıyla ciddi bir yığılma oluyor, bunu kaldırdık. Bunun yerine daha basit bir sistem koyalım dedik ve çok basit, kuponu 5 liraya verilebilecek çok küçük bir yatırımla hızlı geçiş sistemini getirdik ve şu anda da hızlı geçiş sisteminin abone sayısı 8 milyon, OGS'nin miktarı da 2 milyon, yani orada kaldı, hiç ilerlemedi, insanlar 50 dolara cihaz almışlar, onları bırakmak istemiyorlar doğal olarak. Daha sona bunları birleştirdik, HGS'si olan da... Bariyerleri kaldırdık falan ama...

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Siz öyle zannettiniz. Geçtikçe ceza yazdı bize orada.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Şimdi, bak, o geçişlerle ilgili ben bir bilgi vereyim, çok ilginç, hiçbir şeyi olmadan geçenler var hem de defalarca, ne KGS'si var ne OGS'si var.

BAŞKAN – Ne de HGS'si var.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Hiçbir şeyi yok. Yani kaç geçiş yapmış, orada rakamlar var, çıkarsın arkadaşımız. Ya, burada bir iyi niyet yok, bu bir.

İkincisi: Bizim de sistemle ilgili bu şeylerde hatalarımız var. Bildirimleri geç yapmışız. Yani diyelim ki...

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Ben İstanbul Vekiliyim, kart olmasına rağmen kaçak geçiş yazıyor.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Anlatacağım.

Diyelim ki 2014 geçişlerini 2014 yılı içerisinde bildirmiyoruz, 2015'te bildiriyoruz, bu bir.

İkincisi: Yasal düzenlemede nereden geçerse geçsin en uzak mesafenin 10 katı cezaydı, o da şeyi çok şişiriyordu.

BAŞKAN – Düzelttik efendim, düzelttik onları.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Mesela 2014'te eğer en uzak mesafeye göre alsaydık 908 milyon olacaktı.

BAŞKAN – Bir 5 kata indirmemiz kaldı.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 83

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Sağ olun, burada düzelttiniz, 435 milyona düştü bu cezalar.

Ama şimdi şunu yapıyoruz: Bir kere, her geçişten sonra SMS'le uyarılacak "cezalılı geçti" ve on iki günlük bir süre var.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Bakanım, lütfen son cümlelerinizi alayım.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Bu süre içerisinde ödemesini yaparsa ceza kaldırılıyor, yapmazsa mecburen ödeyecek.

Ayrıca kuponlardan arızalı olanlar var, onların değiştirilmesini yapıyoruz, onlar idarenin hatası. Sadece posta çeki hesabına göre geçiliyordu, "eksi bakiye ve kaçak" yazıyordu, şimdi bankalarla anlaşma yapılıyor, dolayısıyla eksi bakiyede de "kaçak" yazmayacak, bu şekilde sistem ıslah olmuş olacak.

Diğerleri kaldı.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Bakanım.

Kalan cevapları lütfen Başkanlığımıza...

GARO PAYLAN (İstanbul) – Kaç günde yazılı cevap vereceksiniz?

BAŞKAN – Müsaade eder misiniz? Sayın Paylan, müsaade edin.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Cevaplarımız hazır, hepsi hazır, şimdi verebilirim.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Tamam, o zaman alalım.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Tabii, tabii. Vereceğim cevapları.

BAŞKAN – Şöyle yapalım efendim: Cevapları toplu olarak yani sadece soruyu soran muhatap değil, bütün Komisyon üyelerimiz muhatap olduğu için hepsini bize, Başkanlığa gönderirseniz biz onları bütün Komisyon üyelerimize ve ilgili milletvekili arkadaşlarımıza dağıtalım efendim.

Sayın Bakanımıza cevapları için teşekkür ediyoruz.

Değerli milletvekilleri, kurum bütçeleri üzerindeki görüşmeler tamamlanmıştır.

Sırayla bütçe ve kesin hesapları okutup oylatacağım.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı bütçesinin fonksiyonlarını okutuyorum:

(Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı 2016 yılı bütçesi ve 2014 kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi.)

BAŞKAN – Karayolları Genel Müdürlüğü bütçesinin fonksiyonlarını okutuyorum:

(Karayolları Genel Müdürlüğü 2016 yılı bütçesi ile 2014 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi.)

BAŞKAN – Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu bütçesinin fonksiyonlarını okutuyorum:

(Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu 2016 yılı bütçesi ile 2014 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi.)

BAŞKAN – Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü bütçesinin fonksiyonlarını okutuyorum:

(Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2016 yılı bütçesi ile 2014 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi.)

BAŞKAN – Böylece gündemimizde bulunan bütçeler ve kesin hesaplar oylanmış ve kabul edilmiştir.

Hayırlı olsun.

Değerli arkadaşlar, gündemimizin ikinci bölümünde yer alan Gümrük ve Ticaret Bakanlığının bütçelerini ve kesin hesaplarını görüşmek üzere birleşime 22.45'e kadar ara veriyorum.

Kapanma Saati: 22.05



T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 84

DÖRDÜNCÜ OTURUM

Açılma Saati: 22.50

BAŞKAN: Süreyya Sadi BİLGİÇ (Isparta)

BAŞKAN VEKİLİ: İbrahim Mustafa TURHAN(İzmir)

SÖZCÜ: Mehmet Şükrü ERDİNÇ (Adana)

KÂTİP: Emine Nur GÜNAY (Eskişehir)

BAŞKAN – Plan ve Bütçe Komisyonumuzun çok değerli üyeleri, çok değerli Bakanımız, kamu kurum ve kuruluşlarımızın ve çok değerli bürokratları, basınımızın ve televizyonlarımızın değerli temsilcileri; Başkanlık Divanı adına hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Komisyonumuzun 16'ncı Birleşimin Dördüncü Oturumunu açıyorum.

Gündemimizde Gümrük ve Ticaret Bakanlığı ile Rekabet Kurulu bütçe kesin hesap ve Sayıştay raporları bulunmaktadır.

Şimdi, sunumunu yapmak üzere değerli Bakanımıza söz veriyorum.

Sayın Bakanım, süreniz otuz dakikadır, buyurun lütfen.

III.- SUNUMLAR (Devam)

2.- Gümrük ve Ticaret Bakanı Bülent Tüfenkci'nin, 2016 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı (1/529) ile 2014 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı (1/297) hakkında sunumu

GÜMRÜK VE TİCARET BAKANI BÜLENT TÜFENKÇİ (Malatya) – Teşekkür ederim Başkanım.

Sayın Başkan, değerli üyeler; hepinizi saygıyla selamlıyorum, hayırlı geceler diliyorum.

2016 Mali Yılı Bütçe Kanunu Tasarısı kapsamında Gümrük ve Ticaret Bakanlığının bütçesini sunmak ve bu vesileyle, Bakanlık faaliyetleri, hedefleri hakkında bilgi vermek üzere huzurlarınızda bulunmaktayım.

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı olarak önceliklerimiz: Yasal ticaretin kolaylaştırılması, yasa dışı ticaretle daha etkin mücadele edilmesi, gümrük işlemlerinden kaynaklanan formalitelerin azaltılması, buna bağlı olarak da gümrük işlem maliyetlerinin minimum düzeye indirilmesidir.

Bakanlık olarak hedefimiz: Tüm gümrük işlemleri açısından maliyetleri düşürmek, kırtasiyeciliği bertaraf etmek, iş ve işlem süresini azaltarak eşyanın bir an önce nihai varış noktasına ulaşmasını sağlamaktır.

2015 yılında ülkemiz merkezî yönetim vergi gelirlerinin yaklaşık yüzde 20'sine tekabül eden 84 milyar 851 milyon lirayı gümrükler olarak tahsil ettik.

2015 yılında 69.330 firmamız ihracat, 77.077 firmamız ithalat işlemi yaparak toplamda 351 milyar dolarlık dış ticaret hacmimizi gerçekleştirmiştir. Bu miktardaki ticaret için toplam 5 milyon 845 bin 148 adet beyanname verilmiştir. 2002 yılında 1 milyar doların üzerinde ihracat yaptığımız ürün sayımız 9 iken, 2015 yılında 31 üründe milyar doların üzerinde ihracat yaptık. 1 milyar doların üzerinde ihracat yaptığımız ülke sayısı 2002 yılında 8 iken, 2015 yılında 32'ye çıkmıştır. 2002 yılında 1 milyar doların üzerinde ihracat yapan 5 şehrimiz var iken 2015'te bu sayı 15'e çıkmıştır. Gümrük kapılarımızı dış ticaret kapasitemize, ihtiyaç ve taleplere göre yeniliyor, tam otomasyona kavuşturuyoruz. 2016 için belirlenen “dijital gümrük” temasıyla örtüşecek şekilde Gürcistan'la gerçekleştirdiğimiz e-TIR Pilot Projesi dış ticaret açısından önemli bir başlangıçtır. Türkiye-Gürcistan e-TIR Pilot Projesi'ne ilişkin protokol 26 Ocak 2016 tarihinde imzalanmıştır. Tır sistemine ilişkin teknik altyapısı hazırlanan elektronik tıra dünya çapında öncülük ediyoruz. Dünyada ilk defa tır sisteminde gümrükler arası veri paylaşımı bu projeyle ortaya konmuş olacaktır.

2016 Eylem Planı'mızda yer aldığı üzere e-tır projeleriyle ulusal gümrük sistemleri ve diğer paydaşlar arasında güvenli veri değişimini sağlamayı ve eşyanın ülkeler arası düzenli, güvenli ve hızlı aktarımını mümkün kılmayı amaçlıyoruz. Tır işlemlerinin hızlanması uluslararası ticaretin artmasını da sağlayacaktır. “İran-Türkiye e-TIR Pilot Projesi” ise gümrükten iş dünyasına veri değişimini öngörmektedir. Proje çerçevesinde, e-teminat uygulaması test edilmiştir, elektronik imzayla ilgili hususlar da ikinci aşamada test edecektir. Bu pilot projelerden alacağımız sonuçlar tüm dünya için örnek olacaktır.

Sayın Başkan, değerli üyeler; yeni çalışmalarımızın ve projelerimizin temelinde, elektronik sistemleri esas alan ve sınır geçişlerini hızlandıran sistemler yer almaktadır.

Tek Pencere Sistemi de bu projelerden biridir, uluslararası ticarete ve taşımacılığa konu olan eşya için gerekli bilgi ve belgelerin, söz konusu ticaretin ilgilileri ve taşıyıcıları tarafından uluslararası geçerliliği olan standart bir formatta, tek bir başvuru noktasına sunulabilmesidir. Sistem e-belge ve e-başvuru olmak üzere iki aşamadan oluşmaktadır. Bu projeyle dış ticaret ve taşımacılığa ilişkin gümrük işlemleri tek bir noktadan yapılarak işler buradan yürütülecektir.

Konteyner ve Liman Takip Sistemi'ni de bu dönemde hayata geçiriyoruz. Sistemin kurulmasıyla ülkemize giriş yapan eşya ve konteynerlerin limana girişinden çıkışına kadar tüm aşamalar elektronik ortamda kayıt altına alınacak.

Onaylanmış kişi statüsüyle de farklı denetim mekanizmalarıyla güvenilirliği onaylanmış kişilere gümrük işlemlerinde sağlanan kolaylıklardır.

Yetkilendirilmiş yükümlü statüsüyle de gümrük yükümlülüklerini yerine getiren ve belirlediğimiz güvenlik standartlarına sahip olan, kendi otokontrolünü yapabilen firmalara gümrük işlemlerinde birtakım kolaylık ve imtiyazlar tanıyan uluslararası bir statüyü

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 85

getiriyoruz. Bu uygulama sayesinde ticaret erbabımıza ihracatında yerinde gümrükleme, izinli göndericiyle daha az ve öncelikli muayene kolaylıkları başta olmak üzere pek çok basitleştirilmiş ve hızlandırılmış usullerle maliyet tasarrufu sağlanmaktadır. Bu statü, başta Avrupa Birliği üyesi ülkeler ve Amerika Birleşik Devletleri olmak üzere, dünyada 56 ülkede uluslararası arz zincirinin güvenliğini sağlanmasını teminen tanınmaktadır.

21 Aralık 2015'te hayata geçirdiğimiz Yükümlü Kayıt ve Takip Sistemi, gümrük idaresine elektronik beyanda bulunmak isteyen kişi ya da temsilcilerinin bilgileri elektronik ortamda kayıt, takip ve kontrol edilebilmekte bu bilgilerden yararlanarak risk analizi yapılabilmektedir. Yükümlü Kayıt ve Takip Sistemiyle temsil yetkilerinin takibi sağlıklı bir şekilde yapılarak gümrük idarelerinde yetkisiz temsil riski ortadan kaldırılmaktadır.

Yatların ülkemizde kalma süresi, transit yakıt alımı ve demirbaş takibinin gerçekleştirilmesiyle olası usulsüzlüklerin tespit edilmesi ve kaçakçılıkla mücadelede etkinliğin artırılması amacıyla yat işlemleri elektronik ortama aktarılmıştır.

Kara sınır kapılarımızda hayata geçirmeyi öngördüğümüz bir diğer proje Tek Durak Projesi'dir. Yolculara, yük taşıyan araç ve sürücülerine gümrük hizmeti verilmesine ilişkin tüm işlemlerle, bazı kontrollerin koordineli bir şekilde aynı yer ve zamanda yapılabilmesine imkân sağlanmaktadır. Böylece, kara sınır kapılarında beklemelerden kaynaklı zaman kayıplarının önüne geçmeyi hedefliyoruz. Tek Durak Projesine ilişkin sistemsel altyapı çalışmalarına pilot uygulama olarak Kapıkule'de başlamış durumdayız.

Varış Öncesi Yolcu Bildirimi Projesi'yle de yolcu bilgilerinin seyahat öncesi alınarak risk analizi yapılması hedeflenmiştir. Proje kapsamında, ülkemizde hava yolu taşımacılığı yapan toplam 312 firmadan 212'si sistemimize entegre olmuştur ve sisteme entegre olan 170 firmadan da anlık veri alınıp verilmektedir. Projenin hayata geçirilmesinden bugüne kadar 283.150 uçuşla toplam 43 milyon 297 bin yolcunun verisi anlık olarak temin edilmiştir.

2002 yılında ihracat beyannamelerinin yüzde 35'inin işlemleri ilk yarım saatte tamamlanırken 2015 yılında ise yüzde 81'e ulaşmıştır. 2015 yılında ihracat beyannamelerinin yüzde 64'ünün işlemlerini, artık, ilk bir dakikada tamamlıyoruz. 2002 yılında bir ihracat beyannamesinin işlemleri ortalama olarak on saatin üzerinde iken, 2015 yılında bu süre üç saatin altına düşmüştür.

İthalatta ise 2002 yılında ithalatta işlem gören beyannamelerin yüzde 48'inin işlemleri ilk sekiz saatte tamamlanırken, 2015'te ise ithalatta işlem gören beyannamelerin yüzde 56'sının işlemleri ilk sekiz saat içinde tamamlanarak eşya teslim edilebilir hâle gelmiştir.

Sayın Başkanım, değerli üyeler; 1 Aralık 2012 tarihi itibarıyla Bilgisayarlı Transit İşlemlerine Geçiş Sistemi'ni uygulamaya başladık. 2015 yılı içerisinde 1 milyon 531 bin 180'i ulusal; 535 bin 261'i de uluslararası olmak üzere toplamda 2 milyon 66 bin 441 adet beyanname işlemi yapıldı. Bu sistemle taşımacılarımız, ülkemiz ile Avrupa Birliği üyesi gümrük idareleri arasındaki transit işlemini, Avrupa Birliği ülkelerinin kendi aralarındaki gümrük idaresi işlemleri gibi yürütebiliyor. Bu uygulamayla tırlarımızın Avrupa'ya gidiş-dönüş sürelerinde ortalama üç günlük zaman tasarrufu sağlanmıştır.

Artan iç ve dış ticaret hacmimizi karşılamak ve gümrük hizmetlerini çok daha hızlı ve etkin bir şekilde sürdürebilmek için ihtiyaç duyulan yerlerde yeni gümrük kapıları ve müdürlükleri açıyor, mevcut kapılarımızı da yeniliyoruz.

Avrupa'nın en büyük gümrük kapılarından biri olan Kapıkule başta olmak üzere, Habur, Cilvegözü, İpsala, Dilucu ve Çıldır-Aktaş Gümrük Kapıları yeni tesislere kavuşturulmuştur. Sarp, Hamzabeyli, Gürbulak, Kapıköy ve Dereköy Gümrük Kapıları da yeniden inşa edilecektir. Yeniden inşa çalışmaları devam eden Halkalı gümrük idaresi, Esendere Gümrük Kapısı'nı 2016 yılı içinde, Kapıköy Gümrük Kapısı'nı ise 2017 yılı içerisinde hizmete almayı hedeflemekteyiz.

Diğer taraftan, İstanbul trafiğini rahatlatmak ve bir lojistik merkez olmasını sağlamak amacıyla Erenköy Gümrük Müdürlüğünü de taşımayı planlamaktayız. 2015 yılında Gürbulak Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlüğü, Bolu, Kütahya, Iğdır, Niğde ve Aktaş Gümrük Müdürlüklerini de faaliyete geçirmiş bulunmaktayız.

Bakanlığımızın asli görevlerinden biri olan kaçakçılıkla mücadelemiz, 2015 yılında da etkin ve kararlı bir şekilde devam etmektedir.

Kaçakçılıkla mücadele ederken ülkemizin ekonomik hedeflerinde herhangi bir sapma, ticaret hızında yavaşlama olmamasına da özen gösteriyoruz. Bu nedenle, kaçakçılıkla mücadele çalışmalarımızda dünyadaki teknolojik gelişmeleri yakından takip ediyor, teknik kapasitemizi sürekli iyileştiriyoruz.

Geçtiğimiz yıl, Dilucu gümrük sahası, Çıldır-Aktaş Gümrük Kapısı'yla Tekirdağ-Asyaport Limanı'na kurulumu gerçekleştirilen Araç ve Konteyner Tarama Sistemleri ile tarama sistemlerimizin toplam sayısını da 41'e yükseltmiş bulunuyoruz. İzmit-Yarımcı Limanı'na ülkemizde ilk kez kullanılan Araç ve Konteyner Hızlı Tarama Sistemi'ni de faaliyete geçirmiş bulunmaktayız. Geçtiğimiz yıl yenilenen Dilucu ve Çıldır-Aktaş gümrük sahalarına 3'er adet olmak üzere toplamda 6 adet bagaj tarama cihazının kurulumunu da tamamlamış bulunmaktayız.

Transit eşya taşıyan araçların uydu üzerinden takibini sağlayan 6 bin mobil ünitelik ilave araç takip sisteminin alınmasıyla 3 bin 250 olan mobil ünite sayımız 9 bin 250'ye ulaşmıştır.

Denizlerde kaçakçılıkla mücadeleyi artırmak amacıyla 2014-2015 yılında 10 devriye botu ve 25 kara devriye aracı idareye kazandırılmış, böylece, deniz gümrük idarelerinde kullanılan motorbotların toplam sayısı ise 23'e ulaşmıştır.

Uyuşturucu madde sevkiyatı bakımından riskli bulunan tüm sınır kapıları ve havaalanlarındaki kontrol noktalarına, gelişmiş x-ray tarama sistemleri yerleştirilmiştir. Buralarda eğitimli personel istihdam edilerek diğer teknik cihazlarla birlikte narkotik dedektör köpekleri de etkin bir şekilde kullanılmaktadır. Bakanlığımız bünyesinde var olan köpek eğitim merkezimizde farklı türlerde 38 adet dedektör köpeğin eğitimi tamamlanarak göreve başlatılmıştır. Uyuşturucu madde, silah, çay ve tütün kaçakçılığının önlenmesi ve

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 86

tespitinde etkin bir şekilde kullandığımız toplam 82 adet dedektör köpekten 60 tanesi narkotik, 15 tanesi çay-tütün, 7 tanesi silah-mühimmat-patlayıcı dedektör köpeği olarak görev yapmaktadır.

Yine bu bağlamda, kaçakçılıkla mücadele bağlamında komuta kontrol merkezimizi yenileyerek çok daha etkin bir izleme sistemi hâline getirdik. Yirmi dört saat çalışan merkezimizde kapalı devre kamera sistemleriyle 14 kara sınır kapımız, 3 deniz limanı ve 2 iç gümrük idaresi olmak üzere 19 gümrük sahası eşzamanlı olarak izlenmektedir. Ülkemiz üzerinden transit olarak geçen araçların uydru üzerinden Araç Takip Sistemi'yle takibi yapılmakta, Akaryakıt Takip Sistemi'yle de transit akaryakıt yükü taşımaya izin verilen firmaların tüm araçları da uydru üzerinden izlenmektedir. Alarm ve şüpheli durumlarda mobil operasyon ekiplerinin ivedi olarak müdahalesi sağlanmakta, kara sularımızda ulusal ve uluslararası taşımacılık yapan gemiler eş zamanlı olarak Geni Takip Sistemleri vastasıyla izlenmektedir. Araç ve Konteyner Tarama Sistemlerinden alınan tarama görüntüleri, merkezdeki x-ray operatörleri tarafından tekrar analize tabi tutulabilmekte, radyoaktif veya nükleer madde uyarısı veren radyasyon izleme sistemi sayesinde gerekli müdahaleler anında yapılmaktadır.

Komuta kontrol merkezimizin takip ve müdahalesi ile bugüne kadar 44 olayda 35 milyon TL değerinde kaçak eşya yakalanması yapılmıştır. Akaryakıt kaçakçılığıyla mücadele çalışmalarımız Bakanlığımız koordinasyonunda 2015 yılında da etkin ve kesintisiz bir biçimde sürdürülmüştür. Denetimler sırasında kaçakçılık ve usulsüzlük dolayısıyla 21 adet istasyon mühürlenmiştir, 2 bin 561 ton kaçak akaryakıt ve akaryakıt harici petrol ürünü ele geçirilmiştir. Akaryakıt kaçakçılığıyla mücadelede ilgili kurumlarla birlikte kurduğumuz özel ekip sayesinde 856 milyon TL değerinde vergi kaybı önlenmiştir. Ayrıca, akaryakıt kaçakçılığıyla mücadele için özel bir veri tabanını Bakanlık olarak hazırladık ve pilot uygulamasını başlattık.

Akaryakıt sektörü tarafından, akaryakıt kaçakçılığıyla mücadelede yürütülen etkin çalışmalar sonucu, yasal akaryakıt satışlarının yüzde 10 oranında arttığı ifade edilmiş, bu alanda yapılan çalışmaların önemi ve katkıları vurgulanmıştır. 2014 yılında toplam 1 milyar 585 milyon TL değerinde kaçakçılık olayı ortaya çıkarılmış, 2015 yılında yürüttüğümüz etkin çalışmalar neticesinde bir önceki yıla göre yüzde 70 artışla bu rakam 2 milyar 688 milyon TL ye ulaşmıştır.

Kaçakçılıkla mücadelede eşyanın yakalanması için yürütülen kolluk tedbirlerinin yanı sıra kaçak eşyanın muhafazası ve tasfiyesine yönelik işlemler de kaçakçılıkla etkin mücadelede önemli bir etkidir. Mevzuat düzenlemesiyle kaçakçılıkla daha etkin mücadele için tasfiye sürecini de hızlandırdık. Tasfiye kapsamında olan sağlıklı ve kullanıma uygun eşyalar ülkemizde insani yardım, sosyal sorumluluk ve eğitime katkı projelerinde kullanılmak üzere ilgili kamu kurumlarına bedelsiz olarak tahsis edilmiştir.

Sayın Başkan, değerli üyeler; Bakanlığımız, ticari hayatın etkin bir şekilde işleyebilmesi için esnaf ve sanatkârlar, şirketler ve kooperatiflere yönelik hizmetlerle ilgili politikalar belirlemekte ve bu politikalar paydaşlarımızla iş birliği içerisinde yürütülmektedir.

Bu bağlamda, Yeni Türk Ticaret Kanunu, Perakende Ticaretin Düzenlenmesi Hakkında Kanun, Elektronik Ticaretin Düzenlenmesi Hakkında Kanun ve Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun gibi birçoğu kendi alanında önemli niteliğe sahip temel yasaları hayata geçirdik.

Bu yasal düzenlemelerin hepsinin temel amacı, ülkemizde ticaretin uluslararası kurum ve kurallarla uyumlu, tam rekabet ortamında daha güvenli, daha kolay, daha hızlı ve daha etkin yürütülebilmesini sağlamaktır.

Temel yasal düzenlemelerin yanında Hükümetimizin e-devlet hizmet anlayışının gereği olarak, ticaret dünyamızın ve vatandaşlarımızın iş ve işlemlerini daha güvenli, kolay ve hızlı yürütebilmek amacıyla bilişim sistemlerini ticari hayatımıza entegre ettik.

Bu çerçevede, MERSİS, Hal Kayıt Sistemi, Esnaf ve Sanatkârlar Bilgi Sistemi, Tüketici Bilgi Sistemi ve Kooperatif Bilgi Sistemi gibi uygulamaları da hayata geçirdik.

Ticaret hayatımıza yönelik yeni açılımlar getiren ve reformcu yaklaşımlar öngören Türk Ticaret Kanunu'nu, bildiğiniz gibi, 1 Temmuz 2012'de hayata geçirmiştik. Buna istinaden, Bakanlığımızca bugüne kadar 6 yönetmelik ve 12 tebliğ yürürlüğe konuldu. Bu düzenlemelerle, başta ticaret şirketlerimiz olmak üzere, işletmelerimizin kurumsal yapılarının güçlendirilmesi, uzun ömürlü olması, kamu güveninin oluşturulması, şeffaflığın sağlanması ve rekabet güçlerinin artırılmasını hedefledik. 1 Temmuz 2015 tarihine kadar devam eden bu uygulama kapsamında, münfesh durumda oldukları anlaşılan toplam 327.399 şirket ve kooperatifin ticaret sicili kaydı silinmiştir. Gerçek ve tüzel kişilerle ilgili ticaret sicili kayıtları ile tescil ve ilan edilmesi gereken içeriklerin düzenli olarak depolanması, bunlara yönelik işlemlerin elektronik ortamda gerçekleştirilmesi, Merkezi Sicil Kayıt Sistemi'nin bir elden toplanabilmesi için de MERSİS'i oluşturduk. Ülkemiz genelindeki toplam 238 ticaret sicili müdürlüğü bünyesinde yer alan ticaret sicili bilgileri sisteme aktarılmış ve ticaret sicili müdürlüklerinin tamamında MERSİS üzerinden elektronik ortamda hizmet vermeye başlanmıştır.

Dünyada ilk kez anonim şirket ortaklarına elektronik ortamda genel kurula katılma imkânı getirdik. Müteşebbislerimize önemli bir kolaylık getiren ve kullanımı her geçen gün artan Elektronik Genel Kurul Sistemi kullanılarak bugüne kadar 1.110 genel kurul toplantısı yapılmış, 48.752 kişi elektronik ortamda oy kullanmıştır. Yani, genel kurullara katılanların dörtte 3'ü bu sistemi tercih etmiştir. Bu toplantılara 48 farklı ülkeden ve 17 farklı şehrimizden katılım sağlanmıştır.

Bakanlığımızın 2011 yılında ilk lisansı vermesiyle 20 bin ton depolama kapasitesi ile hububatta uygulamaya başladığımız lisanslı depoculuk bugün ürün çeşidini 3'e -bunlar hububat, pamuk ve zeytin- lisanslı depo sayısını 9'a ve toplam depolama kapasitesiyle 435 bin tona ulaşmıştır.

2015 yılı Kasım ayı içinde zeytin konusunda faaliyet izni verdik. Böylece, dünyada bir ilk olmak üzere, zeytinde de lisanslı depoculuk uygulaması başlattık. Kuruluş izni verilen 11 işletmenin daha lisans alması hâlinde toplam kapasitemiz 862. 500 tona ulaşacaktır.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 87

Lisanslı depoculuğa yönelik birçok destek mekanizmalarını uygulamaya başladık, bu kapsamda toplam 4 Milyon 902 bin TL kira desteği sağladık.

Sebze ve meyve ticaretini kayıt altına alacak Hal Kayıt Sistemi'ni kurduk. Sisteme, 2015 yılı Aralık sonu itibarıyla 37.385 gerçek ve tüzel kişi kayıtlı bulunmaktadır. Bu kişiler tarafından Sisteme yapılan toplam bildirim sayısı 128 milyon 440 bin adet olarak gerçekleşmiştir. Sebze ve meyve ticaretindeki uyuşmazlıkların çözümünü hızlandırmak amacıyla da Hal Hakem Heyetleri'ni faaliyete geçirdik. Bu sistemle, vatandaşlarımızın tükettikleri sebze ve meyvelerin nerede ve ne zaman üretildiğini bilmelerine imkân sağlayacak ürün künyesini de uygulamaya koyduk.

29 Ocak 2015 tarihinde yürürlüğe giren 6585 sayılı Perakende Ticaretin Düzenlenmesi Hakkında Kanun'la perakende sektörü uzun yıllardır beklenen yasasına kavuşmuştur. Kanunla, üretici ve tedarikçilerden keyfi olarak alınan prim ve bedellerin önüne geçilmesi; kamuoyunda "outlet" ve "fabrika satış mağazası" olarak bilinen sürekli indirimli satışların kurala bağlanması; iş yeri açılış ve kapanış süreçlerinin kolaylaştırılması için Perakende Bilgi Sistemi'nin kurulması; alışveriş merkezlerinde ortak kullanım alanlarının oluşturulması; esnaf ve sanatkâr işletmeleri ile geleneksel ve kaybolmaya yüz tutmuş meslekleri icra edenlere yer tahsis yapılmasına yönelik düzenleme yapılmıştır. Bu kanuna istinaden, Alışveriş Merkezleri Hakkında Yönetmelik Taslağı hazırlayarak Başbakanlığa gönderdik. Ayrıca, perakende ticarete uyulması gereken ilke ve kuralları düzenleyen Perakende Ticarete Uygulanacak İlke ve Kurallar Yönetmeliği Taslağı ile Perakendeciler Konseyi Yönetmelik Taslağını da kamuoyu görüşüne açmış bulunmaktayız.

Geleceğin ticareti olan elektronik ticaretin hukuki altyapısını oluşturduk. 6563 sayılı Elektronik Ticaretin Düzenlenmesi Hakkında Kanun 1 Mayıs 2015 tarihinde yürürlüğe girdi. Bu Kanuna dayanılarak, Ticari İletişim ve Ticari Elektronik İletiler Hakkında Yönetmelik ile Elektronik Ticarete Hizmet Sağlayıcı ve Aracı Hizmet Sağlayıcılar Hakkında Yönetmelik yürürlüğe konulmuştur. Bu düzenlemelerle elektronik ticaretin yaygınlaştırılması, tüketiciler ile elektronik ortamda işlem yapan diğer kişilerin korunması ve istenmeyen ticari elektronik iletilerin önüne geçilmesini hedeflemekteyiz.

Esnaf ve sanatkârlarımız, en önemli kültürel miraslarımızdan biri olan ahilik kültürünün yegâne taşıyıcısıdır. Ahilik kültürünü tanıtmak, yaşatmak ve gelecek nesillere aktarmak üzere Ahilik Haftası kutlamalarını tüm yurttaki geniş katılımlı etkinliklerle gerçekleştiriyoruz. Cumhuriyet tarihinde ilk kez, esnaf ve sanatkârların değişim ve dönüşümünün sağlanarak desteklenmesine yönelik bir Esnaf ve Sanatkârlar Değişim, Dönüşüm, Destek Strateji Belgesi'ni hazırlayarak uygulamaya koyduk. Esnaf ve Sanatkârlar Bilgi Sistemi, ESBİS, tüm esnaf ve sanatkârlarımızın kendilerine ve bağlı oldukları meslek kuruluşlarına ait bilgilerin elektronik ortamda bulunduğu ve esnafımızın da erişebildiği bir uygulamadır.

Sayın Cumhurbaşkanımızın önderliğinde ve Sayın Başbakanımızın talimatlarıyla başlayan faizsiz kredi kullanılması kapsamında, 2016 Ocak ayı sonuna kadar dağıtılan kredi miktarları şöyledir: Kaybolmaya yüz tutan mesleklerde faaliyet gösteren 120 esnaf ve sanatkârımıza 3,3 milyon TL; 3 yıllık ustalık belgesine sahip yeni girişimci 153 esnaf ve sanatkârımıza 6 milyon TL; 2015 Aralık ayında başlatılan 30 bin TL faizsiz kredi uygulaması kapsamında 5.060 esnaf ve sanatkârımıza 146 milyon TL faizsiz kredi imkânı sağlandı. Ayrıca, genç girişimcilere de yine faizsiz kredi imkânları sağlanmaktadır. Uygulama başladığı günden bugüne kadar 5.334 kişiye toplam 155 milyon TL'den fazla faizsiz kredi verilmiştir.

Yine, kredi kefalet kooperatifleri aracılığıyla kullanılan Hazine destekli kredilerde; 2002 yılında 5 bin TL olan kredi üst limitleri işe işletme kredileri için 150 bin, yatırım kredileri için ise 300 bin TL'ye çıkartılmıştır.

Kredilerden kooperatifler adına yapılan kesintiler 2002 yılında yüzde 9 iken 2015 yılında bu oran yüzde 3'e kadar indirilmiştir.

Kredi faizleri ise yine aynı dönemde yüzde 47'den yüzde 4'e kadar düşürülerek kredi maliyetlerinde iyileştirmeler yapılmıştır.

2002 yılı sonu itibarıyla, esnaf ve sanatkârın kullandığı kredi bakiyesi 154 milyon TL iken, bu değerler 31 Aralık 2015 itibarıyla yaklaşık 16,1 milyar TL'lik kredi bakiyesine ulaşmıştır.

2002 yılından bu yana esnaf ve sanatkârımıza kullanılan toplam kredi miktarı da 50 milyar TL'ye ulaşmıştır.

Kooperatif ortaklarının borçlarını yapılandırarak faizlerini sildik. Bu uygulamadan 30.288 esnaf ve sanatkâr ile bunların 57.685 kefil olmak üzere toplam 87.973 esnaf ve sanatkâr yararlanmışır.

Yaptığımız yasal değişikliklerle esnaf ve sanatkârımızın kamu kurumlarına ve meslek kuruluşlarına olan borçlarına da ödeme kolaylığı getirdik. Birliklerin kullandıkları Destekleme Fiyat İstikrar Fonu kaynaklı gecikmiş 1,3 milyar TL civarındaki kredi borçları yeniden yapılandırılarak 574 milyon TL'ye indirilmiştir.

Kooperatiflerin mali imkânsızlıklar sebebiyle gerçekleştiremedikleri üretim ve istihdama katkı sağlayacak projelerin desteklenmesi amacıyla "Kooperatiflerin Desteklenmesi Programı"nı hazırladık.

Kadınlarımızın girişimcilik kabiliyetlerinin artırılması için kooperatifler çatısı altında örgütlenmeleri amacıyla KADIN-KOOP Projesi hazırlanarak uygulanmaya konmuştur.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Bakanım, sözlerinizi tamamlamanız için ilave süre veriyorum efendim.

Buyurunuz lütfen.

GÜMRÜK VE TİCARET BAKANI BÜLENT TUFENKÇİ (Malatya) – Teşekkür ederim Başkanım.

Kooperatifçilik alanında akademik çalışmaların sayısının artırılması hedeflenmiş, bu amaçla üniversitelerde kabul edilen yüksek lisans ve doktora tezlerine sağlanacak nakdi destekle kooperatifçiliğin daha sağlıklı gelişmesine katkı sağlanmıştır.

Tüketicilerimiz açısından önemli bir yasa da Yeni Tüketici Kanunu, 28 Mayıs 2014'te yürürlüğe girmiştir. Bu kanun kapsamında çıkarılması öngörülen 23 uygulama yönetmeliğinin tamamı Resmi Gazete'de yayınlanarak hayata geçmiştir.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 88

Bizim Bakanlık olarak tüketicinin korunması alanında temel anlayışımız "Tüketici hakkı, kul hakkıdır." şeklindedir. Bu, bizim ticaret kültürümüzü oluşturan Ahilik geleneğimizin de temel felsefesidir.

Her eğitim ve öğretim yılı öncesi özellikle kırtasiye ürünleri, okul kıyafetleri ve ayakkabı ile çocuklarımızın kullanabileceği her türlü takı, aksesuar gibi ürünlere ilişkin denetimler gerçekleştirilmektedir. Bu denetimlerde ürünler tehlikeli kimyasallar yönünden de denetlenmektedir. Ayrıca, tekstil etiketlerinde yer alan ifadelerle göre satın alacakları ürünleri tercih eden ebeveynlerimizi yanıltabilecek etiket bilgilerine yönelik analizler de yapılmaktadır.

Bakanlık olarak beş yıllık piyasa gözetimi faaliyetlerimiz sonunda ürünleri güvensiz bulunan üretici ithalatçılara yaklaşık 4,8 milyon TL idari para cezası, ayrıca güvensiz ürünlerin ilanı, toplatılması ve imhası cezası uygulanmıştır.

2015 yılında denetlenen ürün sayısında ciddi artış gerçekleştirilmiş ve 2,6 milyon ürün denetlenmiştir.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Firma sayısı neden azalmış Sayın Bakanım?

GÜMRÜK VE TİCARET BAKANI BÜLENT TUFENKÇİ (Malatya) – Biraz sonra şey yapayım bu soruya.

78 milyon tüketicimizin hakkını, il ve ilçelerimizin tamamında bulunan toplam 1.011 adet tüketici hakem heyetleriyle koruyoruz. 2015 yılında yapılan başvuruların yüzde 94'ü tüketicilerin lehine, yüzde 6'sı ise tüketicilerin aleyhine olarak sonuçlanmıştır.

Sayın Başkan ve değerli üyeler, Gümrük ve Ticaret Bakanlığının 2016 mali yılı bütçesi 1 milyar 52 milyon 766 bin TL'dir.

Değerli üyeler, Bakanlığımızın ilgili kurumu olan Rekabet Kurumu Başkanımız da kurum bütçeleri hakkında kısa bir bilgi verecektir.

Gümrük ve Ticaret Bakanlığının 2016 Yılı Bütçe Tasarısı'nın değerli katkılarınızla en iyi şekilde olacağına inanıyorum. Bütçenin ve yapılan çalışmaların ülkemiz için hayırlı olmasını diliyorum.

Bütçemiz üzerinde çalışan tüm mesai arkadaşlarıma ve ilgili kurumların çalışanlarına teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Çok teşekkürler Sayın Bakanım.

Şimdi müsaadelerinizle Sayın Rekabet Kurumu Başkanımıza söz vereceğiz, bağımsız bir kurum olarak onlar da bütçe sunumlarını yapacaklar.

Sayın Başkan, sunum konuşmanızdan anladığım kadarıyla on beş dakika yetecek.

REKABET KURUMU BAŞKANI PROF. DR. ÖMER TORLAK – On dakika yeter.

BAŞKAN – On dakika süre veriyorum.

Buyurunuz efendim.

3.- *Rekabet Kurumu Başkanı Prof. Dr. Ömer Torlak'ın, 2016 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı (1/529) ile 2014 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı (1/297) hakkında sunumu*

REKABET KURUMU BAŞKANI PROF. DR. ÖMER TORLAK – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Değerli üyeler, bildiğiniz gibi, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı ilişkili kurumu olarak Rekabet Kurumu on dokuz yıldan bu yana faaliyetlerini sürdürmekte ve piyasaların rekabetçi bir anlayışla sürdürülmesi için gerekli çabaları sarf etmektedir. Kurumumuz bütün sektörlerdeki, bütün piyasalardaki rekabet ihlalleriyle ilgili iş ve işlemleri yapmak üzere kurulmuş ve bu kapsamda, 1994 yılında kanun çıkmış ama 1997 yılında fiilen çalışmalarına başlamıştır. Kurumumuzda hâlen 147'si meslek personeli olmak üzere 365 personel faaliyet göstermekte.

2015 yılı faaliyetlerimizi kısaca özetleyecek olursak toplam 304 tane nihai karar alınmış bulunuyor. Bu 304 kararın 158 tanesi birleşme, devralma, ortak girişim ve özelleştirme konularında ki bu kararların 132 tanesi izinle sonuçlanmış, 3 tanesine koşullu izin verilmiş, 1 tanesine izin verilmemiş ve 22 başvurunun da kapsam dışı olduğu sonucuna varılmış. 304 kararın 89 tanesi rekabet ihlallerine ilişkin konuları oluşturuyor. Yargı kararı üzerine yeniden değerlendirilen karar sayımız 6 ve diğer hususlardaki kararlarımız da 16 tane. 89 tane rekabet hukuku ihlali oluşturan kararlarımızın 11'iyle ilgili olarak 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 9'uncu maddesinin (3)'üncü fıkrası gereğince ilgili teşebbüslere görüş bildirilmesine karar verilmiş.

Hâlen 22 konuda 2015 yılında soruşturma açılmış. Bu soruşturmanın ulaştırma, gıda, tarım, medya alanlarında 5 soruşturmanın 2015 yılında tamamlandığını görüyoruz. Hâlihazırda yine yürütülen 22 soruşturma var. Bu soruşturmanın sektörel dağılımlarına baktığımızda bilgi ve iletişim teknolojileri, ilaç, sağlık ve tıbbi malzeme, gıda, tarım, inşaat, turizm ve konaklama, yiyecek ve içecek hizmetleri, cam ve cam ürünleri, kimyasal ürünler, makine ve teçhizat, mücevherat, petrol ve petrokimya, ulaştırma, fuar hizmetleri olmak üzere bu soruşturmalar 2015 yılında hâlihazırda devam ediyor. Bu devam eden soruşturmalardan 2 tanesinin Ocak 2016'da nihai kararı da verilmiş durumda. 2015 yılında sonuçlandırılan soruşturmalar ve gerçekleştirilen faaliyetlerin sonucunda 18 milyon 517 bin 451 lira teşebbüslere yanlış, yanıltıcı bilgi, belge verilmesi sebebiyle ceza yaptırımı uygulanmış durumda. Yine, Danıştay tarafından iptal edilen kararların yeniden değerlendirilmesi sonucunda da 33.530 lira idari para cezası uygulanmış durumda. Bilindiği üzere, bu idari para cezalarının tahsilatı Maliye Bakanlığı aracılığıyla gerçekleşmekte.

Diğer taraftan, kurumumuzun ikinci ana görevi olan rekabet savunuculuğu faaliyetlerimiz de yine sistematik bir şekilde devam ediyor ve 2016 yılında da bu faaliyetlerimizi daha geliştirerek ve genişleterek devam etmeyi düşünüyoruz. Tabii, bir taraftan da gelişmiş ülkelerde ve piyasa ihtiyaçlarını dikkate alarak Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'da gerçekleştirilmesi gereken ihtiyaçlarımız var, acil ihtiyaçlarımız var. 2014 yılında alt komisyondan geçen ancak Meclis Genel Kuruluna gelemeyen (1/882) sayılı Yasa değişikliğiyle ilgili olumlu görüşümüzü Bakanlığımız aracılığıyla ilettik. Özellikle değişiklik ihtiyaçları olan özel bazı konularda ve ülke ekonomisine katkı sağlayacak bu değişikliklerin de kısa sürede sizlerin katkılarıyla geçeceğini ümit ediyoruz.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 89

Rekabet savunuculuğu görevimiz çerçevesinde, dediğim gibi, hem büyükşehirlerde hem de Anadolu'nun her şehrinde faaliyetlerimizi devam ettiriyoruz ve bunları daha sistematik bir şekilde devam ettirmeye gayret edeceğiz, 2016'da bu faaliyetlerimizi artarak sürecek.

Kurumumuz uluslararası gelişmeleri de yakından takip etmekte. Bir taraftan ülkemizin imzalamış olduğu uluslararası anlaşmalar çerçevesinde OECD gibi, Birleşmiş Milletler gibi, Ticaret Kalkınma Konferansı ve yine 100'den fazla üyesi bulunan Uluslararası Rekabet Ağı gibi faaliyetlere katılmakta, hem gelişmeleri izlemekte hem de kendi tecrübelerimizi oradan paylaşmaktayız.

Ayrıca, rekabet otoriteleri henüz çok yeni olan ve rekabet kuralları konusunda paylaşıma ve desteğe ihtiyaç olan gerek Balkanlarda gerek Afrika'da ve gerek Afrika'da ve gerek Türkiye'nin akraba toplulukları olan ülkelerimizde bu destek faaliyetlerimiz de yine bugüne kadar olduğu gibi bundan böyle de artarak devam ettirmeyi planlıyoruz.

Son olarak Rekabet Kurumunun bütçesine ilişkin rakamları kısaca sizinle paylaşmak isterim. 2014 yılı kesin hesabına göre bütçe giderimiz 56 milyon 705 bin 900 lira 60 kuruş olarak gerçekleşmiştir. 2015 yılı bütçemiz 65 milyon 500 bin lira olarak onaylanmış ve bu bütçeye göre yüzde 6,1 artışla 2016 bütçemizin de bütçe büyüklüğü 69 milyon 500 bin lira olarak öngörülmektedir.

Ben bütçemizin hazırlanmasında ve Rekabet Kurumuna, ülkemizde iyi bir piyasa yapısının oluşmasında katkı sağlayan tüm kurum çalışanlarımıza huzurlarınızda teşekkür ediyorum ve bütçemizin hem kurumumuz hem de ülkemiz için hayırlara vesile olmasını diliyorum.

Saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Başkan.

Efendim, şimdi müzakerelere başlıyoruz fakat müzakerelere başlamadan müsaade ederseniz değerli milletvekilleri ben de Komisyonumuz adına Sayın Bakanımıza güzel ikramları için teşekkür edeyim. Hakikaten Malatyalı Bakanımız olduğu belli oldu, teşekkür ediyoruz.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Usul hakkında bir söz isteyeceğim.

BAŞKAN - Usul hakkında tabii buyurun.

Müzakerelere başlamadan önce bürokrat arkadaşlarımızı tanıyalım mı?

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Olur.

BAŞKAN – Sayın Bakanım, arkanızdaki bürokrat arkadaşlar -yanınızdakilere başlayarak- kendilerini tanıtırarsa Komisyonumuza lütfen.

(Kurum bürokratları kendilerini tanıttı)

BAŞKAN – Çok teşekkür ediyoruz bütün bürokratlarımıza.

Aykut Bey, buyurun.

II.- USUL HAKKINDA GÖRÜŞMELER (Devam)

2.- Komisyonun çalışma usul ve esasları hakkında görüşmeler

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Şimdi, Sayın Başkan, değerli bürokratlar, Sayın Bakan; öncelikle bu Sayıştay raporları meselesi usulün en önemli meselesi.

Huzurlarınızda Sayıştaya bir soru sormak istiyorum, yani bir kamu zararı gerektiren tespitleri var mı? Gümrük ve rekabet için kamu zararı gerektiren tespitleri olup da bu diğer rapora yani kamu zararını gerektiren yargılamaya esas rapora yazılmış mı? Bu konuyu bir medise açıklasın ki bütçe hakkındaki en önemli konuyu bir bilelim, ondan sonra devam edelim yani bu konunun Sayıştay denetçilerine sorulmasını rica ediyorum.

Bir de, Sayıştay denetçilerine bu uzlaşma komisyonunun tutanaklarını inceleyip incelemediklerinin, bu bilgilerin onlara sunulup sunulmadığının sorulmasını rica ediyorum.

BAŞKAN – Sayıştay denetçisi arkadaşlarımızdan kim cevap verecek acaba?

SAYIŞTAY 5. GRUP BAŞKANI AHMET AY – Ahmet Ay, Sayıştay 5'inci Grup Başkanıyım. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı hesabının denetlendiği grup bana bağlı olarak çalışmakta.

Yargılamaya esas rapor düzenlendi Gümrük ve Ticaret Bakanlığıyla ilgili olarak fakat daha henüz sonuçlanmadı. Rapor düzenlendi ama raporun tekemmül etmesi için yargılamanın olması ve sonuçlanması gerekiyor. Sorgular muhataplarına tebliğ edildi. Cevaplar alındı ama şu anda tam dairede yargılamada. Zannediyorum, önümüzdeki veyahut da bu ay içinde tamamlanacaktır diye düşünüyoruz.

Arkadaşlarıma sordum, diğer hususla ilgili olarak uzlaşma tutanaklarıyla ilgili herhangi bir bilgi denetim ekibi tarafından talep edilmemiş. Eğer edilseydi herhâlde kurum da gerekli kolaylığı gösterecekti diye düşünüyoruz ama 2014 yılı için herhangi bir şey ekibimiz tarafından istenmemiştir.

Arz ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Kolaylık değil Sayın Başkan, yani Sayıştayın her türlü belgeyi, bilgiyi isteme hakkı ve yetkisi var, ilgili kamu yönetimleri de o belgeleri ve bilgileri sunmakla yükümlü zaten. Böyle bir talep olsaydı kuşkusuz bu yerine getirilecekti.

Sayın Erdoğan, devam etmek istiyorsunuz anladığım kadarıyla.

Buyurunuz.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 90

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Sayın Başkan, öncelikle Sayıştay bu kamu zararına esas tespitleri Meclise hangi yasal dayanak dolayısıyla getirmediğini söylemesini, yani maddesinin şu maddeye göre getirmedik ve Komisyon Başkanı da şu maddeye göre istemedik diye hukuki bir tespit olarak, tutanaklara geçmek üzere soruyorum.

İkincisi, bu denetim riski son derece yüksek bir konu olan uzlaşma tutanaklarının 2012 ve 2013 yılı raporunda istenmesine rağmen Gümrük ve Ticaret Bakanlığı tarafından verilmediği raporda yazılı 2013 ve 2012 yılları raporunda. Yani “2014 yılında istemedik.” denmesini yadırgadım çünkü istenmesine rağmen sunulmadığını biliyoruz daha önceki raporlarda.

Bir, bu konudaki açıklamayı yetersiz buldum.

İkincisi, Sayıştay hangi kanunun hangi maddesine göre bu raporu, yargılamaya esas raporu, asıl Meclisin görüşmediği raporu Meclise getirmemiştir? Sorunun sorulmasını rica ediyorum kanun maddesi olarak.

BAŞKAN – Sayın Erdoğan, açıklama yapıldı.

Yargılama sonuçlanmadığı için henüz daha tekemmül etmiş bir şey yok ortada. Tekemmül ettikten sonra kuşkusuz bu bilgi sizin talep etmeniz hâlinde tabii ki sunulur.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Sayın Başkan, dayanaksız bir şey yapamayız ki biz.

BAŞKAN – Efendim ilk...

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Sayın Başkan, ben de söz alabilir miyim usulle ilgili olarak söylediğiniz konu için?

BAŞKAN – Buyurun Sayın Kuşoğlu.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Sayın Başkan, yargılamaya esas raporu istemiyoruz. Tabii ki o raporla ilgili yargıya intikal etmiş konuyla ilgili olarak müdahil olmamız mümkün değil ama böyle bir rapor olduğunun, konunun ne aşamada olduğunun kaba taslak buraya bildirilmesi gerekir.

BAŞKAN – Bilgi aldık efendim az evvel, arkadaşımız Sayın Başkan bilgi sundu Komisyona. Dedi ki: “Rapor henüz tekemmül ettirilmedi, bu ay içerisinde de yargılama sonuçlanacak.”

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Hayır, bu soru üzerine...

Bunun benzeri durumlar vardır. Aykut Bey bildiği için bunu sordu. Bilmediğimiz durumlar da vardır. Buna benzer konuları sizin istemeniz lazım. Aksi takdirde siz sıkıntıya düşersiniz hakikaten yani bu görevin yapılması lazım. Bu Komisyon niçin var? Türkiye Büyük Millet Meclisi niçin var? Sayıştay denetimi niçin var?

BAŞKAN – Efendim Sayıştay denetimi Türkiye Büyük Millet Meclisi adına Anayasa’da öngörülen denetim fonksiyonunu yerine getiriyor kuşkusuz.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – ...getirir ve buraya bildirir tabii ki.

BAŞKAN – Buraya da mevzuatın öngördüğü şekilde bilgi sunulduğunu düşünüyorum ben.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Sunulmadığını biliyorsunuz.

BAŞKAN - Teşekkür ederim.

Sayın Çaturoğlu, buyurun lütfen, süreniz on dakika.

IV.- KANUN TASARI VE TEKLİFLERİ (Devam)

A) KANUN TASARI VE TEKLİFLERİ (Devam)

1.- 2016 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı (1/529) ile 2014 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı (1/297) ve Sayıştay tezkereleri (Devam)

d) Gümrük ve Ticaret Bakanlığı

e) Rekabet Kurumu

FARUK ÇATUROĞLU (Zonguldak) – Değerli Başkan, Sayın Bakanım, Bakan Yardımcım, değerli müsteşarlarım, müsteşar yardımcılarım, çok kıymetli kamu kurum ve kuruluşlarının başkan ve yöneticileri, değerli vekil arkadaşlarımız; hepinizi sevgi ve saygıyla selamlıyorum.

Ben esas ve usul tartışmalarına girmeden önemli bir konuyu arz edeceğim, çok fazla da vaktini almayacağım yüce Komisyonun. Bu, Sayın Bakanımın da arz ettiği gibi, lisanslı depoculuk hakkında olacak. Lisanslı depoculuk, bizim ülkemizde mevzuatı olan ancak uygulamaya geçilmiş fakat çok daha büyük hacimlerde olması beklenen bir konu, bugün 3 ürünle sınırlı. Lisanslı depoculuk ne sağlıyor? Ürün sahipleri ürünlerini fiyatların düşük olduğu hasat zamanlarında ellerinden ucuz olarak çıkarmak zorunda kalmayıp bu ürünlerini sağlıklı ve sigortalı koşullarda depolarda saklayabilmekte, bu depoya teslim ettiği ürün karşılığında almış olduğu senetleri de gerek yüz yüze piyasalarda, gerekse de elektronik ortamda nakde çevirebilmekte. Bu senetleri teminat göstererek bankalardan kredi kullanabilmekte ve bu ürünlerinin ticaretini elektronik ürün senetleri vasıtasıyla tamamen elektronik ortamlarda hızlı ve güvenli bir şekilde yapabilmektedirler. Bu uygulamayı yani lisanslı depoculuk uygulamasını en fazla uygulamamız gereken ürün fındıktır. Gerçi bize yapılan sunumda 2016 yılında fındık ürününün de lisanslı depoculuğa konu olacağı belirtilmektedir.

Değerli arkadaşlar, hepinizin bildiği gibi, fındık bizim stratejik bir ihracat ürünüdür. Dünya üretiminin yüzde 75’ini ülkemiz tek başına sağlamakta ve bunun da büyük bir çoğunluğu dışarıya ihraç edilmektedir. 2023 yılı projeksiyonunda fındık ürününden 5 milyar dolar ihracat geliri sağlanması öngörülmektedir. Bu rakam önemli bir rakamdır, cari açık açısından önemli bir rakamdır. Bütün girdilerinin yerli ham maddeler olduğu düşünülürse de diğer sektörlerle oranla da çok önemli bir rakamı ifade etmektedir. Bizde tabii hep bazı şeyler söylenir: “İşte fındığın borsası Almanya’da, Hamburg’da, bunu Türkiye’ye getirin.” vesaire diye. Bu, tabii ki pratikte çok kolay bir iş değil değerli arkadaşlar. Maalesef günümüzde ürünün üretildiği yerde borsası olmayıp nerede pazarlanıyorsa orada

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 91

borsası olan bir hadiseyle karşı karşıyayız. Mesela fındığın pazarlama merkezi Hamburg, borsası orada; çayın pazarlama merkezi Londra, borsası orada. Bizim fındığın tabii ülkemizde bir borsasının oluşabilmesi için çok büyük bu işin ticaretini yapan, ürünlerini işleyen ve dünyaya satan tesislere ihtiyaç var yani sadece üretmekle kalmayıp bunun pazarlamasının da Türkiye’de yapılabilmesi gerekiyor. Şimdi, tabii, fındık aynı zamanda diğer tarımsal ürünlerin karakterine uygun bir şekilde az olduğu zamanlarda çok yüksek fiyat yapan ama bol olduğu zamanlarda da değerini bulmayan bir üründü. Burada fındığın arzdaki fazlasını emecek, talepteki fazlasını da karşılayacak bir mekanizmaya ihtiyaç var. Geçmişte bu görev FİSKOBİRLİK’e verildi, ancak maalesef FİSKOBİRLİK, bu görevini yerine getiremediği için de şu anda miadını tamamlamış, askıda bekler durumda. Biz, lisanslı depoculuğun bu anlamda etkin bir araç olarak kullanılabileceğini düşünüyoruz. Tabii ki mevcut uygulamayla bu mümkün olmayabilir yani cüzi kira destekleriyle onu yapmak mümkün değil ama bir tarafında Gümrük ve Ticaret Bakanlığımızın olduğu yeni bir anlayışla köylünün evde saklamak zorunda kalmaktan imtina ettiği fındığı sanayiye, bu işin ticaretini yapan insanlara fiyatını kesmeden emanet olarak vermesinin önüne bu depoculuğu yaygınlaştırarak geçebiliriz diye düşünüyorum. Bu çok büyük bir hizmet olacaktır, bu fındıktaki fiyat düşüşünün de önüne geçecek bir mekanizma olacaktır. Örnek vermek gerekirse geçen yıl 22-23 lirayı gören fındık, ki dolarda yüzde 40-50’lik artışa rağmen bu yıl 9-9,5 lira seviyelerinde seyretmektedir. Bu sadece iç pazar açısından ya da bizim köylümüzün, vatandaşımızın geliri açısından bir kayıp olmayıp bunun büyük oranı, çok büyük kısmı ihraç edildiği için de ülkemiz açısından gerçekten önemli bir döviz kaybına sebep olmaktadır. Biz Bakanlığın burada daha aktif rol almasının ve lisanslı depoculuğun fındıkla bağdaştırılarak etkin bir mekanizma olarak kullanılmasının fındık ürünü için hayırlı olacağını düşünüyoruz.

Bu duygu ve düşüncelerle yapmış olduğunuz hizmetler için Bakanlığımız ve bütün çalışanlarına teşekkür ediyor, 2016 yılı bütçenizin hayırlara vesile olmasını Cenab-ı Allah’tan temenni ediyoruz.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Çaturoğlu.

Sayın Temizel...

ZEKERİYA TEMİZEL (İzmir) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, değerli milletvekilleri; bugünkü bütçelerimiz nedense Bakanlıkların görev alanlarındaki dağınıklık başladı. Konuya buradan girmek bir noktada da Gümrük Bakanlığının, daha doğrusu Gümrük ve Ticaret Bakanlığının, temel işlevlerinden olan gümrük işleviyle bağdaşp bağdaşmayacağından kaynaklanıyor. Gümrük Bakanlığının kaderidir, daha önceden sürekli olarak başka bir bakanlığın peşine eklenerek gider. Öncelikle Gümrük ve Tekel Bakanlığıydı -hatırlayanlarınız vardır- sonra Maliye ve Gümrük Bakanlığı hâlini aldı, sonra bir de baktık ki Gümrük ve Ticaret Bakanlığı oldu. Oysa gümrük ve Gümrük Bakanlığı gördüğü işlevler nedeniyle ve özellikle de teknolojiye gelişmelerle birlikte göreceği işlevlerin gittikçe genişlemesi nedeniyle tamamen bu alanda uzmanlaşmış insanlardan oluşan bir Bakanlık olması gereken bir Bakanlık, olaya böyle bakmak gerekiyor. Nitekim Sayın Bakanın da sunumunda sürele baktım, yirmi dakikasını tamamen gümrüğe ayırdı, geriye kalan on dakikası da ticarete düştü. Gümrük, aslında işlevleri itibarıyla bir ekonomik güvenlik örgütüdür yani Bakanlığınızın temel işlevlerinden bir kolu bu ekonomik güvenliğin ne şekilde sağlanacağına dönük olarak hem denetim sistemlerini geliştirmek, hem bunlarla ilgili teknolojileri kullanmak hem de bir taraftan bu hizmeti görürken, daha doğrusu bu denetimleri yaparken bir de hizmet yapmak zorundadır. Yani bu hizmet de özellikle ithalat ve ihracatta ya da turizm amaçlı olarak Türkiye’ye gelen insanların yanlarında taşıdıkları eşyalarıyla ilgili olarak rahatsızlık vermeden büyük bir hızla bu işlemleri gerçekleştirmektir. Yani işlevin zorluğu kendiliğinden ortaya çıkıyor, güvenlik örgütü ama aynı zamanda hizmet örgütü. Hızla hizmet verecek, engel yaratmayacak ama gerektiği zaman da teknik engelleri Dünya Ticaret Örgütü’ne takılmadan yapabilecek, yaratabilecek. Bütün bu işlevlerin hepsinin karmaşıklığını göz önüne aldığınızda Gümrük Bakanlığına niye tek başına bir işlev verilmez, bunu anlamak mümkün değil. Bunu daha önceki zamanlarda da çok tartışmıştır bu Komisyon, şimdi de yeniden tartışılacak bir hâlde bütçesiyle karşı karşıyadır.

Değerli arkadaşlar, Gümrük Bakanlığı ekonomik güvenlik örgütüdür ama aynı zamandaki yetkileri, hatta belirli birimlerinin silah kullanma yetkisi, zor alım yapabilmesi, müsadere yapabilmesi bu örgütün neden farklı olarak kurulması gerektiğini çok net olarak ortaya koyar. Bu halleriyle, kendisine güvenen ve kendisine güvenilir insanlarla çalışacak bir örgüt ve Bakanlık hâline getirilmesi Gümrük Bakanlığının hak ettiği bir konumdur ve mutlaka da bu konum kendilerine er veya geç verilmelidir.

Şimdi, “Bir ekonomik güvenlik örgütüdür.” dediğiniz andan itibaren veya denildiği andan itibaren bu Bakanlığın denetim örgütünün ne şekilde kurulduğu ve nasıl işlediği akla gelir. Maalesef, bu kadar net yetkileri olmasına karşın, Gümrük Bakanlığında denetimle ilgili verilen yetkiler söylenirken böyle bir utangaçlık içerisinde söyleniyor. Nitekim, bu işlevi görecektir olan kurumun adını “Rehberlik ve Teftiş Başkanlığı” diye yazmışız, Rehberlik ve Teftiş Başkanlığı. Şimdi, Ticaret Bakanlığının eklenmesi nedeniyle belki bu ifade konulmuştur ama Gümrük müfettişi Gümrük müfettişidir, Gümrük Teftiş Kuruludur kurullar olduğu zaman da. Ha, bu Bakanlık ayrıca rehberlik hizmetleri verecek mi? Buyursun versin, istediği kadar versin ama Teftiş Kurulunun önüne “Rehberlik ve Teftiş Kurulu” diye onu yumuşatmanın bir anlamı falan yoktur, yapmamak gerekir. Zaten devletin diğer kurumlarındaki teftiş kurullarının kaldırılmasından sonra Gümrükte zorunluluk gereği tutulan bu kuruma, birime böyle bir unvan da eklenmek suretiyle belki varlığı korunmuştur diye bakılıyor ama bu varlığı korunacak kurum ortadan kalktığı andan itibaren Bakanlık diye de bir şey kalmaz, Gümrük diye de bir şey kalmaz, tartışacak da bir şey kalmaz. O nedenle, Gümrük müfettişlerinin Gümrük müfettişi unvanını kullanacakları, kimlikleri gururla açacakları, her yerde gösterecekleri bir yapıya kavuşması bir zorunluluktur. Bunu rehberlik vesairelerle yumuşataraktan gizlemenin bir anlamı falan yoktur. Bunu bütün yürekliliğiyle beraber ortaya koymaları, Teftiş Kurulunun doğrudan doğruya Bakana bağlı olarak yapması gereken işlevleri her yere ulaştırarak yapması çok önemli olmaktadır. İç denetim birimlerinin, Teftiş Kurulunun özellikle Gümrükteki Teftiş Kurulunun işlevlerini yapacağını düşünmek veya işlevlerini onlara

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 92

paylaştırmak bu konudaki yaratılacak zafiyetlerin en büyüğüdür. O, ayrı bir olaydır. Teftiş Kurulunu bu nedenle müthiş şekilde önemsemek ve bunun üzerinde çok ciddi bir şekilde durmak gerekiyor.

Sanıyorum, Gümrük Bakanlığıyla ilgili olarak son zamanlarda yaşanan en büyük sorun güney sınırımızdaki olaylar ile Gümrüğün yaşadığı olaylardır. İlk defa olarak belki de ne yapacağını bilmeyen, görevini ne şekilde yaratacağı veya yapacağı konusunda tereddütler yaşayan bir örgüt olmuştur. Bütün bunlara rağmen, her şeye rağmen ayakta kalmaya çabaladıklarını, tehditlere, şantajlara, hatta silahlı saldırılara bile karşı koyabildiklerini görmek insana gurur veriyor. Bütün bunlarla birlikte, bu Kurumun, Gümrük Bakanlığının ve Gümrük örgütünün -şimdi Gümrük ve Ticaret Bakanlığının- bu işlevlerini yerine getirirken, istenildiği kadar söylensin, istenildiği kadar üzerlerinde şaibe yaratılmaya çalışılsın, güvenilir bir kurum olarkten varlığını sürdürebileceğini ummak istiyoruz.

Değerli arkadaşlar, gümrükler konusunda bizim en fazla tartıştığımız konu, daha geçende bir torba yasanın içerisinde süresini uzattığımız, dâhilde işleme rejimiyle ilgili uygulamalardır. Şu anda Gümrük Bakanlığımızın yumuşak karnı olarak adlandırılan konudur bu. Biz bu alanın da bir tereddüt yaratmayacak bir şekilde ve tanımlanmış ekonomik işlevine uygun olarkten işlevini sürdüreceğine inanmak istiyoruz. İhracatımızın yüzde 50'sinin yani yarısının gerçekleştirildiği bu alanlarla ilgili olarak gereken denetimlerin, özellikle de bu şekilde, dâhilde işleme rejimi kapsamında getirilen ürünlerin iç piyasada satılarak onların yerine farklı ürünler ihraç edildiği şeklindeki söylentilerin bir an önce bitirileceğini umuyoruz.

Değerli arkadaşlar, Ticaret Bakanlığıyla ilgili olarak pek söylemek istediğim bir şey yok böyle bir olayda çünkü konuşmamın ben tamamını Gümrük ve Ticaret Bakanlığı söz konusu olunca Gümrüğe ayırmak isterim ama buna karşılık da Türkiye'nin içerisindeki ticaret ve ticari ilişkilerle ilgili olarak yasa uygulama yükümlülüğünü üstlenmiş olan bir Bakanlık olduğu zaman biraz önceki nitelikleriyle hiç ilgisi olmayan farklı bir nitelikte Bakanlık ortaya çıkar. Şimdi, bir taraftan sert insan yetiştireceksiniz Sayın Bakan, bir de bu tarafa dönecek, yüzünün arkasında yumuşak bir insan olacak. Bu, zor bir olaydır. O nedenle de bu iki Bakanlığın bu şekilde birleştirilmesi birazcık talihsizlik olmuştur.

Öncelikle sayın milletvekilinin söylediği, lisanslı depoculukla ilgili birkaç şey söyleyerek sözlerimi bitirmek istiyorum.

Değerli arkadaşlar, lisanslı depoculuk, gerçekten de hasat dönemlerinde ortaya çıkan yığılmalar nedeniyle fiyat düşüşlerine karşı üreticiyi korumak için getirilmiş bir sistemdir ve doğru bir sistemdir ancak bunun belirli koşulları vardır. En temel koşulu, her kişi için bir tane veya her ürün için, bir alanda üretilmiş ürün için bir lisanslı depo yapamayacağınıza göre -bu ölçek ekonomisine göre çalışır çünkü- buraya koyacağınız ürünlerin karıştırılabilir olması gerekir. Neyi kastediyorum? Biraz önce Sayın Bakanın ikram ettiği kayısıları kastediyorum. Güneşte kurumuş olanlar ile güneşte kurumamış olanların ayrılmasını ama buraya getirilip konan kayısıların her birinin de aynı kalitede olmasını kastediyorum. Fındık, doğrudur, lisanslı depoculuk için çok önemli bir üründür.

MUSTAFA SAVAŞ (Aydın) – Zeytinyağı.

ZEKERİYA TEMİZEL (İzmir) – Portakal suyu bile çok önemli bir üründür. Amerika'daki bütün portakal sularının hepsi...

BAŞKAN – Sayın Temizel, size ilave süre veriyorum.

Buyurunuz lütfen.

ZEKERİYA TEMİZEL (İzmir) – Lisanslı depolar buralara kadar inerler. Bunlarla ilgili ikinci koşul da bu depolara konulmuş olan ürünlerin ne şekilde saklandığıdır. Siz depoyu açtığınız zaman, ortaya tamamen çürümüş bir zeytin yığını ya da bir buçuk metresi ya da tamamı, geçmişte olduğu gibi, Karadeniz'den çok iyi hatırlayacaksınız, Fiskobirlik'in bu depoları vesaireleri gittikten sonra alınan fındığın, ofis tarafından alınan fındığın böyle hiç hava almayan depolarda saklanmasıyla Türkiye'nin nelerle karşı karşıya kaldığını bilirsiniz. Fındığı depoya koydunuz, sertifikayı aldınız, sertifikanız dolaşmaya başladı. En son kişi de "Ben fındığımı çekeyim." diye gitti, depoyu açtı, bir yığın çürümüş ürün çıktı. Ne yapacaksınız? Buradaki esas olay teknolojiyi uygulamaktır. Bu ürünlerin bu depolarda özelliklerini kaybetmeden saklanacakları süreleri saptayacaksınız öncelikle, fındıkta da bu olay böyledir. Fındığın modifiye atmosferde saklanacağını, birçok ürünün atmosfer kontrollü depolarda saklanacağını, bazı ürünlerin soğuk hava depolarda saklanacağını yani kısacası ürünle ilgili olarak gereken araştırmaları yapıp da lisanslı depoları kullanacak olan insanlara Bakanlık olarak sunmazsanız oradan çıkacak kaosu altından bu toplum kalkamaz. Zeytin, zeytine lisanslı depoculuk izni verilmiş. Hangi koşullarda saklanıyor? Milletin, tuzlu suyun içerisinde, beton blokların içinde sakladığı ürünlerde bile bir standart sağlanamaz ki. Esas sağlanacak olan zeytinyağıdır ama o zeytinyağının da karıştırılır olması lazım. Asidi 23 olan zeytinyağı ile asidi 1 olan zeytinyağını karıştırdığınız andan itibaren ortaya kaos çıkar.

Sayın Bakanım, düzenlediğiniz alanların ikisi birbirinden ne kadar farklı olursa olsun her birisinin yüklediği sorumluluk inanılmaz derecede ağırdır. Her ikisi de teknoloji gerektiriyor. Bütün bunların hepsi olmadan "Bu konularda düzenleme yapıyoruz, biz buraları yönetiyoruz." denildiği takdirde belirli sorunların doğmaması mümkün değildir, kaçınılmazdır, bunlar doğar.

Son olarak, sözlerimi, bizim ticaret kesimini, özellikle de KOBİ'lerimizi, esnafımızı AVM tasallutuna karşı koruyacak önlemler konusundaki çalışmalar alır. Siz eğer Ticaret Bakanlığı iseniz bizim ticaret kesimimizin neredeyse yüzde 70'inden fazlasını oluşturan esnafımızı AVM tasallutuna karşı korumak zorundasınız. Özellikle, kent içerisinde bunlarla ilgili düzenlemeler konusunda bir günden ikinci güne olan bir olay olmayacaktır bu. Üstelik karşınızdaki ekonomik güç öyle sıradan bir ekonomik güç değil, çok büyük bir güçle karşılaşacaksınız. Herkes daha ağız açılmadan bunlarla ilgili olarkten saldırılara başlar ama bunları da düzenlemek zorundasınız. İşiniz zor, örgütünüz karmaşık ama bütün bunlara rağmen 2016 bütçesinin size hayırlı olmasını diliyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Temizel.

Sayın Paylan, buyurun lütfen.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 93

GARO PAYLAN (İstanbul) – Teşekkür ederim.

Sayın Başkan, sayın milletvekili arkadaşlarım, Sayın Bakan; öncelikle bütçemiz hayırlı olsun. Bir hemşehriniz olarak da size başarılar diliyorum bakanlık görevinizde.

BAŞKAN – Siz İstanbullu değil miydiniz Sayın Paylan?

GARO PAYLAN (İstanbul) – Ben Malatyalıyım, İstanbul Milletvekiliyim.

BAŞKAN – Köken olarak Malatyalısınız.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Evet, evet.

Sayın Bakan, öncelikle geleneksel eleştirimi yapayım ama siz rekor kırdınız. Bakanlık bürokrasinizde tek bir kadın yok, arkanızda gelen arkadaşlara baktığımızda rekor sizde yani. Bazen 1, 2 veya 3 kadın arkadaşımız olurdu.

BAŞKAN – Sayın Paylan, şu anda ayakta bir hanım arkadaşımızı görüyorum ben bakanlık bürokrasisinden.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Şimdi geldi ama, şimdi geldi herhâlde yoktu.

MEHMET ŞÜKRÜ ERDİNÇ (Adana) – Sayın Paylan, bu saatte de bayanları getirmemiş olabilirler, biz çalışalım yani.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Ne olacak canım, olur mu öyle şey, görev görevdir.

BAŞKAN – Pozitif ayrımcılık yapmışlar yani.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Bu anlamda sizin de gelecek yıl umarım, geldiğinizde daha çok kadın bürokrat arkadaşımız bürokrasinizde olur.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Hanımefendi ne iş yapıyor merak ettim. Göreviniz?

GÜMRÜK VE TİCARET BAKANLIĞI SEKTÖREL DESTEKLEME VE MEVZUAT DAİRESİ BAŞKANI FİLİZ KARADEMİR – Daire başkanayım.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Hayırlı olsun, iyi ki varsınız.

Sayın Bakan, öncelikle şu ihracatta uzun zaman sonra 10 milyar dolar rakamının altında bir rakam gördük geçen ay. Yani, hep genelde 10 milyar dolar 11 milyar, 12 milyar dolar gibi rakamlarda seyrederdi aylık ihracat rakamlarımız, 9 milyar 208 milyona düştü ocakta. Ve kötü bir trende girdik aslında, hep bu işte parite bahanesi vardı geçen sene ancak şimdi o da ortadan kalktı baz etkisi anlamında baktığımızda. İhracat rakamlarımız iyi gitmiyor ve iyi işaretler vermiyor maalesef. Bununla ilgili sizin görüşlerinizi merak ediyorum yani ciddi bir trend düşüşü var. Civarımızdaki müşterilerimiz ciddi bir sıkıntı dahilinde evet, petrol fiyatlarının düşmesi onları da... Tüketici anlamında ciddi sıkıntılar var. Hükûmetin hedefi yüksek ama geçen yılki rakamı bile tutturacağımız ciddi anlamda bir şüphe dahilinde şu anda. Şu andaki eğilime baktığımızda 120'yi, 130'u, 135'i bulursak ne âlâ gibi bir durum gözüküyor. Bu da yüzde 10 gibi bir düşüşe tekabül eder ortalama. Ne gibi bir düşünceniz var? Bu trendi aşağı doğru görüyor musunuz?

Şimdi, etrafımızdaki ülkelere baktığımızda ciddi bir ateş çemberinin ortasındayız. Suriye'deki mesele yalnızca bir ülkenin meselesi değil, kısa vadeli bir mesele değil. Bu, öyle görüldü, öyle bakıldı, kısa vadede Esad devrilecek ve mesele çözülecek gibi bakıldı, mezhepçi bakıldı, okunamadı Suriye meselesi ve maalesef bugün ciddi bir kaos durumuyla karşı karşıyayız. Ve kendi kurduğumuz retorik hani rejim düşman eyvallah, rejim gaddar bir rejim, despotik bir rejim ama orada olan diğer bütün yapıları baktığımızda, muhalefet saydıklarımızda, şu anda rejimin ve Rusya'nın son dönemdeki bombalamaları ve hareketiyle muhalefet darmaduman olmuş durumda ve muhalefetin bir bölümü de radikalleşmiş. Ahraruş Şam, Nusra gibi pek çok radikalleşmiş unsurlardan kurulu. Ve hâlâ Suriye'ye bir şekilde tırlar gitmeye, gelmeye çalışıyor belli kapılardan; bazıları açılıyor, bazıları kapanıyor, el değiştiriyor kapılar, kimi Nusra'nın elinde hâlâ. Ya, bu çerçevede baktığımızda nasıl ticaret yürüyor, ya, nasıl tırlar hâlâ gidiyor? Mesela, geçen bir iki ay önce Ruslar tırları bombaladı biliyorsunuz işte, başka unsurlar var diye. Nasıl bir ticaret yürütüyorsunuz, muhatap kim? Şimdi rejimi muhatap saymıyorsunuz. Kimi muhatap sayıyoruz orada, kimle ticaret yürütüyorsunuz? Yani, IŞİD de orada devrede. IŞİD'e bir şeyin gidip gitmediğini nasıl kontrol edebiliyorsunuz? Hani "IŞİD'le bir ticaret yürümüyor." diye iddianız var. Bu anlamda nasıl bir kontrolünüz var? Kime gidiyor giden tırlar hâlâ gitmeye çalışıyorsa?

Ve diğer bir sorum Suriye'yle ilgili de PYD... Terör örgütü diye son dönemde tekrar bir retorik kuruldu. Hâlbuki daha bir yıl öncesine kadar Salih Müslim Ankara'daydı, gelip burada görüşmeler yapıyordu, ilişkiler bir şekilde iyiydi. Ama, şimdi bakıyorsunuz orada bir PYD yapılanması var ve çoğulcu bir yapı baktığımızda, bütün kimliklerin bir arada durabildiği tek bölge belki Suriye'de, diğer bütün her yerde polarizasyon var ve bütün kimlikler birbirini gırtlaklıyor. Ancak, Suriye'deki o kantonlar bölgesinde biz bir şekilde bir hegemonya, bir etki kuramıyoruz, bir ilişki geliştiremiyoruz, kapatmış durumdayız. Mesela, Kobani meselesinde baktığımızda, Kobani IŞİD tarafından yerle bir edilmiş bir bölge, yeniden yapılanmaya çalışıyor. Buradan birtakım inşaat malzemelerinin ve pek çok malzemenin geçme olasılığı var. Ama, biz oraya geçebilecek her türlü unsuru veya oradaki yapıyı terör olarak saydığımız için hiçbir ilişki geliştiremiyoruz ve tekrar biz ilişki geliştirmedikimiz zaman ne oluyor? Rusların veya Amerikalıların veya İran'ın veya başka yapıların ilişki geliştirmesinin önünü açıyoruz. Biz eğer ki kendi retoriğimizi her şeye düşman, terör, falan, şu, bu diye koyduğumuz anda oradaki sonuçta gelişen yapılanma da başka kapılar arayacaktır, çok doğaldır. Hâlbuki insanlar ticaretle gelişirler. Mesela, on beş yıl önce, yirmi yıl önce de ülkemiz Irak Kürdistanı'na kırmızı çizgi olarak baktı, yıllarca "Orada bir yapı kurulursa işte savaş sebebi olur." diye bir retorik kurdu, bugün biz 12 milyar dolarlık ticaret yapıyoruz Irak Kürdistanı'yla. Hâlbuki on yıl kaybettik o anlamda baktığımızda. Hâlbuki ticaret, kapıları açmak, ilişkileri geliştirmek için önemli bir yöntemdir, bu anlamda sizin de bu düşüncenizi merak ediyorum. Niçin bir ilişki kurulmuyor en azından ticari? İnsanlar gelip parasını vererek niye inşaat malzemesi alamıyorlar? Niye yıkılmış şehirlerini yapmak için Türkiye'yle bir ilişki geliştirilemiyor? Niye tırlar Kobani sınır kapısından girip gelemiyor? Niye bununla ilgili rezervleriniz var?

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 94

Diğer bir konu, Ermenistan sınır kapısı. Sayın Bakan, baktınız mı bilmiyorum, yeni bakan oldunuz. Yirmi üç yıldır Ermenistan sınır kapısı kapalı, bir komşumuz. Ve Ermenistan halkının yarısından çoğu Anadolu kökenlidir, Erzurum kökenlidir, Malatyalıdır, başka şehirlidir. Oraya gidin, işte, yeni Malatya, yeni Erzurum, yeni Maraş diye şehirler kurmuştur insanlar. Türkçe konuşurlar, gidersiniz yarısı Türkçe anlarlar. Ama, biz yirmi üç yıldır Ermenistan'la sınır kapısını kapatmış durumdayız. Gerekçe: Karabağ. Şimdi, düşünün ki siz yirmi üç yıldır kapattığınız sınırı... Karabağ sorunu çözüldü mü? Hayır. Hâlbuki sınır kapımız açık olsaydı Ermenistan ticaretinin dörtte 3'ünü Türkiye'yle yapıyor olacaktı. Ve Ermenistan'la ticari, kültürel, ekonomik, pek çok ilişkimiz olacaktı. İnsanlar gelip gidecekti, siyasi ilişkilerimiz gelişecekti ve belki bu çerçevede Karabağ sorunu da çözülebilecekti. Hâlbuki şu anda Ermenistan'ın Türkiye'yle hiçbir ilişkisi yok. Her iki taraf da bakın, Iğdır, Kars sınırın açılmasını istiyor, her iki taraf da bu ilişkiyi geliştirebilirdi ve belki de bu sorunlar çözülebilirdi. Yirmi üç yıldır iki yakın halk iki kapalı sınır komşusu olarak yaşamak durumunda kalıyoruz. Bu konudaki düşüncenizi çok merak ediyorum. Siz bir Malatyalı olarak ne düşünüyorsunuz bu sınırın açılmasıyla ilgili ve ilişkiler başlarsa sorunlar çözülür diye düşünüyor musunuz özellikle de Karabağ sorunu. Bu anlamda kapıyı kapatmak daha mı doğru bir adımdı yoksa yanlış bir uygulama mıydı, kapı açık olsaydı, bu sorunlar daha kolay çözülmez miydi diye size sormak istiyorum.

Daha sonra, Sayın Bakan, gümrüklerde çok ciddi anlamda rüşvet şahitliklerim oldu, geçmişte çünkü ben de ticaretle uğraşan bir insandım. Dosyanın arasına para koymadığınız sürece dosyanız yürümezdi. Son yıllardaki durumu bilmiyorum. Yani, bunu çok iyi bilir gümrük müşavirleri, oradaki memurlar inanılmaz mal mülk sahibi olmuş memurlar falan filan vardı, çok iyi şahitliğim var. Bu konuda son durum nedir?

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Temizleri de var, onları...

GARO PAYLAN (İstanbul) – Yok yok, öyle demiyorum.

BAŞKAN – Hayır hayır, savcılar bunu sizin aleyhinizde delil olarak değerlendirebilirler.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Olabilir.

Son durumda yani bu konuda iç denetiminiz nasıl yürüyor, iç denetim meselesi ne türlü yürüyor? Bu konuda tedbirleriniz ne âlemde onu çok merak ediyorum. Yani, çünkü otomasyona geçmeniz eminim bu konuda bayağı bir gelişim göstermiştir ama iç denetim yapılıyor mu, ne boyutta onu çok merak ediyorum.

Daha sonra şimdi ticarete geçeyim vaktim azaldı. Ben de AVM konusuna değineceğim Sayın Bakan. Şimdi, şehirlerimizde AVM enflasyonu var; bunu biliyoruz. Bazı şehirler daha yeni tanıyor ama İstanbul'da bazı semtlere bakıyoruz 7-8 AVM olan semtler var ve şu anda AVM'ler de ciddi bir krizle karşı karşıya olmak üzere. Yani her bir açıdan enflasyon aynı semtte diğer AVM'nin pastasını bölüyor ve aynı zamanda tabii ki esnafımız da ciddi bir krizle karşı karşıya, her AVM, insanları oradan çekiyor.

Bakın, "şehir kültürü" diye bir şey vardır, kent kültürü. Kent kültürünün taşıyıcısı semt kültürüdür küçük odağında ve semtteki esnaf ilişkileridir. "Kent kültürü" dediğimiz budur. Siz de bir Malatyalı olarak bunu çok iyi bilirsiniz. Yemeniciler Çarşısı'nı bilirsiniz, benim dedem yemenici. O mahallenin, o kültürün içinde doğmuş büyümüş insanlarız. Hâlbuki onlar yok oluyorlar şu an. Yemeniciler Çarşısı'na gittim geçenlerde, kan ağlıyorlar. Yani esnaf şu anda iş yapamıyor, millet AVM'ye gidiyor ve şöyle bir kültür oluştu: Residence'lar, böyle site hâli TOKİ'nin yaptığı binalar, millet arabasına biniyor AVM'ye gidiyor, arabasına biniyor AVM'den geri geliyor evine giriyor; hiçbir insan ilişkisi yok, hiçbir sosyalleşme yok. Yani sırf ekonomik kayıp olarak bakmıyorum bu olaya, sosyal bir kayıp yani insanların bunalıma girmesi demek bu. Bu anlamda ivedi tedbir almamız gerekiyor. Yani yeni AVM ruhsatı kesinlikle verilmemesi gerekiyor. Şehir dışındaysa eyvallah yani şehir dışında AVM yapılacaksa olabilir; buna çok karşı değilim ama şehir içinde zinhar AVM ruhsatı vermemeniz gerekiyor artık. Hatta olanlarına da düzenleme getirilmesi lazım.

İkinci bir önerim de: AVM açılan bölgelerde özellikle yakın çevresindeki esnafı koruyucu bir tedbir alın Sayın Bakan. Onları özellikle koruyucu bir tedbir daha almamız gerekiyor. AVM'lerden kazandığımız vergilerin bir bölümü belki AVM etrafındaki esnafı korumak için kullanılabilir. Özellikle şehirlerde Yemeniciler Çarşısı gibi olan, kent kültürünü taşıyan yerlere ayrıca bir destek vermemiz gerekiyor; bunlar çok önemli, onlar kent kültürünün taşıyıcıları çünkü.

Şu indirim dönemleriyle ilgili uygulamanız çok önemli çünkü daha sezon başlıyor, bir hafta sonra "Yüzde 20 indirim." diye etiket yapıştırıyorlar. 5 misli etiket koyup hemen indirim açıklaması... Bu ne zaman devreye girecek? Bununla ilgili takip edemedim, yasa mı gelecek, nasıl olacak bir cevap verir misiniz?

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Paylan ilave sürenizi veriyorum.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Sayın Bakan, bir de Rusya ile tekrar Suriye'ye döneceğim. Bu uçak düşürme meselesini, hani kim yaptıysa kim emir veriyse şu anda herhâlde Rusya'nın en çok işine gelen işi biz yaptık. Bir, Rusya şu anda bunun keyfini sürüyor Suriye'ye füzelerini getirdi, Türkiye burnunu sokarsa "Uçağını düşürürüm." diye bekliyor. Bir, orada bütün iddiamızı kaybettiğimiz bir pozisyon. Suriye oyununda artık biz yokuz. O uçağı düşürmemize kim emir veriyse Türkiye için tarihi bir kayıp yaşattı Türkiye'ye.

İki, Rusya'yla olan ticaretimizde ciddi anlamda baş aşağı giden bir durum var; bunu biliyoruz. Mesela, Laleli'deki bavul ticaretinden de çok iyi biliyoruz. Bu anlamda alana çıkıyor musunuz yani Laleli'deki durumu biliyor musunuz, takip ediyor musunuz çok merak ediyorum.

GÜMRÜK VE TİCARET BAKANI BÜLENT TUFENKÇİ (Malatya) – Esnafın çoğu Malatyalı.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Evet, onu diyorum çok Malatyalı esnaf var.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Sabahtan beri bir Malatya muhabbeti gidiyor...

GARO PAYLAN (İstanbul) – Mişmiş getirdi hemşerim.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 95

BAŞKAN – İzmir’ de hiç böyle söylemiyordunuz.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Şimdi, geçenlerde Eş Genel Başkanımız Selahattin Demirtaş Rusya’ya gitti ve oradaki iş adamlarıyla da görüştü, iş adamları örgütleriyle de görüştü. Bir sorun olduğunda inanın bizi arıyorlar. Yani Rusya’yla ilişkilerin bir şekilde toparlanması için çünkü hayati bir nokta bizim için her anlamda ve bunun toparlanması için bir girişiminiz var mı? Yani, Rusya duvarları, kapıları kapatmış durumda ve Suriye’deki meseleyi halledinceye kadar açmayacak gibi duruyor yani Suriye’deki muhalefeti ezinceye kadar açmayacak gibi duruyor ama ticaret erbabı bu arada eziliyor yani Rusya’yla ticaret yapan erbap şu anda eziliyor. Bu anlamda ne tip tedbirler düşünüyorsunuz?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Günal...

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Teşekkür ederim.

Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli milletvekilleri, değerli bürokrat arkadaşlarım, bu saate kadar sabreden kıymetli basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Tabii -az önce arkadaşların da söylediği gibi- faaliyet alanı aslında geniş bir Bakanlık ama baştan söyleyelim böyle bir hilkat garibesi olarak doğduğu için de maalesef arada böyle kaynayıp giden şeyler oluyor. O da Sayın Bakan yeni geldi, “Ben de geldim, bana söylemeyin.” diyecek ama Hükûmetin bir bakanı olarak hayırlı olsun dedikten sonra arka arkaya olması gerekenleri söyleyeceğiz. Çünkü burada tam kasım ayında da ona benzer bir haber çıktı ve kaldı. Bu bakanlıklar yapılırken oldu, Sayın Temizel haklı olarak bazı eleştiriler getirdi ama sakat doğum olunca ondan sonra onun tedavisi biraz zor oluyor, mecburen çocuğu kucağımızda taşıyıp veya sakat arabasıyla orada burada gezdiriyoruz; bunun başka yolu yok. Yani “Ticaret” var adında, başında “Gümrük” var. Ben daha önce de söyledim, size de söyleyeyim... İngilizcesine ne diyorsunuz bu Bakanlığın arkadaşlar buradadır.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Customs and Traditions.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Customs and Trade mi diyorlar? Ona baktığın zaman ben İngilizce okuyan birisi olsam bunu hiçbir zaman “domestic trade” olarak algılamam yani “trade” deyince. Yani, baktığınız zaman hiç kimse dışarıdan gümrükle beraber okunan ticaretin hiçbir zaman iç ticaret olduğunu düşünmez. Normal şartlarda olması gereken de odur, doğrusu da odur. “Gümrük ve ticaret” dediğimiz bugün işte aslında Ekonomi olan adı Bakanlığın içerisindeki birimlerin gümrükle beraber olmasıdır. Doğru olan iç ve dış ticaretin tek bakanlıkta olmasıdır, gümrüğün de orada olmasıdır. Milliyetçi Hareket Partisi olarak bizim de önerimiz Sanayi ve Ticaret Bakanlığının o şekliyle güçlü olması, hem sanayinin hem de iç dış ticaretiyle beraber olması, gümrüğün de orada olmasıdır. Ama o anda şahsa göre bakanlıklar oluşturulduğu için maalesef “Hayati Bey’e de öyle verelim, ona da bir şey yapalım.” deyince kaldı. Zafer Çağlayan o zaman Sanayideydi “Ben bu tarafı istiyorum.” dedi, o orayı istiyorum derken böyle bir yapı oldu; bunu yeniden düzeltmek lazım. Sadece sizin Bakanlığınızda değil, güçlü bir Ekonomi Bakanlığında kurumun biri orada, biri Başbakan Yardımcılığında, biri başka bir yerde; bu biraz dağınıklık oluyor, sonra ekonomi koordinasyon kurullarında bile koordinasyon sağlanamıyor; sorun burada. Onun için önce bunu bir kabul etmemiz lazım, sonrasında da sorunun çözümüne ilişkin hususlara geçmemiz lazım. Bunun içinde tabii teftişle ilgili konular var, diğer şeyler var. Sayıştayla ilgili her seferinde söylüyoruz, size de geçen sefer yapılan uyarılar var; önce hızlıca onları söyleyeyim çünkü bu demin söylediğimiz ticaretle ilgili kısmı var.

Evet, yani bir taraftan AVM ekonomisini teşvik ediyorsunuz, ediyorsunuz derken size değil Hükûmet olarak söylüyorum; yani, sizin de göreviniz esnafı bir taraftan korumak her ne kadar orayı çok fazla konuşacak zaman kalmadıysa kısa kısa onlara da değineceğim. Maalesef onlar arada kaynıyor ama beri taraftan sizi yine gümrükle ilgili ilgilendiren tarafında da Sayıştay raporunda teşvik belgeleriyle ilgili değerlendirmeler var; maalesef, bu beyannameler zaman aşımıyla da ilgili olduğu için, kapatılan teşvik belgeleriyle ilgili sistemin işlemediği ve hâlâ iptal edilen bu teşvik belgelerinin düzenlenen beyannamelerde eksiklik olduğunu -ayrıntısını söylemiyorum arkadaşlar biliyordur- sonuç olarak da aynı anda tabii Ekonomi Bakanlığı kapattıktan sonra siz “Yapıyoruz.” falan diyeceksiniz de nihai olarak size geliyor kapatma işlemi. Onun için de bir sistem kurulması gerektiği söyleniyor ama bir taraftan GÜVAS’ınız var, öbür taraftan “Onun içinde yok.” diyor arkadaşlar. BİLGE miydi öbür sistem de?

Şimdi yani bir şeylerde eksiklik var, veri paylaşımında. “Bilgi çağına geldik.” diyoruz, işte dijital biyometrik kimlikler, bilmem ne onları konuşuyoruz, bilgi güvenliği konuşuyoruz ama arada bunlar maalesef, birçok kurumda sadece sizde değil verilerin eksikliğinden, paylaşılmasından veya girilememesinden, öbür kuruma intikal etmemesinden doğan hususlar. Her ne kadar ayrıntısını Sayıştay bize vermese de onlara da sitemimizi söyleyelim, her seferinde sayı veriyorlar, burada da liste var, bu teşvik belgelerindeki yatırım indiriminin tutarı ne, gümrük vergisi indiriminin tutarı ne? Vazgeçilen şey de işte “120 tane örnekleme yaptık.” diyor. Diyorum ki o zaman ne kadarlık bir vergi şeyimiz var yani iptal edilmeyen? Onu da söylemiyorlar. Bu arada onlara da tekrar iletmış olalım.

Yine arkasında dahilde işleme rejimiyle ilgili -yine orada da belgelerle ilgili şeyler var- müeyyide uygulanıp uygulanmadığına dair bazı çalışmalar var. Şimdi, aynı şekilde farklı farklı bilgiler var, kısmen olanlar var diyor, hiç olmayanlar var, olup kayda girmeyenler var. Demek ki bayağı bir eksikimiz var yani üç dört ana başlıkta söylemiş.

Yine burada da söylüyorum, bir de Sayıştayda vardır tabii de bize kuşa çevirirken bunu yazmıyorlar yani arkadaşlarımız “kamu zararı” diyor, tamam, o kesinleşmesin ama potansiyel olarak tespit ettiğiniz usulsüzlük ya da hukuksuzluk ne kadar, kapatılması gerektiği hâlde kapatılmayan, devletin buradan uğradığı kaybın potansiyeli nedir? Bize onu söylemesi lazım Meclis olarak, maalesef göremiyoruz yani.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 96

Bakın, burada her şeyi vermişsiniz, mutlaka onlar da vardır çünkü liste var, kaç tanesinin kısmen, kaç tanesinin bilmem ne kapatıldı diye bir sürü ekler var, onları koymuşlar ama onlarda bir türlü miktar olmuyor yani belgenin niteliği oluyor, resen mi olmuş, kısmen mi olmuş, iptal nedenleri var, hepsi var ama bakıyoruz, bakıyoruz şey gelmiyor. Yani bu hususların düzeltilmesi lazım ki daha rahat bir şekilde bunlara önümüzdeki yıllarda gerek kalmadan... Sayıştay denetimi de düzgün yapılsın, siz de neyin ne olduğunu görün. O zaman biz de demeyelim ki... Kardeşim kiminkini iptal etmiyorsunuz, neden zaman aşımına uğratiyorsunuz diye sorarız o zaman çünkü biz sistemdeki aksaklık, eksiklik giderilmezse kasten mi var deriz.

Şimdi, adam gelmiş -buradaki haberlere bakınca demin arkadaşlarımız başka gümrüklerden bahsediyordu- ama maalesef gümrükteki şeyi alıp bütün her şeyiyle beraber Doğubeyazıt Sınır Kapısı'nda tamamını çalıp gitmişler. Gümrük memurlarımız taciz edildi, kaçırıldı, oralarda çalışma imkânları yok edildi. Bilgisayarla beraber götürüyor. Şimdi biz ne bilelim, orada ne gitti, o gümrükten kimler mal getiriyordu, beyanlarda değişiklik yapıldı mı, depolardaki bildirimler nereye gitti, onların "back up" ı var mı, merkezi de var mı? Şimdi, sistemde eğer... Yok yani aklımıza o zaman her şey geliyor. Ha, onların can güvenliği ayrı, oradaki terör olayları, gümrük çalışanlarının mağduriyeti ayrı ama kayıp olduğu zaman komple bir şeyler oluyor. Yani onun için bu konulardaki eksiklikleri gidermek lazım.

Ben birkaç tane daha şey söyleyeceğim ama unutmadan Rekabet Kurumuna da hazır elimdeyken bir soru sorayım. Başkan burada.

Üye sayısı 7, değil mi sizde?

REKABET KURUMU BAŞKANI PROF. DR. ÖMER TORLAK – 7.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Web sitesine baktım 6 duruyor hâlâ. O 7'nci üye hâlâ olmadı mı ekimde Danıştaydan, Yargıtaydan...

REKABET KURUMU BAŞKANI PROF. DR. ÖMER TORLAK – Görev süresi dolmuştu, henüz ataması yapılmadı.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Hayır, niye sordum? Size doğrudan sorayım o zaman da Danıştayda seçilen üyeyle ilgili. Bir buçuk yıllık 2 tane avukatın seçtiği, birine karar veriliyor, onunla ilgili bir itiraz mı var, 7'nci üye onlardan birisi miydi?

REKABET KURUMU BAŞKANI PROF. DR. ÖMER TORLAK – O haber doğru değil.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Hayır, bir seçim oldu mu Danıştay kontenjanından?

REKABET KURUMU BAŞKANI PROF. DR. ÖMER TORLAK – Seçildi.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Boş olan kontenjan, Danıştaydan olan eski üyemiz dolmuştu herhâlde hazıranda, temmuzda falan değil mi?

REKABET KURUMU BAŞKANI PROF. DR. ÖMER TORLAK – Danıştaydan gelecek üye.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Orası boş mu?

REKABET KURUMU BAŞKANI PROF. DR. ÖMER TORLAK – Boş şu an.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Danıştay henüz size bildirmedir, değil mi?

REKABET KURUMU BAŞKANI PROF. DR. ÖMER TORLAK – Danıştay bize bildirmiyor, Bakanlar Kurulu...

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Yok, yok yani size dediğim, hani seçip 2 tane aday bildiriyor ya, birisine...

REKABET KURUMU BAŞKANI PROF. DR. ÖMER TORLAK – Seçim tamamlandı.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Tamamlandı mı, aday belli mi?

REKABET KURUMU BAŞKANI PROF. DR. ÖMER TORLAK – Evet.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Yani o üye burada var mı? Ben onu göremedim, onun için diyorum. Eksik olan o.

REKABET KURUMU BAŞKANI PROF. DR. ÖMER TORLAK – Hayır, hayır, ataması yapılmadı.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Ataması yapılmadı.

Kim geliyor peki?

BAŞKAN – 2 kişi varmış zaten, 2 kişiden 1 tanesi.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Hayır, hayır, atama belli olduğu zaman...

REKABET KURUMU BAŞKANI PROF. DR. ÖMER TORLAK – Danıştay Genel Kurulu 2 isim seçiyor, Yargıtayda olduğu gibi. Genel kurulun seçtiği 2 isim Bakanlar Kuruluna...

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Tamam, Bakanlar Kurulundan daha çıkmadı mı, onu soruyorum.

REKABET KURUMU BAŞKANI PROF. DR. ÖMER TORLAK – Bakanlar Kurulundan çıkıp çıkmadığını bilmiyorum.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Ha, daha bilmiyorsunuz. Nasıl bilmezsiniz Başkanım, çıktıyla size zaten 1 üye gelecek. Ben de bilmiyorum da onun için soruyorum yani çıkmadıysa... Zaten çıksa size bildirmeleri lazım.

GÜMRÜK VE TİCARET BAKANI BÜLENT TUFENKÇİ (Malatya) – Bakanlar Kurulundan çıkmadı.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Bence de yani çıksa herhâlde Sayın Bakanın haberi olur, imza atırırlar en azından.

GÜMRÜK VE TİCARET BAKANI BÜLENT TUFENKÇİ (Malatya) – Haberimiz olur.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Yani toplantıda olmasa da bir imza atarsınız Sayın Bakanım, haberiniz olur.

Yok, şimdi, bu gibi şeyler diğer üst kurullarda da daha önce yaşadığımız şeyler. Ben, gündüz sizden önce Sayın Ulaştırma Bakanına çok daha ağırlığını söyledim, TÜRKSAT'ın, Turkcell'in yönetim kurulu üyelerine baktık, bütün siyasetleri oraya doldurmuşsunuz. Buralar teknik kurullar yani BDDK'da da aynı. Zaman zaman, evet, nitelikli arkadaşlar olabilir ama o süreç... Niye koyuyor kanun koyucu? "Şu kadar şu alanda eğitim almış olsun, şu kadar tecrübesi olsun." diyor. Öyle birini bulun. Yani onun için bu

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 97

gibi şeyler hemen kafamızda soru işaretleri yaratıyor. Turckcell gibi dünya devi bir şirkete getirmiş arkadaşlarımız hiç alakası olmayan... 2 kişinin alakası var konuyla, ötekilerinin hepsi siyasi.

O nedenle aklımıza geldi Başkanım, soruyu görünce de soruyoruz. Zaten önce soruyoruz ki doğrudan suçlamada bulunmayalım diye. Neden? Çünkü Rekabet Kurumu, o anlamda, bütün kurulları ve sektörleri kesen, ekonominin sağlıklı işlenmesini sağlayacak olan, diğer unsurları da karşılayacak olan kendine göre görevi var.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Günel, toparlayın lütfen.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Ama Rekabet Kurumu ise bütün hepsinin üzerinde, genel anlamda, SPK'ya tabi olanları da BDDK'ya tabi olanları da diğer anonim şirketlerin hepsini denetlemesi ve bu konulardaki düzenlemeyi yapması gereken kurum olduğu için o konularda hassasız.

Başkanım, toparlayacağım ama şimdi burada esnafı ilgili de bazı şeyler vardı. Onları da hızlıca Sayın Bakana iletayım. Çünkü bizim de MHP olarak onlarla birtakım çalışmalarımız oldu ve buraya geldikleri zaman da iletiyorlar. Özellikle yeni kurulacak iş yerleriyle ilgili, esnafımızla ilgili seçim beyannamesinde biz de vadedmiştik. O gibi şeyler ortak olduğu zaman buradan da hızlıca çıkarıyoruz. En az beş yıllık bir şey sonrasında bunların yani vergiden muafiyetleriyle ilgili... Çünkü birçok yere işte bakın, koca koca iş adamlarının teşviklerinde bir sürü aksama oluyor, teşvik belgesi kapatılmıyor veya dâhilde işleme rejime ilişkin beyannameler geç kalıyor ama esnafa küçücük bir şey oldu mu vallahi SGK da kafasına çokuyor, maliye de kafasına çokuyor çünkü gariban buluyorlar ya, ötekiler gibi size ulaşmıyorlar. Yani bir yerden, bir yerden gelmediği için küçücük bir tane bir şey çıktığı zaman hapı yuttu. Bununla ilgili de birçok hem finansman konusunda talepleri var hem yeni kurulacak yerlerle ilgili talepleri var, mesleki belgelerle ilgili -bazılarında kanunen çözülmüş olmakla beraber- uygulamada sıkıntılar var -yani bazıları çözülmüş gibi ama uygulamada devam ediyor- eğitimleriyle ilgili sıkıntıları var. Bir de onlar aslında bir esnaf garanti fonu gibi bir şey istiyorlar ama belki İşsizlik Sigortası Fonu'ndan esnaflarla ilgili de BAĞ-KUR'lu olarak belki görülüyor, onlar da kaldığı zaman ayrı bir düzenleme yapılabilir mi bilmiyoruz. Onların da bu tarz bir şeyi, TESK Başkanının da size iletmediğini biliyorum. Dolayısıyla özet olarak onları da söylemiş olayım.

Tam buraya gelmişken baktım, gündüz söyledim ama Abdulkadir yok yine, belki uğrar buralara diye...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Günel, toparlayın lütfen.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Başkanım, şimdi Sayın Bakana da onu söyleyelim.

Önceki gün gazetede bir şey okudum, ondan aklıma geldi Sayın Bakanım. Bugün de Polatlı'da zamlarla ilgili, Sayın Binali Yıldırım'a sorduk yani MHP'li belediye seçildi diye ondan mı yapıyorsunuz diye üç sefer, dört sefer 3 misli zam yapmışlar yani Polatlı 88 kilometre, öbürünün yarısı kadar, diğeri 3 misli mesafede, onlara yüzde 9 zam gelmiş.

Şimdi, Abdulkadir Bey Yozgat'ta tabii. Orada da ilçe kooperatiflerden birisi MHP'den aday olmak gibi bir hataya düşmüş. Dolayısıyla adamın bir türlü kredisi Halk Bankasından hiçbir ekşiği olmamasına rağmen verilmiyormuş. Şimdi, bu gibi şeylerde -küçük zaten bunlar, ilçeler, biliyorsunuz- daha duyarlı olmak lazım. O parti, bu parti değil, esnafımız geliyor, her yerden aday olabiliyor. Bunların yazılması bile, bana göre aslında aklımızdan geçmesi bile çok yanlış şey ama demek ki bir şeyler oluyor ki kalkıp Başbakan'a kadar Sayın Başkan yazı yazmış. Bilmiyorum görürsem Abdulkadir Başkana kendim soracağım ama göremedim.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Günel, son cümlelerinizi alayım.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Toparladım zaten.

Şimdi size sormuş olayım: Hakikaten küçük esnafımızın desteklenmesi her yönden, bu Ahilik kültürünün, geçmişten bugüne lonca kültürünün taşınmasında, Türk kültürünün oluşumunda önemli bir yeri olan kurum. O anlamda da biraz daha desteklenmesi, bu AVM furiasının arasında onlara da bu desteğin sağlanması gerektiğini düşünüyoruz.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Günel.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Bu kapsamda bütçenizin hayırlı olmasını diliyoruz. Sadece sizin değil, dâhilde işleme rejimi aynı zamanda Ekonomi Bakanlığıyla beraber de etkin bir şekilde olması için defalarca konuştuk, bir eylem planında yine var ama maalesef eyleme geçemediğimiz için kaldı. Öyle bir şeyin de bir an önce burada yapılması gerektiğini, Milliyetçi Hareket Partisi olarak da bu konudaki yapıcı çalışmalara destek olacağımızı bir kez daha tekrarlıyor, hayırlı olmasını diliyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Günel.

Sayın Erdoğan...

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Sayın Başkan, değerli üyeler; şimdi, ben, ilk tabii Rekabet Kurumuyla başlayayım çünkü Türkiye'de çok önemini bilmediğimiz ama sağlıklı bir ekonomi için en önemli kurumlardan biri Rekabet Kurumu. Yani eğer bir ülkede... Tabii, benim tasvip ettiğim bir sistem değildir liberal ekonomik sistem ama liberal ekonomik sistemi uyguluyorsanız en temel kurumlardan biri rekabet kurumudur çünkü liberal ekonomik sistem ekonomik sistemin, kapitalizmin doğasında tekelleşme vardır, bunun birtakım teknik sebepleri var, azalan maliyetler yasaının gerektirdiği, büyüdükçe şirketlerin daha kârlı hâle gelmesi ve küçükleri yutması dolayısıyla tekelleşme meselesi. Bu yüzden liberal ekonomik sistemi uyguluyorsanız çok güçlü, bağımsız bir rekabet kurumu olmalı. Şimdi, ben bakıyorum... Mesela bunun tarihte çok önemli bir örneği vardır. Bu Daniel Yergin'in Petrol kitabını anlatırken "Standart Oil" diye Amerikan'ın en büyük şirketi vardır meşhur Rockefeller'in şirkettir bu. Bu Rockefeller'in şirketine karşı da, bunun

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 98

7 kardeşe "Seven Sisters" diyorlar bölünmesi de işte bu rekabet hukukuyla alakalı bir şeydir ve bunu da -kadın gazeteciler burada var- bir kadın gazeteci Ida Tarbell sağlamıştır ve tarihin en önemli başarısıdır yani halkların kapitalizm karşısındaki en önemli başarısından biri de bu Ida Tarbell'in başarısıdır. Ama biz kendi ülkemize dönüp baktığımızda, mesela telekomünikasyon sektöründe hâlâ TELEKOM şirketi tekel, üstelik bir sürü politika belirlendi, bilmem ne yapıldı ama sabit telefon konusunda yüzde 85-90 oranında TELEKOM tekel ve kimse gıkını çıkarmıyor, Rekabet Kurumu da gıkını çıkarmıyor. Mesela cep telefonu şirketi aralarında ciddi bir tröst olduğu belli. Cep telefonu yani... 49 dolar veriyordum bundan 7-8 sene evvel Amerika Birleşik Devletlerinde televizyon, cep telefonu, İnternet hem de ışık hızında -hani bizimki gibi değil yani gerçek ışık hızında- şimdi ben bakıyorum zavallı insanlarımızın ödediği cep telefonu faturasına, İnternet faturasına gerçekten fahiş, belli ki üç şirket arasında gizli bir anlaşma var, illa oturup imzalamaları gerekmiyor. Ama bundan daha büyük bir şey var, banka var, çoğu yabancı olan bu bankaların kendi aralarında bir araya gelip dosya parası bilmem neyi de koyduğunuzda tefeci faizi uygulaması belli ki aralarında bir bağ var. Ama diyorum ya, bu piyasa sopası siyasilerin üzerindeki en büyük sopadır ve ben, bu bağımsız düzenleyici denetleyici kuruluşlara inanmadığımı söylemişim. Böyle bir inceleme başladı, BDDK Başkanı kıyameti kopardı "Bankalar zarar görür, piyasalar zarar görür." diye. Zaten bu piyasalar zarar görür dolayısıyla piyasalarda ağırlıklı yabancıların eline geçtiği için müstemleke memleket hâline geldik. Onun için Rekabet Kurumu çok önemlidir ama Sayın Başkan kusura bakmasın bizim ülkemizde çok iyi görev yaptığını düşünmüyorum, çok cesaretli adımlar atmak lazım. Bakalım neyi karıştıracaklar bu piyasalar? Bu halk bu kadar karışmışken, nedir bu piyasaların bizim üzerimize saldırdığı korku? Nedir bu telekomünikasyon şirketlerinin yaptığı? Bir inceleyin fiyat hareketlerini, göreceksiniz ki dediklerimde haklı çıkacağım.

Sayıştay raporlarında var yatırım teşvik belgesi meselesi var. Yatırım teşvik meselesi şudur: Teşvik belgeli ithal ediyorsunuz ama teşvik belgeniz iptal edilmesine rağmen gümrük vergisi ödemediğiniz hâlde geri alınmıyor. E, siz bunu yatırım amaçlı getirdiniz, demek ki yatırım amaçlı kullanmayıp başkalarına vermişsiniz veya amacında kullanmamışsınız, bu vergilerin geri alınması lazım ama eksiklik varmış, onu tespit etmişler. Yap-işlet-devret modeli çerçevesinde işletilen gümrük kapılarında ciddi sıkıntılar olduğu belli. Öncesinde yapılan hesaplamalar, bu şirketlerin uygulamaları konusunda tespitler var. Bir de Sayıştayda yurt dışına gönderilen gümrük personelinin maaşlarıyla ilgili tespitler var. Ben de gittim. Ben buna katılmıyorum değerli arkadaşlar. Yani gerçekten personelin özlük hakları... Zaten kamu bürokratlarının özlük hakları çok kötü, onlarca konu varken bence Sayıştay yani yaza yaza bunu yazmasını da ilk kez içerliyorum. Çünkü "Gönderilen personelin maaşının yüzde 60'ı verilecek." deniyor. Bize Hazinede bunu yaptılar, haksızlar. Maliye yüzde 100'ünü veriyor, Maliye raporunda böyle bir tespit yok. Yurt dışına göndermişsiniz bu bürokratları. Yurt dışında temsil çok önemli, yüzde 100'ünü elbette alması gerekiyor ve Sayıştay raporu konusu edilmemeli. Eğer biz çözeceksek de yasal altyapısını hazırlayalım çünkü Hazine yüzde 60'ını veriyor, Maliye yüzde 100'ünü veriyor, büyük bir haksızlık var bu konuda.

Sayın Bakan, ben bir ekonomi bürokratyıydım, şimdi siz ekonomiyle ilgili bir bakarsınız, Hazineden sorumlu Bakan var, Maliye Bakanı var, siz varsınız. Ekonomi bürokratlarının durumu her gün daha kötüye gidiyor. Her kurum ek maaş zamları aldı polis alıyor, Sayıştay alıyor, hâkimler alıyor hepsi ek zam alırken ekonomi bürokratları ek zam alamadı, rutin maaş artışıyla gidiyorlar ve rutin maaş artışı da büyümeyi içermediği için ve hayatın bir sürü yeni ihtiyaçları -mesela cep telefonu faturası bu kadar ödemiorduk biz 2002 yılında- karşısında gittikçe yoksullaşıyor bürokratlar. Bu bahsettiğimiz bürokratlar kim? 120 milyar dolarlık ihracat, 180 milyar dolarlık ithalat, toplamda 300 milyar dolarlık bir sektörü son derece karışık bir mevzuatla yönetmeye çalışan ve toplumdaki algısı da ne yazık ki -işte Garo Bey de söyledi- bozulmuş ama içerisinde bir sürü temiz, namuslu insan olan çünkü temiz ve namuslu insanlık şudur: Önünüze fırsat gelecek gümrük gibi, tapu gibi bir yerde çalışacaksınız, siz, burada bu işleri reddediyorsanız test edilmiş namuslu adamlarsınız demektir. Onun için, iyi bir devlet, köklü bir devlet bu insanlara görevlerinin hakkını verir. Şimdi bakın, bir personelinizi İstanbul'a gönderin, harcırah 30 lira. Ya, tekstil sektöründe en düşük ücretli yerde bile 15 liradan düşük ücrette yemek yiyemiyorsunuz, üç öğün yemek yiyecek, ulaşım parasını verecek. Nasıl yapacak? Şimdi gönderdiniz gümrük müfettişini İstanbul'a teftişe, milyarlarca dolarlık teftiş yapacak. Verilen harcırah parasıyla -değeli milletvekilleri bu çok önemli- iki yıldızlı bir otelde kalamıyorlar. Eskiden kamu misafirhaneleri vardı, şimdi onlar da yok. E, ne olacak bu müfettiş cebinden yiyecek. Gönderiyorsunuz altı ay turneye, "En büyük holdingleri denetle." diyorsunuz. Holdingden araç istese bağımsızlığı zedelenecek, verdiğiniz harcırah ortada, otobüse bile binemiyor ki. Bunlar bir de bir gümrük müfettişi, bir gümrük uzmanı öyle torpille falan işe giremiyor, üç aşamalı sınavdan geçiyor, muavinlik dönemi var, kıyafetinden konuşmasına kadar her şeyine dikkat etmesi gerekiyor, sonra çok zor bir yeterlilik sınavından geçiyor, ondan sonra, bunun üstüne en ağır görevler geliyor çünkü siyasi baskı olabiliyor, başka şeyler olabiliyor, şirketlerin baskısı olabiliyor, iftiralarla da karşılaşma riski var, namusluları için temizler için, çoğunun da böyle olduğunu düşünerek söylüyorum. 25 yıllık bir gümrük başmüfettişinin aldığı para 5 bin lira. Bakın, 5 bin lira alıyor ve bu kadar sınavdan geçmiş, devletin köklerini oluşturan, devletin entelektüel zekâsını oluşturan, en üst düzeye adam yetiştirdiğimiz yerler. Hani, devletimizi çok seviyoruz, bilmem ne diyorsak buralarda kaliteli devlete bakmak zorundayız.

Şimdi, Sayın Başkan, bu harcırah meselesini biz burada çözelim çünkü sayın bakanlar, ne yazık ki, valla Ali Babacan da, Mehmet Şimşek de getirmediler bu meseleyi bu ülkenin önüne, getirmediler, Başbakana anlatamadılar konuyu, bari siz anlatın çünkü bundan sonraki arkanızdaki bütün bürokratlar hayırla ansınlar sizi. Bunu samimiyetle söylüyorum, devletin ihtiyacı olduğu için söylüyorum, bir önyargıyla söylemiyorum. Bunların özlük haklarını Sayıştay denetçileriyle denk seviyeye getirin, ondan sonra da eğer şaibeli işlere bulaşıyorlarsa ve delillendiriliyorsa, iftira değilse babamızın oğlu olsa gözünün yaşına bakmayalım çünkü bunu yaptığınız takdirde... Bakın, bu ülkede 120 milyar dolar ihracat var diyorum. Bütün gümrükçüler, dış ticaretçiler, Hazineciler bilir bu ülkede ciddi bir hayali ihracat sorunu vardır, minimum yüzde 10'dur hayali ihracat sorunu, 180 milyar dolar düştüğü hâlde ithalat var ve bu ülkede

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 99

düşük bedelli bir ithalat sorunu vardır. Çin'den, Kore'den, Irak'tan getirilen malları kimse tam beyan etmez çünkü vergisi yüksektir, kaçırabildiği kadar kaçırmak... Bu ne demek? Bizim cari açığımız bildiğimizden yüksek değerli milletvekilleri. Bu, hep tarihte böyleydi. Daha önceki hükümetlerde ne oluyordu biliyor musunuz? Şimdi araba hızlanıyordu tam 60 kilometreye geliyordu duvara vuruyordu. Biz buna "kriz" diyoruz, farı tamponu dağıtıyordu. Şimdi, ne hâle geldik biliyor musunuz, bu güçlü hükümet sendromu. Şimdi, araba hızlanıyor, duvarı geri çekiyor Hükümet, yüzde 50 aldık, bilmem ne falan filan... Araba 120'ye geliyor, duvarı biraz daha çekiyor, duvarı yok etmiyoruz. Korkum şu: 180'le duvara vurursunuz. 180'le vurduğunuz zaman farla tamponla kurtulamayabilirsiniz. Yani iş gittikçe sıkışıyor. Bu yüzden bunları kontrol etmek gerekiyor. Cari açığın bildiğimizden yüksek olması şu demek: Bizim borcumuz, finansmanımız çok artıyor demek, bu ülke için temel bir risk hâline geliyor.

Dâhilde işleme rejimi çok önemli ama ben yine bu... Dâhilde işleme rejimindeki sıkıntı da şu değerli arkadaşlar, diyor ki: "Ben ihraç edeceğim." İhraç edeceği için ihracat teşviki amacıyla yaptığı ithalatta, biz buna normal ithalatçının aldığı verginin birçoğunu almıyoruz. Sonra getiriyor içeriye, ondan sonra yaptığı ihracat... O hayali ihracat, şişirme ihracat dediğimiz şey var ya, bu rejimin yumuşak karnı -demin Sayın Bakan söyledi ama çok teknik detayına girmedim- dediği bu. Bu sefer ne yapıyor? İç piyasaya sürüyor malını. Mesela şöyle bir şey yapıyor: Kore'den parçalarını topluyor, receiver yapıyor şu bildiğimiz televizyonlarda kullandığımız receiver var ya, "Ben bunları Bulgaristan'a satacağım." diyor. Bulgaristan'a sahte gümrük beyannameleri düzenliyor, içeride milyonlarca receiver'ı içerideki piyasaya satıyor. Normalde receiver yapan adamın önüne geçiyor. Ve bu yani tekstilde böyle, şeker meselesinde böyle, birtakım ürünlerde böyle ve bu Türkiye'nin kanayan bir yarası bunun sektörel bir değerlendirme yapmıştır muhakkak.

BAŞKAN – Lütfen toparlayalım.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) - Tamam.

Bu dâhilde işleme rejimi meselesini derleyip toparlamazsak başımıza bela açacağız. Ama yine tekrar dönüyorum, son sözlerimi tekrar bu ekonomi bürokrasisiyle alakalı kullanmak istiyorum. Bütün bu söylediğim şeyler ekonomi bürokrasisinde özellikle uzmanlara -ve müfettişler de dâhil olmak üzere- bir başlangıç yapmazsanız ciddi bir nitelik sorunuyla karşı karşıya kalacaksınız. Bizim mesleğe girdiğimiz yıllarda müfettiş olmak büyük bir rüyaydı, kontrolör olmak, uzman olmak büyük bir rüyaydı. Yıllarca buna çalışıyorduk. Şimdi çocuklar sınavlarda buraları tercihler etmiyorlar, özel kurumlara gidiyorlar. Onun için bir araya gelin, devleti... Diyoruz ya "Bu kadar yol yaptı." İyi yol yapmak istiyorsanız, iyi ithalatınız olsun istiyorsanız, iyi AR-GE'niz olsun istiyorsanız, burada sorduğunuz sorulara kaliteli cevaplar almak istiyorsanız ve siz, 13 yıllık bir Hükümet olarak, devletin aklını oluşturacak, yüz yıl sonra, bin yıl sonra da devletin aklını oluşturacak bu ekip tarafından, bu önemli insanlar tarafından iyi hatırlanmak istiyorsanız devletin bütçesine çok yük getirmeyen bu özlük haklarını düzeltmek durumundasınız, bu harcırahları düzeltmek zorundasınız. Eğer bunu yapmazsanız bunun doğrudan sonuçları olacaktır. 30 lira harcırahla geçinemeyen, 2.000-2.500 lira maaşla geçinemeyen gümrük memuruna milyarlarca doları emanet edemezsiniz. Bu bizi kontrol zafiyeti oluşturur.

Sayın Bakan, hassaten rica ediyorum, diğer bakanlarla hemen bir araya gelin, yapacağınız en önemli hizmet Türkiye'ye bu olacaktır, ekonomi bürokratlarının durumunu düzeltmek.

Çok teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Erdoğan.

Sayın Usta, buyurun lütfen.

ERHAN USTA (Samsun) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Başkan, Sayın Bakan, Komisyonumuzun değerli üyeleri, değerli bürokrat arkadaşlar, basınımızın temsilcileri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Ben de önce, Sayın Bakan, bu Bakanlığın yapısıyla başlamak istiyorum. Maalesef ben geçmiş konuşmalarımda da hep vurguladım. Bu kanun hükmünde kararnamele ilgili ciddi hatalar yapıldı. En büyük hatalardan bir tanesi de sizin Bakanlığınızda yapıldı. Yani hiç olmayacak bir şey. Gümrük ile iç ticaretin birleştirilmesi. Dünyada örneği var mı, bilmiyorum. Aslında başlangıç çalışmaları da o şekilde değildi. Gümrük ile dış ticareti birleştirecek bir çalışma yapılıyordu. Bir aydan fazla, belki iki ay civarında, ben yakinen biliyorum, o şekilde çalışıldı ama son anda bir şeyler oldu, bizim Kalkınma Bakanlığı için de aynı şey oldu, diğer başka taraflarda böyle. Yani ben onu diyorum. Rastgele çekseniz, böyle bir tombala çeker gibi çekseniz rastgele, bu kadar kötü olmaz. Hepsi en kötüsü oldu. Yani gümrük ile iç ticaret birleşti. Yani hiç olmazsa gümrük ile dış ticaret birleşse, gümrük yalnız kalsa, başka bir şey olsa bundan daha iyisi olurdu. Böyle bir yanlışlık yapıldı. Bu yanlışın düzeltilmesi lazım. Umarım Bakan olarak siz de bu yanlışın düzeltilmesi yolunda katkı verirsiniz diye düşünüyorum çünkü diğer bakanlıklarda da var.

Son şeyi takip edemedim ama partinizin 7 Hazirandaki seçim beyannamesinde zaten bu bakanlıkların yapısının yeniden ele alınması şeklinde zannediyorum bir tedbir vardı. Yani KHK'yla bozulanları düzeltmeye yönelik bir politika da var diye hatırlıyorum.

Şimdi, bu ticaret konusu. AVM meselesi benim de notlarım arasında var. Bu son derece önemli bir mesele. Bir defa ne açıdan önemli? Biz diyoruz ki: "Yurt içi tasarrufları artıracaktır." Fakat gidiyoruz, sürekli insanların tüketim iştahını artıracak şekilde alışveriş merkezleri yapıyoruz. Bu açıdan önemli. Yani tüketime, halbuki, aşırı tüketime özellikle kısılması lazım. Biz diyoruz ki: "Kaynaklarımız kıt. Kıt kaynaklarımızı üretken alanlara yatırmamız gerekir." diyoruz. Yani bize geri dönüşü olan, istihdam yaratacak, üretim yaratacak alana yatırmamız gerekir diyoruz, gidiyoruz, tekrar AVM'ye yatırıyoruz. Yani AVM'nin hem inşaatı, inşaat yapım aşaması, yani onun sadece sermayesi ona eklenirken yapılan iş yanlış hem de daha sonra sürekli ürettiği aslında bir yanlış var. Tabii, bundan kastımız hiç AVM yapılmasını değil. Dünya nereye gidiyorsa ister istemez oraya doğru gideceksiniz. Ama bu piyasanın

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 100

düzenlenmesi lazım. Yine AVM'lerin mahzurlarına geldim. Düzenleme işini sonra söyleyeceğim. Bir de tabii ithalatı da çok tetikleyen bir şey. Yani orada satılan ürünlerin önemli bir kısmı da ithal ürünler, bir zincir. Yani zaten ürün Türkiye'de üretilmiyor çoğu zaman. Bilmem ne, isim vermeyelim, marka, Mısır'da, Endonezya'da, bir yerde üretiliyor, Türkiye'ye geliyor, satıyor, firma yabancı, satılan ürün yabancı, kârını da transfer ediyor, çekiyor, gidiyor. Yani sizin cari açığınızı sürekli artıracak kâr transferleri yoluyla veya ithalatınızı büyük ölçüde artıracak bir unsur. E şimdi küçük esnafı öldürüyor. Yani şehrin içerisinde AVM. Olacak iş değil. Yani trafiği öldürüyor. Zaten her şey altüst olmuş durumda. Hiçbir şekilde... Şuradaki Panoraya bir bakın. Yani oradan hareket etme imkânınız yok özellikle belli saatlerde, hafta sonunda oranın getirdiği trafik her tarafı kilitliyor, gidiyor. Şehrin içerisinde, konutların içerisinde alışveriş merkezleri. Esnaf filan kalmadı. Yani büyük ölçüde öldü. Artık küçük ilçelerde de daha değişik modlarda yine alışveriş merkezleri, o zincirleri görüyoruz. Şimdi bunların disipline edilmesi lazım, bunların düzenlenmesi lazım, bunların, işte, geçmişte de birtakım çabaları oldu, şehir dışına taşınması lazım. İşte, belli büyüklüklerin... Şu anda onun bir kriteri varsa o kriterler yetersiz, bunu bilmek lazım. Yani ben şimdi oturduğum yerde de, hemen dibimizde, bizim sitenin olduğu yerde koskoca bir AVM yapılıyor. Yıldız'da da öyleydi. Şimdi isim vermemek için söylemiyorum. İşte, bizim orada, lojmanlarda, hemen dibimizde AVM. Yani her şeyi bozuyor. Dediğim gibi, trafiği, kültürü. Yani insanlar eğlenceye, bir başka yere gezmeye filan giderken artık AVM'ye gezmeye gidiliyor. Böyle saçma sapan bir şey. Böyle bir kültürel bozulma. Bunlara bir mâni olmak lazım. Bunlarla Bakanlığınızın ilgilenmesi lazım.

Tabii, Bakanlık içerisindeki bu dengeleri nasıl yapıyorsunuz, bilmiyorum. Benim gördüğüm kadarıyla, normal olarak da Bakanlığın ana omurgası gümrük kökenli. Sanayi Bakanlığından gelen arkadaşlar da vardır ama bunlar da, tabii, Bakanlık içerisinde çok da kolay olmaz herhâlde bu yapıdan dolayı da ayrıca.

Bu geldi, ekonomiyi de tıkadı iktisadi açıdan bu AVM işleri. Arkadaşlar bilir, burada sürekli eleştirdiğim bir şeydir. Yani bu yanlış bir iktisat politikası ve inşaatla kalkınma olmaz. Bunu da bilmek, görmek lazım. Daha fazla uzatmayacağım.

Şimdi diğer bir husus: "Bu yurt içi tasarrufları artırmamız gerekir." diyoruz. Bununla ilgili, biliyorsunuz, işte, Hükûmetinizin açıkladığı bir program var. Bu programda da özellikle israf kısmıyla ilgili olarak Bakanlığınıza önemli görevler verilmiş durumda. Burada, özeldeki, vatandaştaki aşırı tüketime veya israfa, işte, mükerrer tüketim, kalitesiz ürünler, özellikle ithal ürünler veya yurt içerisinde üretilsin, önemli değil, onlara ilişkin olarak oradaki çalışmaların çok önemli olduğunu, bu çalışmaların ihmal edilmemesi gerektiğini düşünüyorum.

Şimdi diğer bir husus, bu dâhilde işleme rejimi konusu, benim de çok hassas olduğum bir konu. Bu geçen torba kanun geçerken hem Plan Bütçe Komisyonu hem de Genel Kurulda bu konuyu detaylı bir şekilde tartıştık. Yani bu bir defa, yolsuzluğun, usulsüzlüğün kapısı hâline geldi bu ülkede. Bunu kaldırmak lazım. Hükûmet de bunu kaldırmaya niyetli. 5 tane doküman da, Genel Kurulda konuşurken onu söyledim, planda, "Dâhilde işleme rejimi sistemini, işte, şöyle düzelterek, böyle düzelterek." diye yazıyoruz. Planda yazmışsınız, orta vadeli programda yazmışsınız, yıllık programda yazmışsınız, ithalat bağımlılığının azaltılması öncelikli dönüşüm programında yazmışsınız, 5'inci olarak da 2016 yılı 64'üncü Hükûmet Eylem Planı'nda yazılmış. "Dâhilde işleme rejimi düzenlenecektir, çekidüzen verilecektir, şöyle yapılacaktır, böyle yapılacaktır." Burada Meclis, torba kanunda, dâhilde işleme rejimini hiçbir şeyini düzeltmeden beş yıl daha uzatacak bütün itirazlarımıza rağmen, sayın değerli dostlarımızın katkılarıyla ve Hükûmetin ve buradaki Sayın Bakanlığın katılıyor ben bu... Daha doğrusu, tasarıydı zaten, önerge de değildi. Hükûmet bir yandan bunları söylüyor, bir yandan da bu sistemi beş yıl daha uzatacak bir kanunu da Meclisten geçiriyor. Yani bunları anlamak mümkün değil. Hükûmetinizin iş yapış tarzını hiçbir şekilde zaten anlayamıyoruz.

Diğer bir husus: Biraz parça parça olacak. Konu da dağınık, iş de dağınık. İşte, gece vakti. Şimdi, bir tane beyanatınıza rastladım Sayın Bakan. "İhracat 2016'da 200 milyar doları aşar." diyorsunuz. Bu nasıl bir ihracattır? Bu bizim konuştuğumuz ihracatsa öyle bir ihracat yok. Hükûmetin programındaki, orta vadeli programındaki ihracat hedefi de zaten 155,5 milyar dolar. Ki bunun da olup olmayacağı filan çok muğlak. Şu andaki göstergeler daha, tabii, yılın çok başındayız ama ihracatta sürekli aşağı giden bir ivme var. Bu olacak gibi bir şey değil. Bunun içerisinde acaba burada öyle bir açıklama yok da, yani "Hizmet ihracatı da mı var?" desem. Ama herhâlde Gümrük Bakanının hizmet ihracatından bahsetmesi, Ekonomi Bakanı mal ve hizmet ihracatını birlikte söyleyebilir ama öyle bir açıklamamız var. "İhracat" dediğiniz zaman bizim anladığımız mal ihracatıdır. Buna da bir açıklama getirirseniz sevinirim. Böyle bir kafa karışıklığı oluyor bu ihracat işlerinde.

Bu arada hemen şeyi de söyleyeyim, bu 500 milyar dolar ihracat, biliyorsunuz, hedefi vardı. Bu hiçbir şekilde ulaşılamayacak bir hedef hâline maalesef uyguladığınız politikalar sonucunda gelmiştir. Yani niye gelmiştir? Mesela orada 500 milyar dolar ihracat hedefinde 2018 için ihracat hedefi 272 milyar dolardır. En son açıkladığınız orta vadeli programda ihracat hedefi 200 milyar dolara düşürülmüştür, yani 2018 için olan bazı 70 milyar en iyi ihtimalle, çünkü o da sizin hedefiniz, ona da ulaşıp ulaşılmayacağı belli değil. 70 milyar aşmış bir şeyin 200 milyardan 2023'te 500 milyar dolara çıkması gibi bir şey düşünülemez. 2018-2023'ü aynı artış almış olsak bile -ki o çok mümkün değil bugünkü trendlerle- yani 2018 ve 2023 arasındaki artışı aynen koruyup 200 milyar doların üzerine koysanız bile 360 milyar dolar oluyor. Yani kendi varsayımları içerisinde, tamamen Hükûmetin rakamlarıyla konuştuğumuzda bile 360 milyar dolar oluyor. Artık şu dürüstlüğü göstermek lazım: Bu 500 milyar dolar hedefi gerçekçi bir hedef değildir, biz bu hedefleri revize ediyoruz erdemini Hükûmetin göstermesini bekliyoruz, yoksa artık hiçbir sözünüz inandırıcı değil, onu özellikle ifade etmek istiyorum.

Şimdi, esnaf da tabii sizin alanlarınızdan bir tanesi. Esnafın, biliyorsunuz, asgari ücret artışıyla sosyal güvenlik primlerinde yüksek bir artış oldu.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 101

BAŞKAN – Sayın Usta, lütfen toparlayın.

ERHAN USTA (Samsun) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Bunun ekonomi üzerinde yarattığı olumsuzlukları gidermek için işte bir kısım destek verildi, aylık yaklaşık 100 TL civarında. Fakat tabii, esnaf sizin konunuz olduğu için söylüyorum, esnafın sosyal güvenlik prim yükünde de bir artış oldu. Orada da esnafı rahatlatacak -çünkü zaten, işte, zar zor, kıt kanaat geçinen bir kesim- bir şey yapılması lazımdı. Bizim de buna ilişkin önergelerimiz yine iktidar partisi milletvekilleri tarafından reddedilmiştir ama böyle bir ihtiyaç vardır.

Şimdi, bu kaçakçılık konusunu Genel Kurulda da size soru olarak ben yöneltmişim. Şimdi, tabii, Gümrük Bakanlığının en temel uğraşı alanı kaçakçılık meselesi. Özellikle vergisi yüksek mallarda kaçakçılık var, bu normal. Yani kaçakçılık normal değil de, insanların veya işte, kurumların, bireylerin, her neyse, kaçakçılığa meyilli olması normal çünkü ciddi bir fiyat farkı oluyor, o da vergiden kaynaklanan.

Şimdi, akaryakıt kaçakçılığıyla ilgili oranların yüzde 20 civarında olduğu, o civarlarda bir oran olduğu daha çok konuşuluyor, tabii, bunlar tam bilinmemekle birlikte.

Tütünde 2014 oranı yüzde 20,7'ymiş, sizin konuşmanızda 2015 için tütündeki -sigaradaki daha doğrusu- kaçakçılık oranının yüzde 11,6 olduğu ifade ediliyor. Sayın Müsteşarın da bakarken bir açıklamasında bu oran vardı, ben bu raporu İnternet'ten aradım, bulamadım. 2014 raporunu bulduk mesela ama 2015 raporunu bulamadım. Yıl hemen biter bitmez bu çıktı mı, hakikaten bu rakam aynı formattaki bir şey midir? Yüzde 20'den yüzde 11'6'ya düşürülmesi, tebrik etmek gerekiyor, önemli bir başarıdır hâlâ yüksek olmakla birlikte. Ama buna ilişkin biraz açıklama verirsiniz sevinirim.

Şimdi, tabii, bizim örneğin tütünde 27 milyar TL 2015 yılında bir tahsilatımız olmuş.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Bir dakika daha ilave yapacağım. Lütfen tamamlayın.

ERHAN USTA (Samsun) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Bunun bir de KDV'si var, KDV'si -Maliye Bakanlığı açıklamıyor ama hesabı yapılabilir- 6,5 milyar civarında. Dolayısıyla toplam tütünden 33,5 milyar TL civarında bir vergimiz var. Yüzde 20 olması durumunda, işte, yaklaşık 7 milyar lira, 6,6, yüzde 11'e düşerse bir miktar daha tasarrufumuz var. Sizin verdiğiniz rakamlarda bunlar oradan bakınca 25,5 milyar TL civarında bir vergi gözüküyor ama vergi onun daha üzerinde yani o düşüşün 2,3 milyar TL katkı sağladığını söylüyorsunuz.

Şimdi, akaryakıt daha vahim olan. 51 milyar TL civarında bir ÖTV'miz var, yaklaşık 12 milyar TL civarında bir KDV hesap ettim ben. 63 milyar lira, verginin olduğu bir mal, yüzde 20 kaçakçılık var sayarsak 12-13 milyar lira. Yani zaten kaçakçılık nedeniyle iki kaleme yaklaşık 20 milyar TL bir kaybımız var. Diğer, işte, alkoldür, çaydır, şekerdir, onlara da baktığımızda bu kaçakçılığın önemli miktarlarda olduğu gözüküyor.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Lütfen son cümlelerinizi alayım.

ERHAN USTA (Samsun) – Toparlayacağım Sayın Başkan. Bir fındık konusu var, bir de onu hemen şey yapayım.

Dolayısıyla bu işin üzerine daha fazla düşülmesi Bakanlığın temel uğraşı alanı olarak gerekiyor.

Şimdi, bir arkadaşımız da ifade etti, bu fındık konusu önemli, fındıkta lisanslı depoculuk meselesi. Zaten bu sene işte 9-9,5 liraya düşmüş durumda fındık. Bundan -ben bölgedeydim bu hafta sonu- vatandaş da çok rahatsız ve mağdur olmuş durumda ve ciddi bir spekülasyon ve manipülasyon olduğu da söyleniyor. Burası onun konusu değil.

Lisanslı depoculuk konusu önemli fakat biz Reysaş denilen şirketin de bir miktar, hatta 150 bin ton kapasiteli, depo yaptığını biliyoruz. Bu depoların boş olduğu söyleniyor. Bununla ilgili sorun nedir? Onlara bir bakılması lazım. Vatandaş özellikle bu depolara gitmiyor mu yoksa bir başka sorun mu var? Çünkü bu depolar için de kira ödendiği de ifade edildi bize. Bu konuyu size sormak istiyorum.

Son olarak da Sayın Bakan, bu iç denetim meselesi, ben on yıl İç Denetim Koordinasyon Kurulu üyeliği yapmış birisi olarak iç denetim meselesinin çok önemli olduğunu düşünüyorum. 25 tane kadronuz varmış, bunun 11 tanesi boş. Dolayısıyla, şimdi, eğer bu Bakanlıkta hakikaten süreçleri -sizin Bakanlığınız açısından da çok kritik olduğunu düşünüyorum- düzeltmek istiyorsak yani özellikle size danışmanlık mahiyetli hizmet veren bu kadroların doldurulmasının Bakanlığınız açısından çok faydalı olacağını düşünüyorum. Bu da sadece faydalı değil, olması gereken de bir şey. Zaten Sayıştayın da bir ara Sayıştay Başkanının "İç Denetim kadrolarını doldurmayan üst yöneticilere kamu zararı olması durumunda kişisel zimmet çıkartacağız." diye birtakım ifadeleri vardı.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Lütfen toparlayınız. Son cümlelerinizi alayım.

ERHAN USTA (Samsun) – Hemen bitiriyorum.

O yüzden iç denetim konusunun önemli olduğunu düşünüyorum.

Bütçenizin şimdiden hayırlı olması dileğiyle, saygılar sunarım.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Tamaylıgil, buyurunuz.

BİHLUN TAMAYLIGİL (İstanbul) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, değerli hazırun; yeni bir güne başladığımız görüşmelerimizde... Bugün 3 bakanlık görüşeceğiz, değil mi? 2 normal gün içinde, 1 de şimdi, 3'üncü bakanlık oluyor. Bu noktada da önemli bir çalışma rekoru kırıyoruz.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 102

Öncelikle Sayın Bakan, hayırlı olsun bakanlığınız ve biraz önce arkadaşlarımızın da geniş detayla dile getirdikleri gibi gümrük ve ticaretin, ticaretin yanında esnafın, esnafa beraber baktığınızda geniş alanın sorunları, çözüm üretimi ve onların uygulamaya geçişi noktasında oldukça zorlu bir alan içerisinde görev yapıyorsunuz arkadaşlarınızla beraber ama bunun getirdiği de çok önemli bir sorumluluk içerisinde bir çalışma alanınız var.

Şimdi, ben yine Bakanlığın bağlı gümrük kapılarıyla ilgili geçen seneki açıklamasına baktığımda, orada sözleşmesi imzalanmış kapılardan bir kısmının -bugünkü sizin açıklamanızda- yenilenmesiyle ilgili "Yeniden modern tesislere kavuşturulmuştur." diye bir beyanınızı gördüm ama özellikle bu Akçakale, Yayladağı, Öncüpınar, Pazarkule gibi gümrük kapılarıyla ilgili geçen sene de yine yenileme planı var, bu sene de, bakıyorum, çalışmalar devam ediyor, yine yenilenme planı olacak. Bu kapılarla ilgili yani iki senedir devam eden bu uzatma süreci veya bu sürecin hâlâ çalışmaların devam etme şeklinde kalması nedendir acaba? O konuda sanırım bir bilgilendirme söz konusu olur.

Şimdi, tabii, gümrük kapılarında kayıp kaçakların önlenmesi, hızlı geçiş sağlanması için yeni yeni uygulamalar var, işte hızlı geçiş hattı uygulanıyor veya onaylanmış kişi statüsü belgesine sahip olanların buradan işlemlerini gerçekleştirme açısından baktığınızda çeşitli kolaylıklar sağlandığı görülüyor ancak burada tabii bir önemli konu da hem kalitenin, hızın artırılmasına yönelik tedbirler aldığınız zaman bu yapılan önlemlerin suistimale imkân tanımayacak şekilde uygulandığı noktasındaki denetimlerin ne şekilde yapıldığı sorgulamasını beraberinde getiriyor. Diğer taraftan, tabii, bu standart depo muafiyetiyle ilgili bir yasal uygulama var. Bu uygulama dâhilinde de işte tırlar, otobüsler, çeşitli çekiciler bu standart depoları kadar ÖTV'siz akaryakıtı Türkiye'ye sokuyorlar ama bu artık bir ticaret hâline dönüştü sanki ve bu teşvik uygulaması yeni bir suistimale kendini gösterir noktaya geldi ve bir geçim kaynağı yaratacak şekilde sırf bu iş için birtakım otobüsler, tırların satın alınıp bunların kullanılarak bu ÖTV kaybını sağlayan ama bir taraftan da suistimale haksız kazanç sağlayan uygulamaların ve bir kayıt dışılığın kendini gösterdiği tespitler var. Siz bu konuda bir çalışma yaptınız mı? Yani bu tırların nedir, bu miktarda, bu konuda yapılan bir çalışma sonucunda bir kayıp miktarı üzerinde bir çalışmanız var mı onu sormak isterim açıkçası.

Bir de tabii, Türkiye'ye gelen konteynerler ve bunlara bağlı liman takip uygulaması için bir sistem kurulmuştu. Şimdi, yaklaşık 4,5-5 milyon konteynerin Türkiye'ye girdiği ve bunların alana girdikten sonra limanda takip edilmesi konusunda işleyen süreç nasıl olmakta? Ve bir çipli uygulama başlayacaktı. Bu çipli uygulama konusunda sanırım bir pilot uygulama söz konusu oldu ama bu çipli konteyner takibi noktasında gelinen nokta, gelinen şu anki sonuç nedi, onu da açıkçası merak ediyorum.

Diğer taraftan, tabii kaçakçılık, özellikle gümrük açısından baktığınızda, dünyaya açılan kapımız veya dünyayla ilişkilerimizde, uluslararası ilişkilerin en önemli noktalarından biri olan gümrüklerle ilgili konuda kaçakçılıkla ilgili yaşanan sonuçlar ve sorgulama da en başta gelen konulardan bir tanesi olarak kendini gösteriyor. Çünkü tabii özellikle uyuşturucu madde kaçakçılığının tutun işte içki, sigara ve diğer maddeler açısından bakıldığı zaman çeşitli yöntemlerin kullanıldığı ve bunların işte direkt baktığınızda kimi si tespitlerde "konteyner" diyor, kimi si "hızlı kargo" diyor, kimi si "insan üzerinde" diyor, farklı farklı yöntemler kullanılarak bunların yurt içine sokulduğu şeklinde tespitlerin olduğu ortaya çıkıyor.

Şimdi, tabii bu noktada yapılan tespitler ve bunun yanında Emniyet Müdürlüğü tarafından yapılan tespitler arasında gümrükteki yakalama oranıyla emniyetteki yakalama oranı hadi eleman yapısı açısından baktığınızdaki sayısal farklar ama bir de hem emniyetin hem de muhafazanın değerlendirmeleri açısından baktığınızda bu kaçak konusu olan ürünlerle ilgili tanımlamada fark olduğu gözüküyor yani miktar ve değer açısından baktığınızda her iki birimin farklı olarak bir değerlendirme içerisinde olduğu hatta yani işte, o kaçağa mevzu olan ürünle ilgili değer oluşturulurken özellikle muhafaza ve gümrük açısından baktığınızda daha detaylı bir istatistiki rakama ulaşılmadığına dair belli eleştiriler de beraberinde geliyor.

Şimdi, Türkiye'ye gelen araçların ve konteynerlerin tamamının x-ray denetiminden geçme imkânı olamıyor mu? Bu konuyla ilgili baktığınızda yani herhâlde yüzde 5'lerin altında bir orandayız hâlâ Türkiye açısından bakıldığında. Araçların ve konteynerlerin ne kadar "x-ray" den geçirilebiliyor ve konteyner rakamı açısından, hem araç hem ikisi açısından baktığınızda böyle bir önlemin maliyeti yani bunun gerçekleştirilmesi için alınacak ki sanırım Sayın Canikli zamanında bunun için 1,5-2 milyarlık bir rakam dile getirilmişti; bunun uygulamasında gelinebilen nokta nedir ve böyle bir uygulamanın da özellikle bu kaçakçılık konusunda önemli bir engelleyici noktada olup olmayacağı sorgulanmalı diye düşünüyorum açıkçası.

Diğer taraftan, şimdi, gümrüklerimiz açısından baktığınızda, tabii arkadaşlarımız Sayıştay raporlarıyla ilgili çok önemli başlıkları dile getirdiler ki bu dile getirilerinin bence cevaplarının da çok ciddi bir şekilde verilmesi ve gerçekten eğer hem geçici kabul hem teşvik belgeleriyle ilgili ortada var olan yanlışlıklar ve eksiklikler varsa bunların da çözülmesinin şart olduğu düşüncesindeyim.

Diğer taraftan, tabii, gümrük dediğinizde, ben üniversiteyi hem okuyup hem çalışan bir kişiydim ve kısa bir sürede -o zamanki adı gümrük komisyoncusuydu- şimdi artık yetkili gümrük müessesesi mi, öyle bir isim hâline dönüştü. Şimdi, onların da sorunları var yani baktığınızda, yedi yıldır uygulanan kendileriyle ilgili bir çalışma sistemi var ama bir türlü kanunlaşmamış bir süreç içindeler ve Danıştay tarafından durdurulmuş birtakım hukuki düzenlemeler var. O yüzden, bu konuda hukuki altyapının oluşması için ne yapılacaktır? Sonra yani idareyle mesleki açıdan baktığınızda mesleki işlem gerçekleştiren arasındaki bir engel söz konusuysa bunun düzeltilmesinin elzem olduğu da unutulmamalı diye düşünüyorum.

Yine antrepolarla ilgili doluluk oranları açısından problemlerin ve onların geldiği noktayla ilgili düşüşlerin önemli ölçüde özellikle bu dönemde geriye gittiği görülüyor ve yeni antrepolarla ilgili, yeni antrepo açılması yetkilerinin kimde kalacağı noktasında işleticiler açısından da bir sorun kendini gösteriyor ve diğer taraftan baktığınızda da bir taraftan gümrük kendi bürokratik yapısı

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 103

açısından, nakliyecilerle konuştuğunuzda nakliyecilerin ortaya getirdiği sorunlar açısından nakliyeciler, zaten zor olan şartlarda görevlerini yerine getirirken özellikle gümrükle ilgili işlemlerde yaşadıkları sorunları dile getiriyorlar.

Şimdi Sayın Bakanım, bizim grubumuzun da sorguladığı, sonuçlarını da gerçekten merak ettiğimiz, yine sizin bünyenizden eski Başmüfettiş Mehmet Eryılmaz tarafından hazırlanmış bir rapor var. Meşhur, bu altın işiyle ilgili olan rapor ve bu raporun varlığı, içeriği konusunda da soru önergeleriyle ilgili cevaplar verildiğinde ve bu cevaplar içinde de hem yapılan ticaret...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Tamaylıgil, bir dakika lütfen.

Buyurunuz.

BIHLUN TAMAYLIGİL (İstanbul) – ... ilgili bakanlıklar arasında ve ekonomi birimleri ile ilgili yapılan çalışmalar ve o süreçle ilgili raporun gereğinin yapıldığına dair bir cevap o zamanki bakan tarafından grubumuza verildi. Ama şu anda o raporun gereği için ne yapıldı, hangi aşamadır? Cevapsız kalan sorular var, bu soruların cevaplanması noktasında siz, Hazine Müsteşarlığı, Maliye Bakanlığı ve Ekonomi Bakanlığının beraberce ortaya koyduğu bir çalışma olduğu o zaman dile gelmişti; ne yapıldı ve hangi aşamadır bunun da bir cevabı herhâlde verilmek durumundadır.

Diğer taraftan, yine Bakanlığınızla ilgili bir sorum var ve bu yargıya kadar taşındı. İhtiyaç duyulan bin eleman alımı için KPSS puanı yeterli olan 3 bin kişiye çağrıda bulunulmuş ve sanırım sözlü mülakat sonucunda bir seçim yapılmış ama o müracaat eden ve kazanan arkadaşlardan birinin tespitine göre ki yani sınavda yeterli puanı alan o 3 bin kişinin içinde ismi olmayanların kazananlar noktasında ismi olduğuna dair bir tespit var ve bununla ilgili hukuki süreç işletilmiş; burada gelinen nokta nedir, bunun da bilgisini paylaşırsanız sevinirim.

Bir de tabii, yeni alışveriş merkezleri yönetmelik taslağı, bir taslak hazırlanmış ve bunun içinde de indirimlerle ilgili olarak belli koşullar ve buna bağlı kısıtlamalar öngörülmüş ama Rekabet Kurumunun bu konudaki düşüncesi galiba hazırlanan taslakla ilgili sizin düşündüğünüz yerde tam paralellik teşkil etmiyor. Bu taslak ve Rekabet Kurumunun görüşleri açısından da bir değerlendirmeyi paylaşabilirseniz çok sevinirim.

Diğer taraftan geçtiğimiz sene...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Tamaylıgil, lütfen toparlar mısınız?

BIHLUN TAMAYLIGİL (İstanbul) – Bitiriyorum.

Geçtiğimiz sene özellikle Odalar ve Borsalar Birliğinin kendi çatısı altındaki 60 küsur medisinin 282 başlıkta belirlediği ticaretle ilgili sorunlar ve çözülmesini bekledikleri acil başlıklar hakkında Ankara’da gerçekleştirdikleri bir çalışma vardı. Sizin Bakanlığınız sürecinde bununla ilgili, uygulamaya başladığınız bu konularla ilgili görüş ve çözümle ilgili yaptığınız çalışmalar neler olacaktır?

Tabii, Türkiye’de, yani geçenlerde çok önemli bir firma Türkiye’deki Suriyeli mültecilerin işte tekstil sektöründe belli, ağır şartlarda çalıştığını söyledi ve bununla ilgili de bakıldığında uluslararası kaynaklar açısından da tespitler yapıldı. Daha tabii Türkiye’deki girişimcilik, ticaret ve çok çeşitli istatistiklerden de paylaşmak isterim ama Sevgili Başkanımız geç kaldığımız için herhâlde zamanımızı daha kısa kullanmamızı istiyor.

Ben son olarak bir şey sorayım:

BAŞKAN – Yo, esnek gidiyorum ben efendim.

BIHLUN TAMAYLIGİL (İstanbul) – Yok, son olarak bir şey söyleyeyim çok daha detayları var da... 2001 ya da 2002 yılında İhlas Finans diye bir firmanın BDDK tarafından faaliyetleri durdurulmuştu. Daha sonra Ticaret Kanunu içerisinde tasfiye süreci işletilmeye başlatıldı. Beş yıl içinde tasfiyesi olacaktı. O zaman Sanayi Bakanlığı bünyesinde yapılıyordu ve bu beş yıl bugün baktığınızda on küsur yıla tekabül etti ve hâlâ orada parası kalmış kişilerin paralarını alamayıp tasfiye sürecinde mağduriyetlerinin devam ettiği çok açık ve ortada. Bunu on yıl önce “TMSF riyasetinde veya -kimse üstlensin değil ama- onun takibinde olsun.” diye biz yine, Plan ve Bütçeden bir karar geçirmiştik kanun maddesi olarak ama maalesef Genel Kurulda bu ortadan kaldırılmıştı. Şimdi, sizin bürokratlarınızdan özellikle bu şirketin tasfiye içindeki İhlas Finans ve bağlı alacakları ve yatırımcılarıyla ilgili son durumunun ne olduğunu öğrenmek isterim.

Teşekkür ederim Sayın Başkan.

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Tamaylıgil.

Sayın Durmaz...

KADİM DURMAZ (Tokat) – Sayın Başkanım, değerli arkadaşlar, Sayın Bakanım, kıymetli bürokratlar, basınımızın değerli temsilcileri; görüşmekte olduğumuz Gümrük ve Ticaret Bakanlığı 2016 bütçesinin ülkemize hayırlı, uğurlu olmasını diliyorum.

Sayın Bakanım, sizin başında olduğunuz gümrük idareleri ve Rekabet Kurumu gerek ekonomik gerekse güvenlik ve güvenilirlik açısından bir ülkenin en önemli kurumlarından. Bu sebeple çok iyi yönetilmeleri gerekmektedir. Ama maalesef ülkemizde yaşadığımız ve geriye doğru baktığımız on küsur yılda bunun başılamadığını görmekteyiz. Yanlış dış politikalar sebebiyle sınır kapılarımız âdetâ kevgire dönmüş, güney sınırlarımızda güvenlik olmadığı gibi, kimin girdiği, kimin çıktığı belli olmayan bir durumda yaşamaktayız. Bu ortamda sağlıklı, şeffaf ve vergilendirilebilir bir ticaret anlayışıyla ülkeyi yönetmek mümkün müdür? Ülkede yaşanan kaos ortamı, sınır komşularımızdaki olaylar, istikrarsız Hükûmet politikaları ülkenin gelişmesine ve uluslararası rekabette ilerlemesine

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 104

de bir engel teşkil etmektedir. Rekabet edemeyen, büyüme sağlayamayan, işsizlikle mücadele edemeyen bir ülkede ticaret de yeteri kadar gelişmiyor.

Değerli milletvekilleri, Dünya Ekonomik Forumu'nun Küresel Rekabet Endeksi'nde Türkiye oldukça geriye düştü. 2015-2016 Küresel Rekabet Raporu'nu okuduğumuzda, Türkiye, makroekonomik ortam ve kurumsal yapılanmadaki bozulma sonucu 140 ülke arasında 6 basamak gerileyerek 51'inci sıraya düşmüştür.

Yine, 2015-2016 Küresel Rekabet Raporu'na göre ülkeler global büyümedeki yavaşlama ve yüksek işsizlikle mücadele etmek için verimliliklerini artırmaya çaba sarf etmek durumundadırlar. Rapordaki bulgulara göre rekabet gücünü arttırmadaki başarısızlığımız, durgunluk ve diğer şoklara karşı dayanıklı bir yapıya da sahip değiliz. Türkiye kurumsal yapılanma ve makroekonomik ortam bileşenlerinde de oldukça zayıfladı. 2015-2016 dönemi Küresel Rekabet Endeksi hesaplamalarına göre de ülkemiz 140 ülke arasında 51'inci sırada yerini almıştır. Türkiye bir önceki yıl 144 ülke arasında 45, ondan önceki yıl ise 148 ülke arasında ise 44'üncü sırada konumlanıyor.

Rapora göre ülkedeki hassas siyasi dönem Haziran 2015 seçimleri ile jeopolitik çatışmaların birleşmesi sonucunda oluşan belirsizlik ortamı Türkiye'nin kalkınmasında ciddi rolü olan özel sektör yatırımlarının ve özellikle uluslararası yatırımlarımızın yavaşlamasına sebep olmuştur. Rapora göre yatırımların yavaşlamasında yüksek enflasyonun yarattığı belirsizlik ve yerel finans sektörüne duyulan güven ve bu sektörün etkinliğindeki düşüş de rol oynamıştır. Türkiye'nin rekabetçilik sıralamasında yaşadığı düşüşte makroekonomik ortamın bozulması da büyük bir etken olarak görülmektedir.

Değerli milletvekilleri, mantar gibi çoğalan, o illere, ilçelere ekonomik katkısı olmayan, akşam kasasındaki nakdi ya da parasını merkezlerine aktaran; köylere, kasabalara kadar inen AVM ve süpermarketler küçük esnafı, bakkalı, manavı âdeta bitirdi. Bu durumda AVM'lere "dur" diyecek şehir imar planlamalarında yeni bir düzenlemenin bu ülke için artık kaçınılmaz olduğu bir gerçektir. Sayın Bakanın ve ilgili birimlerin buna göre yapmış olduğu bir çalışma var mıdır?

Küçük esnaf yok olmaya başlayınca AVM'lerin gerçek yüzü ortaya çıkmaya başladı. Ülke nüfusu 78 milyonlar seviyesine çıkmışken, esnaf ve sanatkârın sayısının artmaması oldukça düşündürücüdür. Yüz binlerce yeni iş yeri olması gerekirken esnaf her gün bir bir yok olmaktadır. İstanbul Esnaf ve Sanatkârlar Birliğinin son araştırması AVM'lerin yaygınlaştığı son beş yılda işyerlerinin kapanış işlemlerini resmî olarak gerçekleştirenlerin sayısının 55 bini aştığını açıklamıştır. Bazı AVM'ler, bazı ulusal marketler "şok ürün, ayın ürünü" ya da "haftanın ürünü" adı altında normal değerinin üzerinde tüketicinin zorunlu kullandığı birtakım ürünleri satmaktadır. Bu konuda Rekabet Kurumunun bir çalışması, bir takibi var mıdır, bunu da merak etmekteyim.

Resmî olmayanlarla birlikte kapanan küçük esnaf sayısının 200 bine yaklaştığı da bazı kaynaklarda iddia edilmektedir. Yine, 590 bin nüfuslu ilimiz Tokat'ta TESOB'a kayıtlı 61 bin, ticaret ve sanayi odasına kayıtlı 16 bin esnaf varken AVM'lerin ülke bazında esnafa ve buna bağlı nüfusa reva göreceği muameleyi önceden keşfetmek de son derece zor bir olay değildir. Sonraki yıllarda bu grafik daha da üzücü boyutlara doğru ilerleyecektir. AVM'ler büyüdükçe esnaf kepenk kapatmaya devam edecek, küçük esnafın dev sermayelerle rekabet edecek gücü kalmayacaktır. Küçük kârlarla çalışan esnafın bu giderleri ve zararları telafisi mümkün olmayacaktır. Özellikle de sokak aralarına kadar giren dev marketlerle rekabet etmesi imkânsızdır.

Ülkeye verdiği zarar bununla da kalmıyor. Aile bireyleri arasındaki belli diyalogu, yakınlığı da bozmaktadır. Böyle aileye dair örnekler verirsek; torunlarımızı, çocuklarımızı aradığımızda "Ya, işte, hafta sonu bekliyoruz, annen sabah bir kahvaltı hazırlayacak." ya da "Pazar birlikte dedene gidelim." gibi teklifleri yaptığımızda "Babacığım, anneciğim hafta sonu biz AVM'de geçireceğiz, bir program yaptık arkadaşlarla." gibi, bu ülkede farklı bir yozlaşmayı da beraberinde getirmektedir.

Oysa bu AVM furyasına şehir içinde "dur" denilmesinin zamanının geldiğine artık inanıyorum. Hatta küçük esnafın da korunmaya alınmasının gereği var. Perakende sektörünü düzenleyecek yasa acilen gerekmektedir. Küçük esnafı koruma altına alacak düzenlemeler de sıkı bir çalışma sonucu ülkemizde hayata geçirilmelidir.

AVM'lere gittiğiniz zaman ne mal sahibini tanırınız ne de çalışanı. Bir tekstil mağazasına gidiniz, A'dan Z'ye her şeyi kendiniz alıyor, seçiyor, hatta kabinde giyiyor, kasaya parayı ödeyip gidiyorsunuz. Ama bir diğer türlü, paranızın, kartınızın limitinin olmadığına da yereldeki bir esnaftan ödeyeceğiniz bir günde taahhütte bulunup o ürünü alıyor, ihtiyacınızı gideriyor, hatta AVM'de olmazsanız o esnaftan ihtiyacınızı kadar ürün alarak doğru bir davranışta da bulunmuş oluyorsunuz.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Evet, toparlarsanız lütfen Sayın Durmaz.

KADİM DURMAZ (Tokat) – Hemen toparlıyorum.

Toplum AVM kültürüne hipnotize edercesine alışırıldı. Sosyal ve kültürel yapımız da bozuldu, bozulmaya da devam ediyor. Kısacası, AVM, kimyamızı bozdu. Bu ülkenin ticaretine, kalkınmasına en büyük katkısı sunanlar küçük esnaf, küçük sanatkâr ve küçük sanayicidir. Devlet yasalarla esnafı koruyup kollamalı, yok olmasına da izin vermemelidir.

Kiralar konusunda da AVM'lerin illerde yaptığı bir farklı uygulama var arkadaşlar. Ulusal markalara hatta uluslararası markalara çok özel özel fiyatlarla kira ama bu AVM açılıyor, burada insanların sirkülasyonu fazla olacak, iyi iş yapacağım diyen küçük esnafa da dolar bazı yüksek kiraları çekmektedir ve o küçük esnaf evini ipotek verip, varsa bir başka iş yerinin adına krediler çekip birikimini buraya yatırmakta ama sonuçta da gördüğünüz gibi ödenmeyen taksitlerle kısa bir sıkıntıyı atlatamıyor, peşinden o iş yerini kapatmak durumunda kalıyor.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 105

Sayın Bakanım, Tokat'ta yıllardır var olan, hizmet veren gümrük müdürlüğümüz vardı, kapatıldı. Gerek organize sanayi bölgemizde gerekse ilçeler düzeyinde farklı birimlerde üretim yapan, ihracat yapan firmalar bu anlamda zordalar. Bu kararı gözden geçirmeyi düşünüyor musunuz? diyorum.

Sabahın bu vaktinde hepinize saygılar sunuyorum.

Bütçemizin ülkemize hayırlı uğurlu olmasını diliyorum.

BAŞKAN – Sayın Durmaz, çok teşekkür ediyorum.

Değerli arkadaşlar, bütçe üzerindeki konuşmalar tamamlanmıştır.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Ben konuşmadım Başkanım.

BAŞKAN – Ne bileyim ben, söz talebi görmeyince.

Sayın Kuşoğlu, buyurun, lütfen.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Sayın Çam da konuşacaktı.

BAŞKAN – Ben onu biliyorum efendim de sizi motive etmek için gecenin bu saatinde söyledim bu cümleyi.

Buyurun.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Bu saatte tabii, görev dışında motive olmamız mümkün değil de. Ben de mümkün olduğunca kısa konuşayım o zaman.

Sayın Bakanım, 2014 yılında Bakanlığınızın yaptığı harcamaların denetimini yapıyoruz. Siz 2014'ten hiç bahsetmediniz sunumunuzda. 2014 yılında 644 milyon liralık bir başlangıç ödeneği varmış Bakanlığınızın yıl sonunda bu 744 milyon liraya çıkmış. 644'le başlamış 744'e çıkmış. 2015'te başlangıç ödeneğiniz 764 milyon liraymış 815'e çıkmış. İkisinde de aşılmış, iki yılda da aşılmış. Bu sene başlangıç ödeneğiniz 1 milyar 52 milyon lira. Neden dolayı bu artış, bilmiyorum. Daha makul olur ama bir aşılma söz konusu olacak mı, bilmiyorum. Yani neye göre, hangi kriterlerle hazırlandığını bilmiyorum ama daha makul görünüyor.

Sayın Bakanım, Sayıştay raporlarına bugün çok fazla arkadaşımız değinmedi. Bakanlığınızla ilgili olarak yazılan Sayıştay denetim raporunda 4 bulgu var. 2 ve 3'üncü bulguları özellikle ben çok önemli olarak gördüm. 2'nci bulgu iptal edilen Dahilde İşleme Rejimi'yle ilgili, izin belgeleriyle ilgili verilen beyannamelere yaptırım uygulanmaması ya da eksik uygulanması, bu önemli bir konu. Dahilde İşleme Rejimi, 2014'te biliyorsunuz, sorundu. Geçen sene bu düzeltildi, özellikle demir çelik sektörü için. Bugün sorun olmaktan çıktı ama 2014'te çok önemli bir konuydu bu.

Bir diğer konu da, 3'üncü bulguda, işletici kuruluşların Gümrük Kanunun 218'inci maddesinde belirlenen yükümlülüklerini yerine getirmemesi, mevzuattan kaynaklanan sorunların 2014 yılında yapılan mevzuat değişikliklerine rağmen giderilmemesi. Yani mevzuat değişiklikleri de yapılıyor ama sorun giderilemiyor, Gümrük Kanunu'na aykırı hareket ediliyor. Bunlarla ilgili olarak bir bilgi alabilirseniz, bize de aktarabilirseniz memnun oluruz.

Kısa kısa notlarıma bakıyorum. Yine sunumunuzda 110 bini anonim şirket 748 bini de limitet şirket olmak üzere 858 bin şirket olduğunu söylüyorsunuz, kayıtlarınızda. Maliye Bakanlığının da kayıtları var. Faal şirket sayısı size göre 858 bin, ben diğer şahıs şirketlerini dâhil etmiyorum. Maliye Bakanlığının kurumlar vergisi mükellef sayısı 699 bin, 700 bini bulmuyor aynı tarih itibarıyla. Sizde 858 bin, önemli bir farklılık var. Bu karşılaştırmayı ben her sene söylüyorum, bir Maliye Bakanlığıyla bu karşılaştırma yapılmıyor mu, yani ortak bir veri tabanı oluşturulmuyor mu bir türlü? Sosyal sigortaların da benzer şekilde aynı veri tabanından istifade etmesi gerekiyor. Nedense kamu kuruluşları bu ortak veri tabanı oluşturma işini beceremediler.

Yine, sunumunuzda piyasa gözetim ve denetim faaliyetleriyle ilgili olarak bazı rakamlar verdiniz. Denetlenen firma sayısı, bunlardan 2014 ve 2015 anlamlı. 2014'te denetlenen firma sayısı 5 bin iken 2015'te 3 bine düşüyor, azalıyor, 2 bin azalıyor ama ürün sayısı 715 binden 2 milyon 608 bine çıkıyor firma sayısı azaldığı hâlde. Güvensizlik tespit edilen firma sayısı yine azalıyor, 327'den 155'e düşüyor. Güvensizlik tespit edilen ürün sayısı da 45 binden 76 bine çıkıyor. Yani çelişkili durumlar var. Sektör mü değişti, denetlenen firma ya da ürün sayılarında mı farklılıklar var onu öğrenmek istiyorum. Para miktarında da 1,5'tan 1,8'e çıkıyor. Çok önemli bir farklılık da yok, hemen hemen aynı kalmış enflasyonu çıkarırsak.

Yine, bu kooperatif kredilerinden bahsediyorsunuz sunumunuzda. "Kaybolmaya yüz tutan mesleklerde faaliyet gösteren 118 esnafa verilen..." 118 çok düşük bir rakam, hani, kaybolmaya yüz tutan meslekler ama. Üç yıllık ustalık belgesine sahip yeni girişimci 152 esnaf. Çok düşük rakamlar bunlar Sayın Bakanım. Ayrıca, 2015 yılında başlatılan 30 bin TL sıfır faizli kredi kampanyası açmışsınız, 230 esnaf yararlanmış, 230. Çok düşük rakamlar bunlar. Olumlu anlamda bunları almak mümkün değil.

Bir de, sunumunuzda belirtmemişsiniz ama ne kadar kredi yeni kredidir bunu verebilir misiniz, kredilerin yıllar itibarıyla ne kadarı yeni kredidir?

MUSTAFA SAVAŞ (Aydın) – Sadece bir kooperatife olabilir.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Efendim.

MUSTAFA SAVAŞ (Aydın) – Sadece bir kooperatif olabilir, eski bir düzenleme olduğu için.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Yok, tek bir kooperatif değil.

MUSTAFA SAVAŞ (Aydın) – Sayı çok çok fazla...

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Hangisi?

MUSTAFA SAVAŞ (Aydın) – Sıfır faizli 30 bin lira kredi var ya...

BAŞKAN – Müsaade ederseniz.

Sayın Savaş, bir şey söylediniz galiba, kayda girsin.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 106

MUSTAFA SAVAŞ (Aydın) – O, sıfır faizli 30 bin lira kullanılan kredi sayısı 260 mı demiştiniz?

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – 230.

MUSTAFA SAVAŞ (Aydın) – O sayıda Sayın Bakanım...

GÜMRÜK VE TİCARET BAKANI BÜLENT TUFENKÇİ (Malatya) – 2016 Ocak ayı sonu itibarıyla 5 bin kusur olması lazım. 2015'in ilk kullanıldığı ay, Aralık ayı için 230.

BAŞKAN – 230 bin değil, 230.

GÜMRÜK VE TİCARET BAKANI BÜLENT TUFENKÇİ (Malatya) – Evet.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – 31 Aralık 2015 tarihi itibarıyla dedikten sonra bunları vermişsiniz, rakamlar bunlar, sizin verdiğiniz rakamlar Sayın Bakanım.

GÜMRÜK VE TİCARET BAKANI BÜLENT TUFENKÇİ (Malatya) – Bu kaybolmaya yüz tutan...

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Hani, onu anladık, 118 tamam ama 30 bin TL sıfır faizli kredi 230 esnaf.

GÜMRÜK VE TİCARET BAKANI BÜLENT TUFENKÇİ (Malatya) – Yok, 5 bin kusur olması lazım.

MUSTAFA SAVAŞ (Aydın) – Her geçen gün de artıyor bu sayı.

GÜMRÜK VE TİCARET BAKANI BÜLENT TUFENKÇİ (Malatya) – Evet, her geçen gün de artıyor.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Yani yanlış mıdır bu rakamlar?

GÜMRÜK VE TİCARET BAKANI BÜLENT TUFENKÇİ (Malatya) – Bir ay içindir o, ilk kısım ayında çıkan ay içindir.

BAŞKAN - Sayfası kaç Sayın Kuşoğlu?

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Sayfası 115.

GÜMRÜK VE TİCARET BAKANI BÜLENT TUFENKÇİ (Malatya) – Aralıkta uygulamaya geçti ya, 2015 Aralık ayı içindir o.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Yani, hangi tarihte yürürlüğe girdiğini bilmiyorum ama 31 Aralık 2015 itibarıyla vermişsiniz bunları.

GÜMRÜK VE TİCARET BAKANI BÜLENT TUFENKÇİ (Malatya) – İşte, aralık ayında uygulamaya geçti, onu hatırlarsanız, o ayda verilen krediler miktarı.

BAŞKAN – Zaten seçimden sonra başlatıldı ya üstat, aralıkta hatta aralığın ikinci yarısında...

GÜMRÜK VE TİCARET BAKANI BÜLENT TUFENKÇİ (Malatya) – Ama, burada belirtilmesi gerekiyor yani rakamlar o kadar düşük kalmış ki. Neyse...

MUSTAFA SAVAŞ (Aydın) – O güncellenmemiş demek ki.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Evet.

BAŞKAN – Yok, sizin bildiğinizi varsayıyorum efendim.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Evet. Sonuçta yeni kredilerin ne kadar olduğunu da verebilerseniz yıllar itibarıyla.

GÜMRÜK VE TİCARET BAKANI BÜLENT TUFENKÇİ (Malatya) – Son ay itibarıyla 5.824'tü herhâlde. Daha da artarak devam ediyor, devam ettiği için...

BAŞKAN – Sayın Kuşoğlu, arkada daha 8 kişi var konuşacak.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Kredi kefalet kooperatiflerinin verdiği toplam kredi miktarıyla ilgili şurada bir şey var ya şemanız, onların yenisi, yeni kredilerin ne kadar olduğunu verebilerseniz memnun olurum.

GÜMRÜK VE TİCARET BAKANI BÜLENT TUFENKÇİ (Malatya) – Anladım, arkadaşlar hazırlasın.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Sayın Bakanım, bu Reklam Kurulu kimse tarafından bilinmiyor, doğru dürüst bilinmiyor. Onun için de buna çok fazla müracaat gelmiyor. Özellikle İnternet'te çok fazla yanıltıcı reklam var. Bilinmesinin sağlanması lazım, belki kamu spotlarıyla bunun duyurulması lazım.

Esnafı ilgili bir sunumunuzda değinmiştiniz, bu asgari ücretin 1.300 liraya çıkmasıyla ilgili olarak iş yerleri memnun ama esnaf memnun değil, onunla ilgili bir sıkıntıları var.

Rekabetle ilgili ve Bakanlığınızla ilgili, Avrupa Birliği 2015 Türkiye raporu bazı eleştiriler getiriyor ama Rekabet Kurumuyla ilgili "Bağımsızlığını korudu." diyor. Ona memnun oldum, onu özellikle belirteyim.

Bu AVM'lerle ilgili olarak sizin bir demeciniz var "Yeni bir düzenleme yapıyoruz." diye ama düzenleme diye şunu söylüyorsunuz: Bay ve Bayan mescit açılmasını ve çocuk oyun sahaları olmasını. Zaten bunlar var, bütün AVM'lerde mescit de var, oyun sahası da var çocuklar için. Biliyorsunuz, esnafın talebi hiç olmazsa bir gün AVM'lerin tatil edilmesi, mimari olarak...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – ...2 kattan daha fazlaya müsaade edilmemesi...

BAŞKAN – Sayın Kuşoğlu, ek süre veriyorum, lütfen toparlayın.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – ...bayramlarda iki gün tatil edilmesi gibi konular yani. Bu konularla ilgili olarak sizden esnaf çok şey bekliyor ve şu anda, yeni, bu sene 30 AVM'nin daha açılması galiba söz konusu. Bu konuda hassasiyet göstermeniz esnaf tarafından özellikle bekleniyor.

Çok teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Ben teşekkür ediyorum.

Sayın Cora, buyurun lütfen.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 107

Süreniz on dakika.

SALİH CORA (Trabzon) – Sayın Başkanım, Sayın Bakanım, Sayın Bakan Yardımcım, değerli bürokratlar; saat ilerlediği için ben sözü çok fazla uzatmayacağım.

Ben bütçenin hayırlı olmasını diliyorum, hepinize hayırlı akşamlar diliyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Ayar, buyurun lütfen.

HİKMET AYAR (Rize) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, 2016 yılı bütçemizin hayırlara vesile olmasını temenni ediyorum, hepinizi saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Çam.

MUSA ÇAM (İzmir) – Benden başka konuşmacı var mı?

BAŞKAN – Yok, efendim, siz son konuşmacısınız.

MUSA ÇAM (İzmir) – Peki, ben de o zaman...

BAŞKAN – Hayırlı olsun, diyorsunuz siz de.

Teşekkür ederim.

MUSA ÇAM (İzmir) – ...hayırlı ve uğurlu olsun diyeyim 2016 yılı bütçesinin, başarılar diliyorum.

Benden önceki konuşmacı olan arkadaşlarımızın... Gümrük ve Ticaret Bakanlığı 2011 yılı 640 sayılı Kanun Hükmünde Kararnameyle kurulmuştu. Gerçekten yanlış bir kuruluş. Gümrük Bakanı iç ticaretle uğraşıyor ama dış ticaretle uğraşması gerekiyor. Maalesef, bu, bugüne kadar düzeltilmedi, umarım ki bundan sonraki süreçte düzeltilir.

Arkadaşlar konuşmalarını kestiler, benden de öyle bir talepleri var görüyorum ki. Ben 2016 yılı bütçesinin hayırlı ve uğurlu olmasını diliyorum, nokta.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Çam.

Değerli arkadaşlar, on dakika süreyle soru işlemi yapacağım.

Soru için Sayın Usta, buyurun lütfen.

ERHAN USTA (Samsun) – Teşekkür ederim.

Sayın Bakan, akaryakıt, alkollü içecekler, tütün, çay ve şekerde kaçak oranı nedir sizin hesaplamalarınıza göre? Ne kadar vergi kaybı vardır? Hedefiniz bu oranları nereye indirmektir?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Durmaz, buyurun lütfen.

KADİM DURMAZ (Tokat) – Sayın Bakanım, birçok akaryakıt istasyonlarında ülkemizdeki normal satış rakamlarının altında fiyatlara rastlıyoruz ama bu sayı bazı marka istasyonların dışında yaygın. Bu bir kaçak mazot girişinin işareti mi ya da farklı, bilemediğimiz bir şey mi var? Bu konunun yanıtlanmasını istiyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Günal...

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Sayın Bakan normalde bayileri gezip kaçak akaryakıt şeyleri yapıyorsunuz ama gümrükte yani tabii ki tankerle gelenlerle ilgili son dönemlerde yakalanan akaryakıt miktarı nedir, ihbar nedir? Bir zamanlar Sayın Erdoğan bir sürü şey söylemişti, üçte 1'ini bulduk, gerisini bulamamıştık. Hâlâ o çalışmalar devam ediyor mu? Dışarıdan gelen kaçak akaryakıtı dair rakam var mı? Onu merak ediyorum. Yani, kaynağını soruyorum, gelen, dağıtılan, tek tek istasyonları değil de kaynaktan yakaladığınız var mı diye.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Savaş...

MUSTAFA SAVAŞ (Aydın) – Sayın Bakanım, bu sıfır faizli 30 bin liralık krediler, 31/12/2015 itibarıyla, riski olanlara kullandırılmıyor. Ama, esnaftan büyük talep var. Riski olan ve olmayan herkese kullandırılacak mı kullandırılmayacak mı?

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Savaş.

Buna ben de bir ilave yapmak istiyorum müsaadenizle, Sayın Bakan Yardımcım, Sayın Müsteşarım.

Şimdi, sorun şu: Biz buna ihtiyacı olan esnafımız bu krediden faydalansın diye bu düzenlemeyi yaptık. Şimdi, yalnız, bu krediyi kullandırmak için şöyle bir esnaf arıyoruz: Borcu olmayan esnaf arıyoruz. Borcu olmayan esnafın zaten bu krediye ihtiyacı yok. Bunu oradan alıp sıfır faizli alıp, başka yerde mevduata çeviriyor. Mutlak surette, ihtiyaç sahibi olan esnafımızla ilgili olarak bu işin düzenlenmesi lazım. Yani, diyelim ki esnafımız esnaf kefaletten daha önce bir kredi kullanmış, 2 bin lira borcu kalmış, 2 bin lira borcu var diye biz bu krediyi kullandırmıyoruz. Bunun kabul edilebilir bir tarafı yok. Mutlak surette bu kullandırma koşullarının gözden geçirilmesi gerekiyor. Bunu yapacak mısınız? Yani, ben de soruyla başlayayım.

MUSTAFA SAVAŞ (Aydın) – Ben bir konuya...

BAŞKAN – Sayın Savaş, buyurun lütfen.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 108

MUSTAFA SAVAŞ (Aydın) – Sayın Bakanım, eğer maliyeti yüksek oluyorsa bu beş yıl yerine, riski olanlara bir yıl vade, riski olmayanlara iki yıl vade yapabiliriz. Maliyeti daha da aşağıya çekeriz ama herkese kullandırılalım.

BAŞKAN – Sayın Bakanım, burada da bir banka tecrübesi devreye girdi. Bu tecrübeyi de değerlendirmek lazım değil mi Sayın Savaş?

MUSTAFA SAVAŞ (Aydın) – Teşekkürler.

BAŞKAN – Çok teşekkür ediyorum.

Buyurun Sayın Çakır.

SAMİ ÇAKIR (Kocaeli) – Sayın Bakanım, aynı zamanda bu 30 bin lirayla ilgili olarak teminat şartlarının da gözden geçirilmesi lazım. Özellikle, ipotek hususunda bir ısrarcı olunması söz konusudur.

BAŞKAN – Kredi Garanti Fonundan bu garantileri sağlama yoluna belli oranlarda gidilerek bu durum çözülebilir. Bu yönde de bir çalışma yapılması da arzumuzdur.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Bu 30 bin lira da yeni değil yani bir iki aylık değil, epeyden beri var.

BAŞKAN – Yok, sıfır faizli yeni.

Değerli arkadaşlar, soru işlemi de tamamlanmıştır.

Şimdi, soru, görüş ve eleştirilere cevap vermek üzere Sayın Bakana ve Sayın Rekabet Kurumuna söz vereceğim.

Sayın Bakan, müsaade ederseniz en son sözü size vereyim, önce Rekabet Kurumu Başkanımıza yönelik sorular var, onun cevaplarını alalım, ondan sonra da sözü size vereceğim.

Beş dakika süreniz var, buyurun.

REKABET KURUMU BAŞKANI PROF. DR. ÖMER TORLAK – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Değerli üyeler, öncelikle, Sayın Erdoğan'ın sorusunu cevaplamak istiyorum. Amerika Birleşik Devletlerinde şirketlerin bölünmesine yönelik uygulama rekabet hukukunda, rekabet mevzuatında var fakat Avrupa Birliği ve Türkiye'de bu yönde henüz bir mevzuat yok. Ancak, tabii ki tekel konum yani hâkim durum oluşumu ya da hâkim durum tespitleri var. Bu tespitlerde de ağırlıklı olarak pazar payı kullanılmakla birlikte olgu bazlı olarak bazen pazar payı dışında da bazı tespitler yapılarak hâkim durum olup olmadığı tespitleri yapılıyor ve bu tespitlerden sonra gerekli raporlar ve raporların gereği yerine getiriliyor. Özellikle, telekomünikasyon sektöründen ve bankacılık sektöründen söz ederek bu konularda Rekabet Kurumunun çalışmalarının biraz zayıf olduğu yönünde görüşleriniz olmuştu. Bu görüşlerinizin özellikle son yıllardaki bazı Rekabet Kurulu çalışmaları ve Rekabet Kurulunun kararlarına bakıldığında doğrusu isabetli olmadığını söylemek durumundayım. Nitekim, gerek TÜRK TELEKOM...

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Sayın Başkan, geçen bir vakti birbirimizle uğraşmayalım.

REKABET KURUMU BAŞKANI PROF. DR. ÖMER TORLAK – Yok.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Yani, sizler bürokrat olduğunuz için “İsabetli değil”i... Ben isabetli olduğumu biliyorum yani detaylandırmayayım şimdi.

REKABET KURUMU BAŞKANI PROF. DR. ÖMER TORLAK – 2013 yılında 12 bankaya 1,1 milyar lira yapılan soruşturmalar sonucunda ceza uygulaması ve hâlihazırda da yine telekomünikasyon sektöründe devam eden 2 tane soruşturma olduğunu belirtmek istiyorum.

Sayın Tamaylıgil'in -AVM- alışveriş merkezleri hakkında, yönetmelik taslağı hakkında Bakanlıkla aykırı ya da farklı bir görüş olduğuna dair bir sorusu olmuştu. Gazetecilik refleksiyle birtakım haberler çıktı, doğrudur, fakat biz bu haberlerin tashihini yaptık çünkü gerçekte de gerek yönetmelik taslağı görüşe açıldığı zaman ilgili dairemizin ve dolayısıyla kurumumuzun görüşleri iletilmişti. Bizim orada belirttiğimiz sadece şuydu: Piyasa ekonomisinde teşebbüslerin indirim yapma serbestisine herhangi bir hâle gelmemek üzere yapılan düzenlemenin, yönetmelik taslağının genel itibarıyla olumlu olduğu görüşümüzü ifade etmiştik, bu görüşümüz de zaten Bakanlığınıza ulaştırılmıştı. Bunun ötesinde, herhangi bir görüşümüz olmadığını, basına yansıyan konunun da gazetecilik refleksiyle olduğunu tekrar ifade etmek isterim.

Sayın Durmaz küçük esnafın korunmasına yönelik, özellikle AVM'lerin gelişmesine paralel olarak bir Rekabet Kurumu çalışması var mı diye sormuştu. Şimdi, burada tabii Rekabet Kurumunun mevzuatı ve çalışma esasları belli olduğuna göre, doğrudan, tabii ki resen de bizim işlem yapma imkânımız var ama takdir edersiniz ki bir rekabet ihlali oluşmadan ya da rekabet ihlali oluşma ihtimali ortaya çıkmadan böyle bir inceleme yapma durumunda değiliz. Eğer herhangi bir kötüye kullanma, hakim durumun kötüye kullanılması veya rekabet ihlali ihtimali varsa bu konuda da gereği tabii ki yapılır.

KADİM DURMAZ (Tokat) – Bir şey söyleyebilir miyim? Yeni bir araç buzdolabı satıyor, âdeta 25 liraya, 30 liraya, 39 liraya. Normalde o ürünün değeri 130 lira, 140 lira, 150 lira. “Bir gün.” diyor, sabahleyin bakıyorsunuz insanlar kuyruk olmuş.

BAŞKAN – Spottur efendim, spot.

REKABET KURUMU BAŞKANI PROF. DR. ÖMER TORLAK – Şimdi, tabii ticaretin gereği olarak “dinamik fiyatlandırma” diye bir uygulama var. Dinamik fiyatlandırma kapsamında biliyorsunuz gerek uluslararası havayolu taşımacılığı veya havayolu taşımacılığı, diğer sektörlerin hepsinde de uygulanıyor, kaldı ki bizim de şu anda tüketici elektroniğinde devam eden kapsamlı bir soruşturmamız devam ediyor. Dolayısıyla, bu konular gündeme geldikçe bizim de ister istemez ilgi alanımıza giriyor.

Sayın Kuşoğlu'nun belirttiği gibi AB ilerleme raporunda Rekabet Kurumunun çalışmaları, göstermiş olduğu ilerleme zaten ifade edilmiş durumda.

Ben tekrar hepinize saygılar sunuyorum. Teşekkür ediyorum.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 109

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Bakan buyurun, süreniz yirmi dakikadır.

GÜMRÜK VE TİCARET BAKANİ BÜLENT TUFENKCI (Malatya) – Sayın Başkanım, değerli üyeler; öncelikle bütün arkadaşlarıma teşekkür ederim, söz alan almayan bütün arkadaşlarıma teşekkür ederim. Gecenin bu saatinde veya günün ilk saatlerinden beri bizlere zaman ayırıp yapıcı ve iyi niyetli eleştirilerinden ve önerilerinden dolayı da her birine ayrı ayrı teşekkür ediyorum gerçekten.

Tabii, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, sizlerin de ifade ettiğiniz gibi, neredeyse ticaret boyutuyla hayatın her alanına dokunan ve her alanında da düzenleme yetkisi olan bir bakanlık. Gümrükler gibi hassas bir konuda Türkiye'nin özellikle kapılarının güvenli, aynı zamanda kapılarda yapılan işlemlerin hızlı ve ihracatımızı artıracak şekilde düzenlenmesi önem arz ediyor. Bununla ilgili Bakanlığımız son teknolojileri kullanmakta, tam olarak otomasyona geçme noktasında da biz Bakanlığa geldikten sonra ciddi çalışmaları da başlattık. Zaten Gümrük Bakanlığı bu noktada önemli mesafeleri de katetmiş durumdaydı. Amacımız insan unsurunu daha aza indirerek birçok veriyi elektronik ortama taşıyıp işlemleri hızlandırmak; aynı zamanda denetlenebilir, şeffaf hâle getirmek istiyoruz. Bütün gümrük işlemlerinde kameraları zorunlu hâle getiriyoruz, özellikle hem kapılarda aynı zamanda iç gümrüklerde, antrepolarda. Böylelikle, denetlenebilir hâle getirmek istiyoruz ve bununla ilgili düzenlemeleri de hayata geçiriyoruz. Amacımız, ihracatçı ofisindeki bilgisayardan girdiği an, kendi ihracat ürününün veya ithal ürününün gümrüğün hangi aşamasında olduğunu izleyebilmeli, görmelidir diye düşünüyoruz, amacımız da bu. Şu anda Gümrük ve Ticaret Bakanlığımızda Komuta Kontrol Merkezimizde, özellikle 19 kapımızın, gümrük işlemlerini yaptığımız kapılarımızın bütün kontrollerini Ankara'dan da yapabiliyoruz. Böylelikle, oradaki denetimlerimizi çift yönlü yapmış oluyoruz. Tabii arkadaşlarımızın bu noktadaki önerilerini de dikkate alacağız işlemlerimizde inşallah bundan sonra.

Değerli arkadaşlar, lisanslı depoculukla ilgili önemli bir düzenleme ve bu düzenlemenin birtakım ikincil düzenlemelerini de yapmamız gerekiyor. Lisanslı depoların yeterli altyapıya sahip olup olmadıklarına Bakanlığımızca oluşturulan Komisyonlar tarafından mahallinde incelenerek karar veriliyor. Kurucularında ve yöneticilerinde belirli şartlar aranmaktadır, her önüne gelene lisanslı depoculuk izni de verilmemektedir. Lisans verilirken depoların sigortalanması, ayrıca depolarda muhafaza edilecek ürünün de sigortalanması sağlanmaktadır. Depo sahiplerinden depolanabilecek toplam ürün kapasitesinin yüzde 15'inden az olmamak üzere teminat mektubu alınmaktadır. Ürün sahiplerinin zararı öncelikle sigortadan, sigortadan karşılanmayan kısım ise depo sahibinin teminat mektubundan karşılanabilme imkânı bulunmaktadır. Bu iki şekilde karşılanamayan zararlar için ayrıca lisanslı depoculuk tazmin fonumuz bulunmaktadır. 2011 yılından bugüne kadar da böyle bir zarar şu ana kadar da vuku bulmadı yani depoya teslim edilip de depoda çürüdü veya ben ürün senedine karşılık olan malı depoda bulamadım diyen bir şikâyet de almadık, inşallah bundan sonra da almayız. Bununla ilgili tabii bizim ürün ihtisas borsaları gibi birtakım düzenlemeleri de yapmamız lazım. Bununla ilgili de bu sene içerisinde inşallah yasa tasarısını Medise sevk edeceğiz, düzenlemeleri yapacağız.

Fındıkla ilgili bir arkadaşımız ifade etmişti. Giresun ilinde Giresun Ticaret Borsasının ortaklığında Avrupa Birliğinin fonlarını da kullanmak şartıyla fındık ürününün uygun şartlarda depolanabilmesi için 17 bin ton kapasiteli modern bir fındık lisanslı deposunun çalışmaları devam etmektedir, 2016 yılı içerisinde tamamlanması hedeflenmektedir. Aynı yıl içerisinde de lisanslandırılmasına yönelik çalışma da yine Bakanlığımız tarafından yapılacaktır.

Biz genel olarak lisanslı depoculuğu yaymaya çalışıyoruz ve bununla ilgili Tarım Bakanlığımızla da görüşüp TMO'yu da bu işe ortak etmek için birtakım çalışmalarımız var.

Değerli arkadaşlar, kapılarımız gümrükler için önemli. Kapılarımızı artan ihracat ve ithalat işlemlerimizi karşılama noktasında yeterli hâle getirebilmek için bir yandan yetersiz kalan kapılarımızı yenileyip bir yandan da mevcut kapılarımızın iş ve işlem süreçlerini hızlandırmaya çalışıyoruz.

Özellikle biraz önce arkadaşlarımızın da ifade ettiği gibi Suriye kapıları noktasında 2 kapı dışında diğer kapılarımız şu anda kapalı. Bununla ilgili, kapalı olanları ifade edeyim: Akçakale, Yayladağı ve Karkamış Kapısı kapalı. Şu anda Öncüpınar Kapımız açık, orada da insani yardım boyutuyla işlemler yapılıyor. Biliyorsunuz Suriye'den ithalatımız yasak ve ithalat işlemleri yapılmıyor. Sadece, orada daha önce ihracat yapmış ama alacağı kalmış birtakım firmalar paralarını alamadıkları için sadece o firmalara mahsus mal getirmeleri yönünde, alacakları kadar mal getirmeleri yönünde izin verildi, onun dışında bir ithalat ve ihracat işlemimiz yok. Sadece o kapıdan tırlar insani yardım götürmekte, onu da ara tampon bir bölge bulunmakta, o tampon bölgede yüklerini Suriye plakalı taşıyıcılara devretmekte. Dolayısıyla, bizim anladığımız anlamda bir ihracat işlemimiz bulunmamaktadır.

Dahilde İşleme Rejimi'yle ilgili arkadaşlarımızın önerileri ve eleştirileri var. Bu, tekrar gözden geçirilebilir ama dahilde işlemenin ihracat içerisindeki payı yüzde 40. Bu rejimin düzenlenmesi, belge verilmesi ve kapanması da Ekonomi Bakanlığının uhdesinde. Biz sadece kapılarda kontrol mekanizmasındayız. Belge verilme işi, hangi rejimin uygulanacağı ve onunla ilgili politikaları genel anlamda Ekonomi Bakanlığı düzenliyor. Denetim noktasında, arkadaşlarımız ellerinden geldiği kadar kontrol ediyorlar ve gelen ihbarları ve suistimalleri önlemek için de gayret gösteriyorlar.

Değerli arkadaşlar, AVM'lerle ilgili birçok arkadaşımızın haklı veya bakış açısına göre değişecek önerileri bulunmaktadır. Biz, perakendecilik yasasını düzenlerken genel olarak perakendeciliğin ilke ve kurallarını da belirlendiği yönetmeliği de Başbakanlığa sevk ettik ve kamuoyunun görüşüne de daha önce açmıştık. Orada birçok düzenlemeye yer verdik, sadece ortak alanların düzenlenmesine yer vermedik. Düzenlemeyle, AVM'lerin açılış saatlerinden tutun da küçük esnafımıza ayrılacak alana kadar ve yine çok önemli olduğunu düşündüğüm, kaybolmaya yüz tutmuş mesleklerle ilgili düzenlemelere yer verdik ve buradaki kiralardan diğer emsallerine göre dörtte 1

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 110

oranında ucuz olmasını düzenledik. Ayrıca, alışveriş merkezlerinin açılışına o ildeki esnaf odaları ve valilikle, mülki amirle birlikte karar verilmesini sağladık bu düzenlemelerle. Ayrıca, yine, burada ifade edilen, haklı olarak ifade edilen “outlet” ve “fabrika satış mağazaları” diye ifade edilen AVM’lerin her önüne gelenin kendi başına “Biz ‘outlet’ mağazasıyız veya alışveriş merkeziz.” demesinin önüne geçtik. Nasıl yaptık? Bir kere, yüzde 100 “outlet” alışveriş merkeziyse oradaki bütün mağazaların “outlet” mağazaları şartına uygun olmasını istedik ve orada satılan ürünlerin de yüzde 70’inin “outlet” türü ürünlerden olmasını getirdik ve bu noktada da denetim getirince bundan sonra her önüne gelen “outlet” alışveriş merkezleri veya mağazaları açamayacak. Ayrıca, indirimli mağazaların da hangi şartlarda indirim tabii tutulacağını ve önceden bildirilme zorunluluğunu da yine bu düzenlemeyle hayata geçiriyoruz.

BAŞKAN – Sayın Bakan, biraz daha bu spesifik sorulara, burada bulunan arkadaşlarımızın sorularına cevap verecek şekilde... Çünkü son sekiz dakikamız.

AYKUT EDOĞDU (İstanbul) – Personelle ilgili bütün konuşmalara dayandırdım.

GÜMRÜK VE TİCARET BAKANI BÜLENT TUFENKÇİ (Malatya) – Personelle ilgili biz de senin gibi düşünüyoruz yani, hiçbir şey yok. Personellerimiz burada.

BAŞKAN – Ek süre isteseydi ben on dakika süre verecektim o konuyu devam ettirsin diye.

GÜMRÜK VE TİCARET BAKANI BÜLENT TUFENKÇİ (Malatya) – Çalışanın emeğine saygı göstermek lazım; özellikle, sizin belirttiğiniz gibi, ağır yük altında veya böyle kısırtıcı alanlarda görev yapan arkadaşlarımızın ekonomik anlamda rahat olmaları gerekir. Dediğiniz noktaların...

AYKUT EDOĞDU (İstanbul) – Şimdi, Sayın Bakanım, burası Plan ve Bütçe Komisyonu. Burada adım adım... Mesela, bakanlarla bir araya gelip takvimde... Hani bütçe koşullarını biliyoruz, şey yaptığımızdan değil ama en azından böyle bir şeye başlama anlamında, Komisyon Başkanına da...

BAŞKAN – Yok, bunu kesinlikle, kesinlikle... Bunlar önemli alanlar; teftiş, denetim, bunlar önemli alanlar.

Arkadaşlar, burada bulunan arkadaşlarımıza öncelik veriyoruz, diğerlerini yazılı yapacağız Sayın Bakanım.

GÜMRÜK VE TİCARET BAKANI BÜLENT TUFENKÇİ (Malatya) – Biraz önce Bülent Bey’in sorduğu denetimlerdeki, o 2014 ile 2015 arasındaki farkı ifade edeyim: Bu, 2015’te daha çok büyük ithalatçı ve dağıtıcılar denetlendiği için oradaki denetlenen firma sayısı az görünüyor. Büyük dağıtıcılar ithalatçı olduğu için oradaki ürün sayıları daha fazla. Dolayısıyla o, oradan kaynaklanıyor.

Yine, Erhan Bey’in... Kaçak sigaranın ülke ekonomisine verdiği zarar ve organize suç ve terör örgütlerine finansman sağlanması göz önüne alınarak Bakanlığımızca üzerinde önemle durulmaktadır. Market, büfe, depo ve benzeri yerler ile tezgâh altında sokaklar ve diğer açık alanlarda kaçak sigara satışının engellenmesi amacıyla kaçak sigaranın en çok tüketildiği araştırma raporlarıyla tespit edilen 14 ilde 2014 yılında Bakanlığımız taşra birimlerince yoğun piyasa denetimleri yapılmıştır. Valilerin koordinasyonu ve diğer kolluk personelinin de katılımıyla kaçak tütün ve tütün mamullerinin satışının önlenmesine yönelik sürekli ve müşterek denetimler yürütülüyor zaten, bu devam ediyor. 2015 yılında tüm kolluk birimlerince yürütülen müşterek çalışmalar sonucu engellenen kaçak sigara kullanımı neticesinde 2,3 milyar TL değerinde kamu zararı önlenmiştir. Maliye Bakanlığı tarafından hazırlanan 2015 Bütçesinde de bu kalemden beklenen gelir 24 milyar TL’ye yakın gerçekleşen 27 milyar olmuştur. 2015 yılı ortalaması itibarıyla söz konusu oran yüzde 11,6 seviyesine gerilemiştir. Rakamlar, sigara sektöründe uluslararası alanda faaliyet gösteren en büyük 4 firma tarafından hazırlanan “Boş Paket Araştırması” olarak bilinen raporundan elde edilmiştir. Her iki rakam da aynı raporun farklı dönemlerinden alınmıştır. Arzu edildiğinde raporları da arkadaşlarımız sizlere iletebilirler.

ERHAN USTA (Samsun) – Son raporu alalım.

GÜMRÜK VE TİCARET BAKANI BÜLENT TUFENKÇİ (Malatya) – Arkadaşlarımız not alsın.

Yine, akaryakıt kaçakçılığıyla ilgili, akaryakıt piyasasında yüzde 20 kaçakçılık olduğu şeklindeki rakam Bakanlığımızca yapılan bir tespit değildir ve bu konuda Bakanlığımıza ulaşan bilimsel bir veri de yoktur. Akaryakıt kaçakçılığıyla mücadele faaliyetleri Bakanlığımız koordinasyonunda ve ilgili kurumların iş birliğiyle 2012 yılından itibaren eylem planı ve Başbakanlık genelgesi kapsamında yoğun denetimler ve eylem planı kapsamındaki çalışmalarla başlamıştır. Akaryakıt sektörü tarafından yapılan değerlendirmelerde kayıt dışına karşı alınan önlemler sayesinde sektörün 2015 yılında yüzde 10 büyüdüğü raporlanmış, bu alanda yapılan çalışmalar sektör tarafından da takdir edilmiştir. Diğer taraftan, Başbakanlık genelgesi uyarınca Bakanlığımız bünyesinde özel ekip kurulmuştur. Özel ekibin içerisinde Maliye Bakanlığı, Emniyet, Jandarma, Sahil Güvenlik ve Bakanlığımız personeli ile ülke genelinde ÖTV ve akaryakıt harici petrol ürünlerinin suiistimali başta olmak üzere, her türlü akaryakıt kaçakçılığıyla mücadele devam etmektedir.

BAŞKAN – Buradaki arkadaşlarımızın soruları değil mi Sayın Bakanım?

GÜMRÜK VE TİCARET BAKANI BÜLENT TUFENKÇİ (Malatya) – Evet.

Konteyner x-ray taraması oranları sorulmuştu. 2015 yılında konteyner sayısı 5 milyon 320 bin, taranan konteyner sayısı ise 500 bin. Yani, oranlama yaptığımızda yüzde 10’u taranıyor. Biz yüzde 100 tarama hedefinin doğru bir hedef olmadığını şu anda düşünüyoruz ve bunu risk analiz profilleriyle orantılı olarak azaltmaya çalışıyoruz. Amacımız da şu: İhracatı ve ithalatı artırmak, ticaretin daha gelişmesinin önünü açmak. Bununla ilgili teknolojiyi de yakından takip ediyoruz.

“Akaryakıtta rafineri ve kaynaktan yakalama var mı?” diye bir soru var. Akaryakıt Kaçakçılığıyla Mücadele Eylem Planı kapsamında tüm akaryakıt antrepolarının gizli borular olup olmadığı da dâhil, gümrük ve ticaret müfettişlerince denetimi gerçekleştirilmiş ancak herhangi bir usulsüzlüğe rastlanılmamıştır.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 111

Akaryakıt istasyonlarında -Kadim Bey'in sorusu- düşük oranlı markerlı akaryakıt satışı yapılması... Bakanlığımızca yapılan yaygın denetimler ve etkili mücadele neticesinde akaryakıt kaçakçılığında trend daha çok ÖTV, vergi suiistimaline yönelmiş, markersız ya da az markerlı kaçak akaryakıt satışı, özellikle kaçak akaryakıt satışı yapılan istasyonların mühürlenmesi şeklindeki mevzuat değişiklikleri sayesinde çok azalmıştır. Bu kapsamda, Bakanlığımız bünyesinde görev yapan akaryakıt özel ekibi, 856 milyon değerinde vergi usulsüzlüğünü ortaya çıkartmıştır.

2015 yılında uygulamaya konulan 30 bin TL sıfır faizli kredi uygulamasından 31 Aralık 2015 sonu itibarıyla 230 esnaf yararlanmıştır. Bu sayı 31 Ocak 2016 itibarıyla 5.060 esnafa çıkmıştır. Öte yandan, borcu olmayan esnafa verilen kredi şartları Bakanlar Kurulu kararıyla belirlenmekte olup teminat şartları ise ilgili banka ve kooperatif nezdinde kararlaştırılmaktadır.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Bakan, buyurun.

GÜMRÜK VE TİCARET BAKANI BÜLENT TUFENKÇİ (Malatya) – Tamamlayayım onu.

Bakanlığımızın çabalarıyla 30 bin lira faizsiz krediden alınan komisyon da 500 lirayla sınırlanmıştır.

BİHLUN TAMAYLIGİL (İstanbul) – Mehmet Eryılmaz'ın raporuyla ilgili varılan şu andaki aşama nedir? Bir de İhlas Finansı sormuştum Sayın Bakanım.

GÜMRÜK VE TİCARET BAKANI BÜLENT TUFENKÇİ (Malatya) – Onu da hemen şey yapalım.

BAŞKAN – Sayın Tamaylıgil'in cevaplarını da alalım lütfen.

KADİM DURMAZ (Tokat) – Bir de Tokat'ın gümrük müdürlüğüyle ilgili sorum vardı Sayın Bakan.

GÜMRÜK VE TİCARET BAKANI BÜLENT TUFENKÇİ (Malatya) – Onu da cevaplayalım.

BAŞKAN – Onu da alalım efendim.

GÜMRÜK VE TİCARET BAKANI BÜLENT TUFENKÇİ (Malatya) – Hemen sizden başlayalım Kadim Bey.

Bir ilimizde gümrük müdürlüğü kurulabilmesi için Bakanlığımızca belirlenen ekonomik ve dış ticaret göstergelerine göre 300 milyon ABD doları dış ticaret hacmi gibi bir rakama ulaşması gerekir. Tokat ilimizde de bu rakama ulaşıldığında gümrük müdürlüğü kurulması mümkün olacaktır.

KADİM DURMAZ (Tokat) – O cevabı, uygun görürseniz ben alabilir miyim Sayın Bakanım?

BAŞKAN – Sayın Bakanım, kurmadan da o rakama ulaşılmıyor yani o dengeyi de bir gözetmek lazım.

GÜMRÜK VE TİCARET BAKANI BÜLENT TUFENKÇİ (Malatya) – Evet, doğru söylüyorsun Başkanım.

Tasfiye hâlinde İhlas Finans Kurumuyla ilgili olan soruya da cevap verelim.

İhlas Finans Kurumu 3/8/2001 tarihinde tasfiye hâline girmiştir. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda tasfiyenin azami süresi hususunda herhangi bir düzenleme bulunmamaktadır. Tasfiye, başlangıç itibarıyla 66.344 cari hesaba ilişkin 37 milyon 390 bin 320 Amerikan doları ve 9 milyon 242 bin euro, 155 bin 954 kâr ve zarar katılım hesabına ilişkin olup Ekim 2015 tarihli aylık faaliyet raporuna göre cari hesap sahipleriyle ilgili 66.344 hesap sahibine 37 milyon 390 bin Amerikan doları ve 9 milyon 247 bin euro ödeme yapılmış ve tüm cari hesap ödemeleri tamamlanmıştır. Yine, aynı tarih itibarıyla şirket tarafından kâra ve zarara katılım hesabı sahiplerinden 134 bin 660 hesap sahibine 524 bin 184,607 Amerikan doları ve 180 bin 596 euro ödeme yapılmış olup hâlen 21.294 hesap sahibine de 114 bin 101 Amerikan doları ve 54 milyon 509 bin euro borcu kalmıştır. Tasfiye sürecinde İhlas Finans Kurumu, Bakanlığımız müfettişlerince sonuncusu 20/3/2014 tarihinde olmak üzere farklı tarihlerde 10 defa denetime tabi tutulmuştur. Süreç, Bakanlığımız tarafından yakından takip edilmektedir.

SAMİ ÇAKIR (Kocaeli) – Bakanım, bakiyeyi alabilir miyiz bir daha.

BAŞKAN – 54 milyon avro ile 180 bin dolar.

GÜMRÜK VE TİCARET BAKANI BÜLENT TUFENKÇİ (Malatya) – Altın raporlarını da isterseniz...

BAŞKAN – Kimin sorusuydu o?

GÜMRÜK VE TİCARET BAKANI BÜLENT TUFENKÇİ (Malatya) – Bihlun Hanım'ın.

Bakanlık makamının 10/1/2014 günlü 51 sayılı onay konusu 2011 ve 2013 yıllarında altın ihracatı, ithalatı ve transiti yapan firma ya da kişilerden risk analizi yapılarak tespit edilenlerin ilgili mevzuat hükümleri gereğince incelenmesi sonucu Gümrük ve Ticaret Başmüfettişi Mehmet Eryılmaz tarafından düzenlenen 24/7/2014 günlü 11 sayılı İnceleme Raporu, yurt dışı para transferleri ve transit ticaret dâhil tüm işlemlerinin kambiyo, dış ticaret, vergi ve kara paranın aklanmasının önlenmesine ilişkin mevzuat kapsamında incelenmek üzere 12/9/2014 tarihinde Hazine Müsteşarlığı, Maliye Bakanlığı Gelirler İdaresi Başkanlığı, MASAK ve Ekonomi Bakanlığına; Gümrük ve Ticaret Başmüfettişi Mehmet Eryılmaz tarafından bazı firmaların gerçekleştirdiği altın ithalatı, ihracatı ve transitinin incelenmesi sonucu tanzim edilen 8/8/2014 günlü 13 sayılı İnceleme Raporu konunun yurt dışı para transferleri ve transit ticaret dâhil tüm boyutlarıyla kambiyo, dış ticaret, vergi ve kara paranın aklanmasının önlenmesine ilişkin mevzuat kapsamında incelenmek üzere 12/9/2014 tarihinde Hazine Müsteşarlığı, Maliye Bakanlığı Gelir İdaresi Başkanlığı, Vergi Denetim Kurulu, MASAK ve Ekonomi Bakanlığına, bilahare İstanbul Cumhuriyet Başsavcılığı Memur Suçları Bürosunun talebi üzerine 13/10/2015 tarihinde de anılan Cumhuriyet Başsavcılığına gönderilmiştir.

Raporların akıbeti bu.

BAŞKAN – Sayın Bakana teşekkür ediyoruz.

Değerli milletvekilleri, kurum bütçeleri üzerindeki görüşmeler tamamlanmıştır.

Sırasıyla bütçe ve kesin hesapları okutup oylatacağım.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : Bütçe

Tarih :8/2/2016

Saat :

Kayıt

Stenograf :

Uzman :

Sayfa: 112

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı bütçesinin fonksiyonlarını okutuyorum:

(Gümrük ve Ticaret Bakanlığı 2016 yılı bütçesi ile 2014 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi.)

BAŞKAN – Rekabet Kurumu bütçesinin fonksiyonlarını okutuyorum:

(Rekabet Kurumu 2016 yılı bütçesi ile 2014 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi.)

BAŞKAN - Böylece gündemimizde bulunan bütçeler ve kesin hesaplar oylanmış ve kabul edilmiştir.

Hayırlı olsun.

Görüşme programımızda yer alan bütçe kesin hesap ve Sayıştay raporlarını görüşmek için 9 Şubat 2016 Salı günü saat 10.00'da toplanmak üzere birleşimi kapatıyorum.

Hayırlı geceler arkadaşlar.

Teşekkür ediyorum.

Kapanma Saati: 02.11

