

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ KAMU İKTİSADİ TEŞEBBÜSLERİ KOMİSYONU TUTANAK DERGİSİ



15'inci Toplantı 1 Haziran 2016 Perşembe



(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.- AÇIKLAMALAR

1.- Kocaeli Milletvekili Haydar Akar'ın, TCDD'nin 2013-2014 dönemindeki Genel Müdürü ve Yönetim Kurulu Başkanı Süleyman Karaman'ın toplantıya katılmamasının nedenini öğrenmek istediğine ilişkin açıklaması

III.- KONU

A) GÖRÜŞMELER

1.- T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi (TCDD) ve bağlı ortaklıklarının 2013 ve 2014 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri

2.- Et ve Süt Kurumu Genel Müdürlüğünün 2013 ve 2014 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri



T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Tarih : 01/06/16

Saat :

Kayıt: KİT

Stenograf:

Uzman : Sayfa 3

1 Haziran 2016 Çarşamba

BİRİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 10.35

BAŞKAN: Fatih ŞAHİN (Ankara)

BAŞKAN VEKİLİ: Uğur AYDEMİR (Manisa)

SÖZCÜ: Kasım BOSTAN (Balıkesir)

KÂTİP: Halil ELDEMİR (Bilecik)

BAŞKAN – Komisyonumuzun değerli üyeleri, Sayıştay Başkanlığımızın ve kurumlarımızın değerli temsilcileri; hepiniz hoş geldiniz.

26'ncı Yasama Dönemi, 1'inci Yasama Yılı'nın 15'inci Birleşimini açıyorum.

Bugün gündemimizde Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü ve bağlı ortaklıkları ile Et ve Süt Kurumunun 2013 ve 2014 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri yer almaktadır.

Çalışmalarımıza Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü ve bağlı ortaklıklarının 2013 ve 2014 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleriyle başlayacağız.

Görüşmelere başlamadan önce, Sayın Genel Müdürümüzden başlamak üzere Komisyonumuza gelen değerli arkadaşlarımızın kendilerini Komisyonumuza tanıtmalarını rica ediyorum.

Buyurun.

(Toplantıya katılan bürokratlar kendilerini tanıttı)

BAŞKAN – Teşekkür ediyor, bir kez daha hoş geldiniz diyorum.

BAŞKAN - Şimdi, sunumlarını yapması için sözü...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) - Sayın Başkan...

BAŞKAN - Buyurun.

II.- AÇIKLAMALAR

1.- Kocaeli Milletvekili Haydar Akar'ın, TCDD'nin 2013-2014 dönemindeki Genel Müdürü ve Yönetim Kurulu Başkanı Süleyman Karaman'ın toplantıya katılmamasının nedenini öğrenmek istediğine ilişkin açıklaması

HAYDAR AKAR (Kocaeli) - Biliyorsunuz, 2013-2014 döneminde TCDD'nin Genel Müdürü ve Yönetim Kurulu Başkanı Süleyman Bey, Süleyman Karaman Bey ama bugün göremiyorum kendisini burada. Aslında o dönemi inceleyeceğiz. Bir mazeret mi bildirdi kendisi? Yoksa... Katılmama gerekçesi nedir?

BAŞKAN - Bize ulaşan bir mazeret dilekçesi yok. Kurumlarda da süreklilik esas. Bütün sorularınıza arkadaşlarımız cevap vereceklerdir.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) - Mutlaka çok tecrübeli, deneyimliler.

BAŞKAN - Dönemin hesabını da vereceklerdir.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) - Aslında, bu bir şeydi geçmiş dönemlerde, eski, incelediğimiz, raporunu incelediğimiz döneme ait genel müdür veya yönetim kurulu başkanları bu toplantılara, komisyonlara katılıyorlardı. Katılmayanlar da mazeret bildiriyorlardı niçin katılmadıklarına dair çünkü davet ediliyorlar bunlar. O dönemin hesabı olduğu için burada bulunmasında fayda olduğunu düşünüyorum ama maalesef...

BAŞKAN - Sayın Akar, toplantımızı icra etmemiz için yönetimin nitelikli çoğunluğu var.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) - Onda bir sıkıntı yok, onu biliyorum ama genelde davet ediyoruz. Bildiğim kadarıyla davet edildi de.

BAŞKAN - Evet, davet edildi ancak olmaması toplantımızı yapmamıza mâni değil.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) - Toplantı yapılmasın demiyorum Sayın Başkan, toplantıyı tabii ki yapalım ama kim hesap verecekse veya -işte, "hesap" demeyelim de- o dönem kimin dönemiye, inceleyeceksek o arkadaşın, yöneticinin burada olmasında fayda var, biliyorsunuz ve böyledir yani toplantılar genelde. Bundan sonra da buna daha çok dikkat etmek gerektiğini düşünüyorum.

BAŞKAN - Peki, arkadaşlarımıza yeniden bu konuyu hatırlatalım.

III.- KONU

A) GÖRÜŞMELER

1.- T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi (TCDD) ve bağlı ortaklıklarının 2013 ve 2014 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri

BAŞKAN - Şimdi, sunumlarını yapması için sözü Sayın Genel Müdürümüze veriyorum.

Buyurun.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Tarih : 01/06/16

Saat :

Kayıt: KİT

Stenograf:

Uzman : Sayfa 4

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN - Sayın Başkanım, değerli Komisyon üyeleri; zatîalileriniz başta olmak üzere Komisyonun değerli üyelerini ve Sayıştay denetçilerini, salonda hazır bulunan kurum, kuruluş temsilcilerini şahsım ve TCDD ailesi adına saygıyla selamlıyorum.

Öncelikle, Sayıştay tarafından hazırlanan raporlardan ve KİT Alt Komisyonundan gelen önerilerden mümkün olduğunca istifade etmeye çalıştığımı belirtmek istiyorum.

Raporun hazırlanmasında emeği geçenlere teşekkür ediyorum.

Sayın Başkan, değerli üyeler; bildiğiniz üzere, Başkanı Genel Müdür olmak üzere, Başkan ve 5 üyeden meydana gelen Yönetim Kurulu ile Genel Müdür ve 5 genel müdür yardımcısından oluşan Yürütme organı, TCDD'nin en üst kademedeki sevk ve idare teşkilatını oluşturmaktadır.

Merkezde 20 ihtisas dairesi başkanlığı ile Teftiş Kurulu Başkanlığı, Hukuk Müşavirliği, Basın-Yayın ve Halkla İlişkiler Müşavirliği birimleri ile Emniyet Yönetim Sistemi Müdürlüğü bulunmaktadır.

Demiryolu taşımacılığıyla ilgili hizmetler 8 bölge müdürlüğünce yürütülmektedir. Ayrıca 2 limanımızın işletme sorumluluğu Genel Müdürlüğümüzdedir. Diğer yandan, TCDD'nin demir yolu endüstrisinde faaliyet gösteren TÜLOMSAŞ, TÜVASAŞ, TÜDEMSAŞ olmak üzere 3 bağlı ortaklığı ve SİTAŞ, VADEMSAŞ, İZBAN ve EUROTREM olmak üzere 4 adet de iştiraki bulunmaktadır.

Sayın Başkan, değerli üyeler; teşekkülümüz faaliyetlerini 25 bin 528 personelle gerçekleştirmektedir. Araç parkımızda 13 adet yüksek hızlı tren seti, 117 adet elektrikli tren seti, 80 adet dizel tren seti, 125 adet elektrikli ve 436 adet dizel ana hat lokomotif, 19.088 adet yük vagonu ve 913 adet yolcu vagonu bulunmaktadır. Mevcut 12.532 kilometrelik demir yolu ağının 3.938 kilometresi elektrikli, 4.822 kilometresi ise sinyallidir.

Küreselleşen dünyada zamanın değeri arttıkça yüksek hızlı trenlerin önemi de artmaktadır. Yolcuların seyahat daha hızlı, güvenli ve konforlu olan yüksek hızlı trenlere kaymaktadır. Yüksek hızlı trenler erişimi kolaylaştırmakta, hareketliliği ve modlar arası entegrasyonu artırarak yeni sosyal ve kültürel değişime öncülük etmektedir.

Ülkemizde de YHT hatlarını işletmeye aldığımız 2009 yılından bugüne kadar 26 milyon 500 bin yolcu yüksek hızlı trenlerle taşınmıştır. YHT işletmeciliği yaptığımız Ankara-İstanbul, Ankara-Konya, Konya-Eskişehir-İstanbul hatlarında yolcu taşımacılığında yüksek hızlı trenler lehine büyük değişiklikler olmuştur.

Ankara-Eskişehir arasında demir yoluyla taşınan yolcu sayısı yüksek hızlı trenlerle birlikte yüzde 8'den yüzde 72'ye yükselmiş, ayrıca YHT'lerde yüzde 12 oranında yeni bir talep oluşmuştur.

Ankara-Konya arasında ise daha önce demir yolu yolcu payı hiç yokken YHT işletmeciliğiyle birlikte yüzde 66'lık paya ulaşılmıştır. Ayrıca, söz konusu parkurda yüzde 14 oranında yeni bir yolcu talebi oluşmuştur.

YHT'lerle birlikte enerji maliyetlerinin azalmasıyla ülke ekonomisine katkı, kazaların önlenmesiyle birlikte ölüm ve yaralanmaların azalması, maddi hasarların düşürülmesi, karbondioksit salınımının azalmasıyla birlikte daha temiz bir çevreye yönelik faydalar sağlanmıştır.

2023 yılında YHT projeleri tamamlanıp hatların işletmeye açılmasının ardından, kara yollarındaki trafiğin azalması, daha az enerji kullanılmasıyla yıllık 161 milyon dolar enerji tasarrufu sağlanacaktır. Ayrıca, trafikten çekilecek araçlarla birlikte oluşması muhtemel kazaların maliyetlerinden 571 milyon dolar tasarruf edilecektir.

Çevreye duyarlı yüksek hızlı trenlerle doğaya salınan karbondioksit miktarı da azalmaktadır. 2023 yılında yolcuların YHT'lerle seyahat etmesi sonucu yaklaşık 881 bin ton daha az karbondioksit salınımı gerçekleşecektir. Bunun ekonomik karşılığı ise 92 milyon dolardır.

Yapımı devam eden yüksek hızlı tren ve hızlı tren hatları tamamlandığında YHT'lerin ülkemize getireceği toplam ekonomik faydanın yıllık 824 milyon dolar seviyesinde olacağı tahmin edilmektedir.

Sayın Başkan, değerli üyeler; kent içi ulaşım da halkımıza daha kaliteli ve konforlu hizmet verilmesi amacıyla İstanbul'da Marmaray ve İzmir'de Egey projeleri tamamlanarak faaliyete geçirilmiştir. İstanbul'da bir buçuk asırlık rüyamız olan, dünya otoritelerinin mühendislik harikası olarak kabul ettiği Marmaray 2013 yılında hizmete alınmıştır. Dünyanın en derin batırma tüp tüneli tekniğiyle inşa edilen Marmaray'da bugüne kadar 139 milyon yolcu seyahat etmiştir. İki kıtayı birbirine bağlayan Marmaray, özellikle olumsuz hava koşullarında kilit bir rol üstlenmektedir. Marmaray'ın etkisiyle 2015 yılında Fatih Sultan Mehmet Köprüsü üzerinden geçen küçük ölçekli araç sayılarında yüzde 12 azalış olduğu gözlemlenmiştir.

TCDD ile İzmir Büyükşehir Belediyesinin ortaklığında Egey Projesi kurulan İZBAN AŞ tarafından Cumaovası-Aliağa arasında 79 kilometrelik güzergâhta 2011 yılında banliyö işletmeciliğine başlanmıştır. İZBAN hattında Aliağa-Cumaovası-Tepeköy arasında bugüne kadar 346 milyon yolcu seyahat etmiştir. Bu projeler yerel yönetim, merkezi hükûmet ve kamu kurumu iş birliğinde dünyada örnek gösterilen proje hüviyetini kazanmıştır.

Teşekkülümüzce 2010 yılında 87 milyon yolcu taşınırken, 2015 yılında yüzde 110 artışla 183 milyon yolcu taşınmıştır.

Sayın Başkan, değerli üyeler; "Modern İpek Demir Yolu"nın merkezinde bulunan ülkemizde, kıtalar arası konumu itibarıyla sahip olduğu potansiyelini harekete geçirmek, küresel ölçekte rekabet gücünü artırmak amacıyla lojistik merkez projelerinin yapımı devam etmektedir. Bu kapsamda, Türk lojistik sektörüne yıllık 40 milyar dolarlık katkı, 27 milyon ton ilave taşıma imkânı ile 10

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Tarih : 01/06/16

Saat :

Kayıt: KİT

Stenograf:

Uzman : Sayfa 5

milyon metrekareselik konteyner stok ve elleçleme sahası sağlayacak olan 19 adet lojistik merkezden 7 tanesi faaliyete geçmiştir, 5 adedinin yapım çalışmaları, 7 adedinin ise ihale, proje ve kamulaştırma çalışmaları sürdürülmektedir.

Yük taşımasının artırılmasına yönelik diğer bir uygulama ise, yüksek taşıma potansiyeli olan işletmelere doğrudan demir yolu bağlantısı yapılarak kapıdan kapıya taşıma olanağı sağlanmasıdır. Bugün itibarıyla 281 adet ve 433 kilometre iltisak hattımız bulunmaktadır. Şu anda taşımacılığımızın yüzde 56'sı iltisak hatlarından yapılmaktadır.

Sayın Başkan, değerli üyeler; 2009 yılında yılda 22 milyon ton yük taşımacılığı yapılmaktayken 2010 yılından itibaren yoğun bir şekilde mevcut hatlarımızın çift hatlı hâle getirilmesi, rehabilitasyonu ve yenilemeleriyle sinyalli ve elektrikli hâle getirilmesi çalışmalarına hız verilmesi nedeniyle toplam hat kapasitesinin yüzde 30'u kullanılmamaktadır. Buna rağmen, yüzde 19 artışla 2015 yılında 26 milyon ton yük taşınmıştır. 2003 yılından itibaren başlatılan seferberlikle şebekemizin yüzde 85'i olan 10.100 kilometre demir yolu hattı yenilenmiştir.

Yük taşımacılığında büyük öneme sahip bazı hatlarımızda Avrupa Birliği hibe projeleri kapsamında AB'nin 1.8 milyar TL katkısıyla modernizasyon ve sinyalizasyon çalışmaları başlatılmıştır. Bu kapsamda, 415 kilometrelik Irmak-Karabük-Zonguldak hattında Karabük-Zonguldak arası tamamlanmış olup Karabük-Irmak, Kırıkkale arasında ise çalışmalar devam etmektedir. Hattın yenileme ve sinyalizasyon işlerinin Kasım 2016'da tamamlanması hedeflenmektedir. Proje tamamlandığında hat kapasitesinin günlük 32 adet trenden 46 adet trene çıkarılarak yüzde 44 kapasite artırımı sağlanmış olacaktır. 380 kilometrelik Samsun-Amasya-Kalın, Sivas arasında modernizasyon çalışmaları başlatılmış olup 2017 yılı sonunda tamamlanması planlanmaktadır. Çalışmalar tamamlandığında, hatta günlük tren kapasitesi yüzde 133 artışla 21 trenden 49 trene çıkacaktır.

Mevcut hatlarımızın kısalması, standartların yükseltilmesine yönelik projeler geliştirilmiştir. Bu kapsamda, Osmaniye Toprakkale ve Gaziantep arasında yapımı devam eden Fevzipaşa varyantında 9.989 metrelik çift tüplü 1 adet tünelle birlikte 17 kilometrelik çift hatlı yeni bir güzergâh inşa edilmektedir. Bu projenin tamamlanmasıyla birlikte Bahçe-Nurdağı arasında mevcut hat 15,5 kilometre kısalacak, 32,5 kilometreden 17 kilometreye düşecek, eğitim binde 27'den binde 15'e inecektir. Yük trenlerinin seyir süresi 65 dakikadan 10 dakikaya düşecek ve tren çeker 3 kat artacaktır.

Yapımı devam eden Akçagöze-Başpınar projesiyle mevcut hat 16 kilometre kısalacak, 28 kilometreden 12 kilometreye; yük trenlerinin seyir süresi 45 dakikadan 10 dakikaya düşecektir.

Nurdağı-Başpınar, Gaziantep arasında ise 160-200 kilometresaat/hıza uygun yeni bir çift hatlı 56 kilometre demir yolu yapılması planlanmıştır. Projeye Nurdağı-Başpınar arasında 121 kilometrelik koridor yaklaşık 65 kilometreye kısalacaktır. Altyapı ve üstyapı yapım ihaleleri yapılmış olup değerlendirme çalışmaları devam etmektedir.

Sayın Başkan, değerli üyeler; bir hattın sinyalli ve elektrikli hâle getirilmesi önemli ölçüde kapasite artışını ve işletme maliyetinin azalmasını sağlamaktadır. Ayrıca, dizel işletmecilik yapan hatlara göre elektrikli elektrikli işletmeciliğe geçildiğinde yüzde 70'lik bir enerji tasarrufu sağlanabilmektedir. Bu amaçla, hatlarımızda yol yenilemelerinin yanı sıra mevcut hatların elektrikli ve sinyalli hâle getirilmesi projelerine büyük önem vermekteyiz. Bu kapsamda, yeni yapılan sinyal ve elektrifikasyon yatırımlarıyla 2003 yılında 2.122 kilometre elektrikli hatlarımız 3.938 kilometreye, 2449 kilometre olan sinyalli hatlarımız ise 4822 kilometreye ulaşmıştır. Ayrıca, konvansiyonel hatta 2.607 kilometre sinyal ve 2.162 kilometre elektrifikasyon yapım çalışmaları devam etmektedir. 2023 yılına kadar tüm hatların elektrikli ve sinyalli hâle getirilmesi hedeflenmektedir.

Sayın Başkanım, değerli Komisyon üyeleri; müsaadenizle çeken çekilen araç filolarımız hakkında da kısaca bilgi arz etmek istiyorum.

Açılan yüksek hızlı tren hatlarımızda yolcu taşımacılığı için 250 kilometre/saat hızı uygun 12 adet yüksek hızlı tren seti temin edilmiştir. Ayrıca, saatte 300 kilometre hız yapabilen 7 adet çok yüksek hızlı tren setinden 2 adedi temin edilmiş olup kalan 5 adedi ise yıl içerisinde temin edilerek işletmeciliğe verilecektir.

Türkiye'deki demir yolu sanayisinin ve yan sanayisinin geliştirilmesine, yeni teknolojilerin ülkemize kazandırılması ve yurt dışına bağımlılığın azaltılması için yerli ve millî demir yolu sanayinin oluşturulması amacıyla yatırım programımızda yer alan 106 adet YHT setinin en az yüzde 53 yerlilik oranıyla temin çalışmaları devam etmektedir. 80 adet elektrikli lokomotifin temini kapsamında ise finansmanın yüzde 70'i İslam Kalkınma Bankası kredisinden sağlanan ilk 8 adedi Güney Kore'de, geri kalan 72 adedi ise TÜLOMSAŞ'ta üretilerek teslim alınmış ve işletmeye verilmiştir.

TÜLOMSAŞ'ta General Elektrik firmasıyla iş birliği kapsamında 20 adedi teşekkülümüz için, 11 adedi yurt dışında olmak üzere 31 adet lokomotif üretimi gerçekleştirmiştir. Kısa ve orta mesafeli taşımacılıkta yolcularımıza daha hızlı ve konforlu bir hizmet sunmak, işletme maliyetini düşürmek ve yolcu taşımacılığındaki payımızı artırmak amacıyla ilk yerli dizel tren seti Anadolu Projesi hayata geçirilmiştir. Proje kapsamındaki 52 adet setten 24 adedi üretilerek hizmete verilmiştir. Geri kalan 28 setin üretimi ise devam etmektedir. Bu projeye yüzde 35'le başlayan yerlilik oranı yüzde 42'ye ulaşmıştır. TÜDEMSAŞ'ta hâlâ yüzde 90 yerlilik oranıyla yük vagonu üretilmekte olup TÜDEMSAŞ aynı zamanda yeni nesil millî yük vagonu projesi yürütücülüğünü de yapmaktadır. Ayrıca, EUROTEM işiyle metro, hafif metro, "dizel multiple unit", DMU, EMU araçları, VADEMSAŞ'ta raylı sistemlerin ihtiyaç duyduğu yüksek hızlı tren makasları, SİTAŞ'ta da YHT ve konvansiyonel hat traversleri, KARDEMİR'de ise yüksek hızlı tren ve konvansiyonel hat rayı üretimi devam etmektedir. Mevcut gar ve istasyonlarımızın modernizasyonları yapılırken YHT taşımacılığına uygun yeni modern gar ve istasyonları da yapıyoruz. Bu kapsamda, yap-işlet-devret modeliyle inşası devam eden Ankara yüksek hızlı tren garında yüzde 95 fiziki ilerleme sağlanmış olup 2016 yılı içerisinde halkımızın hizmetine verilecektir.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Tarih : 01/06/16

Saat :

Kayıt: KİT

Stenograf:

Uzman : Sayfa 6

Sayın Başkanım, değerli Komisyon üyeleri; müsaadenizle şimdi de YHT projelerimiz konusunda kısa bir bilgi vermek istiyorum.

Yüksek hızlı demir yolu yapımında, Ankara merkez olmak üzere İstanbul-Ankara-Sivas, Ankara-Afyonkarahisar-İzmir, Ankara-Konya ve Ankara-Bursa koridorları çekirdek ağ olarak belirlenerek Türkiye'nin kırk yıllık hayali olan yüksek hızlı demir yolu projelerinin 2004 yılından itibaren yapım çalışmalarına başlanmıştır. 2009 yılında Ankara-Eskişehir hattının hizmete girmesiyle ülkemiz, yüksek hızlı tren işleten ülkeler ligine yükselmiştir. Bundan sonra 2011 yılında Ankara-Konya, 2013 yılında Eskişehir-Konya ve 2014 yılında Ankara-İstanbul ile Konya-İstanbul arasında YHT'ler hizmete verilmiştir.

Küçük Asya ile İpek Yolu güzergâhındaki Asya ülkelerini birleştiren demir yolu koridorunun önemli akslarından biri olan 603 kilometrelik Ankara-Sivas arası 405 kilometreye düşürecek yüksek hızlı tren projesinin yapımı devam ediyor. Projenin tamamlanmasıyla Ankara-Sivas arası seyahat süresi on saatten iki saate düşecektir.

Bursa-Bilecik Hızlı Tren Projesi'nin Bursa-Yenişehir kesiminde inşaat çalışmaları, Bilecik-Yenişehir-Osmaneli kesiminde ise kesin proje hazırlama çalışmaları sürdürülmektedir. Proje tamamlandığında Ankara-Bursa ve Bursa-İstanbul seyahat süreleri iki saat on beş dakika olacaktır.

Ankara-İzmir mevcut demir yolu 824 kilometre olup seyahat süresi yaklaşık on dört saattir. İki şehir arası mesafe 624 kilometreye ve seyahat süresini üç saat otuz dakikaya düşecektir. Ankara-İzmir YHT Projesi'nin Polatlı-Afyonkarahisar kesiminin yapımı devam etmektedir. Yıl sonuna kadar Polatlı-İzmir YHT güzergâhının tamamında altyapı yapım çalışmalarına başlanması planlanmaktadır.

Kayseri-Yerköy arasında 250 kilometre/saat uygun 142 kilometrelik çift hatlı, elektrikli ve sinyalli yüksek hızlı demir yolu hattı yapılacaktır. Kayseri-Yerköy YHT Projesi, Ankara-Sivas YHT hattına Yerköy'den bağlantı sağlayacak ve kesin proje çalışmaları devam etmektedir.

Samsun ile Mersin arasında kuzey-güney hızlı tren koridorunun hayata geçirilmesi için projelendirme çalışmalarımız devam etmektedir.

İstanbul, Ankara ve Konya'dan Karaman, Mersin, Adana, Osmaniye, Gaziantep, Mardin illerine hızlı trenle ulaşım sağlamak için Konya-Karaman-Ulukışla-Mersin-Adana-Osmaniye-Gaziantep hızlı tren hattının yapımına başlanmıştır.

Ülkemizin turizm başkenti olan ve tarım yönünden de en önemli kentlerimizden olan Antalya'yı İstanbul'a bağlamak için Antalya-Burdur-Isparta-Afyonkarahisar-Kütahya-Eskişehir Hızlı Tren Projesi geliştirilmiştir. 423 kilometre güzergâh uzunluğundaki hattın kesin proje hazırlama çalışmalarına başlanılmıştır.

Yaklaşık 642 kilometre uzunluğa sahip Antalya-Konya-Aksaray-Nevşehir-Kayseri Hızlı Tren Projesi hem yük hem de yolcu taşımacılığı yapabilecektir. Bu güzergâh da 200 kilometre/saat hıza uygun çift hatlı, elektrikli ve sinyalli olarak planlanmıştır. Kesin proje hazırlama çalışmalarına başlanılmıştır.

1 Mayıs 2013 tarihinde 6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun yürürlüğe girmiştir. Söz konusu kanunla TCDD, demir yolu altyapı işletmecisi olarak yeniden yapılandırılmakta, yük ve yolcu taşımacılığı yapmak amacıyla TCDD'nin bağlı ortaklığı olarak kurulan TCDD Taşımacılık AŞ kurulmakta, Türk Ticaret Kanuna göre kurulmuş şirketler Türkiye'deki demir yolu altyapısı üzerinde yük ve yolcu trenlerini işletebilecek hâle gelmektedir. Yeniden yapılandırma sürecinde teşekkülümüzdeki süreç son aşamaya gelmiştir.

Sayın Başkan, değerli üyeler; Demir yollarının yeniden devlet politikası olarak ele alındığı son on üç yıllık dönemde TCDD, arz etmeye çalıştığım bütün bu yatırım ve hizmetlerde toplumun her kesiminin desteğini almıştır. Bu yatırım ve hizmetleri yerine getirirken bize destek olan Türkiye Büyük Millet Meclisi üyelerimiz başta olmak üzere, Sayıştaya ve tüm kurum ve kuruluşların temsilcilerine, değerli heyetinize 30 bin kişilik demiryolu ailesi adına şükranlarımı arz ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Önerilerin görüşmelerine geçiyoruz.

2012 yılında gündemde kalan bir öneri bulunmaktadır. Bu öneri 2014 yıllarının 3 no.lu önerisiyle aynı mahiyettedir; okutup birlikte işleme alacağım:

Öner 1:

870 milyon TL yaklaşık maliyet üzerinden, kesin projeye ihale edilerek 393,2 milyon TL'ye sözleşmesi imzalanan, ihale sonrasında ise 75 kilometre uzunluğundaki hattın 50 kilometrelik bölümünde güzergâh değişikliği yapılan ve hat genişliği artırılan, sözleşmenin uygulanması sürecinde yüklenicinin yaklaşık maliyetlere göre daha yüksek birim fiyat verdiği belirlenen iş kalemlerinde yüksek oranda fiziki gerçekleştirmeler sağlandığı gözlenen, bunun yanı sıra hat değişikliği yapılmayan kesimlerdeki tünel zeminlerinin sözleşme eki projelerden farklı olmasının da etkisiyle, sözleşme bedeli içerisinde tamamlanamayacağı anlaşılan Bursa-Yenişehir kesimi demir yolu altyapı inşaatı işiyle ilgili projelendirme, ihale ve imalat sürecindeki iş ve işlemlerin TCDD Genel Müdürlüğüne tüm yönleriyle inceltirilmesi, gerekirse soruşturulması,

BAŞKAN – Cevap için buyurun.

Yazılı cevabınız oldukça uzun.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN – Sayın Başkanım, müsaade ederseniz, Genel Müdür Yardımcısı arkadaşımız İsmail Bey cevapları okuyacak.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Tarih : 01/06/16

Saat :

Kayıt: KİT

Stenograf:

Uzman : Sayfa 7

BAŞKAN – Tabii.

Bu yazılı cevabınızı özetlemenizi ben rica edeceğim sizden.

Buyurun.

TCDD GENEL MÜDÜR YARDIMCISI İSMAİL HAKKI MURTAZAOĞLU - Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü tarafından hazırlatılıp uygulanmak üzere TCDD'ye gönderilen kesin proje ile 75 kilometrelik Bursa-Yenişehir kısmının ihalesi yapılmıştır. NATM tünel açma metodu prensipleri doğrultusunda açılan tünellerde, projede öngörülenden farklı zemin koşullarıyla karşılaşmıştır. Tünel delme ve altyapı işlerinde yapılan imatlarda projeye gerçek zeminlerde farklı zemin koşullarıyla sıkça karşılaşmaktadır.

Ön proje: Belli bir yapının kesin ihtiyaç programına göre gerekli arazi ve zemin araştırmaları yapılmadan, bilgilerin hâlihazır haritalardan alındığı, çevresel etki değerlendirme ve fizibilite raporları dâhil elde edilen verilere dayanarak hazırlanan plan, kesit, görünüş ve profillerin belirtildiği bir veya birkaç çözümü içeren projeyi,

Kesin proje: Belli bir yapının onaylanmış ön projesine göre mümkün olan arazi ve zemin araştırmaları yapılmış olan, yapı elemanlarının ölçülendirilip boyutlandırıldığı, inşaat sistem ve gereçleri ile teknik özelliklerinin belirtildiği projeyi, ifade etmektedir.

Yapılmış olan ön proje ve kesin proje tanımları 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu'nda olduğu şekliyle aynen alınmış olup buradan da anlaşılacağı üzere ön veya kesin proje ilişkisini zemin ve kaya sınıflamalarındaki farklılıklarının ötesinde projelendirme aşamasında gerekli arazi ve zemin araştırmaları yapıp yapılmaması ve bu araştırmalara dayanarak plan, kesit, görünüş ve profillerin hazırlanıp hazırlanamaması, yapı elemanlarının ölçülendirilerek boyutlandırılıp boyutlandırılmadığı belirlenmektedir.

Bu sebeple, Bursa-Yenişehir altyapı inşaatı işi için ihaleye çıkılan proje kesin proje niteliği taşımakta ancak tünellerde projede öngörülen zeminden oldukça farklı zeminle karşılaşmış durumdadır. Gerekçeleri aşağıda özet olarak izah edilen yaklaşık 38 kilometrelik kesimde proje güzergâh değişikliği yapılmak zorunda kalmıştır. Değişiklik yapılan kesimde yüklenicisine herhangi bir imalat yaptırılmamıştır.

Km:65+000 ile Km:76+000 arasında, 11 kilometrelik kısımda mevcut güzergâh, tarım arazileri, meyve bahçeleri ve seralar bulunan arazilerden geçmekte, demir yolu güzergâhı ile Bursa çevre yolu arasındaki arazilerin büyük kısmındaysa artık parseller oluşmaktaydı. Söz konusu bölgede demir yolu güzergâhı, Bursa çevre yoluna mümkün olduğunca yaklaştırılarak seralar ve meyve bahçeleriyle etkileşim ortadan kaldırılmış ve artık parsellerin kamulaştırmaları büyük ölçüde önlenmiş, tarım arazilerinin verimli kullanılması sağlanmıştır. Bu kesimde ana eksen korunarak toplamda 11 kilometrelik bir güzergâh revizyonu yapılmıştır.

Km:76+000 ile Km:90+000 arasında projede güzergâh, söz konusu bölgede Bursa'nın içme suyu ve sulama ihtiyacını büyük ölçüde karşılayacak olan Gölbaşı göletinin güneyinden (gövde tarafından) geçmekteydi. Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü demir yolu güzergâhının buradan geçmesini uygun görmemiş ve dağ tarafına (kuzeye) kaydırılmasını talep etmiştir. Bunun neticesinde güzergâh, gölün kuzeyine kaydırılarak toplam 14 kilometrelik bir değişiklik yapılmıştır.

Km:90+000 ile Km:103+780 arası; Bursa Büyükşehir Belediyesi ve Bursa Valiliğinin talebi üzerine, YHT hattı ile havalimanı arasındaki mesafe 1.280 metreken havalimanına gelen yolcuların intikal ve entegrasyonunu kolaylaştırmak için YHT güzergâhı havalimanı girişi kapısına mümkün olduğunca yaklaştırılmıştır. Sözleşme eki projedeki güzergâh ile 13 kilometrelik güzergâh değişikliği aynı tip zemin (Yenişehir Ovası) koşullarındadır.

Güzergâhın geçtiği bölgeler incelendiğinde 14 kilometrelik kesimin Bursa şehir içinde kaldığı, 20 kilometrenin verimli Bursa Ovası'ndan geçtiği için çok değerli arazilerin kamulaştırma işlemleri uzun süreler almakta ve hâlâ devam etmektedir. Şimdiye kadar 75 kilometrelik hattın yaklaşık 27 kilometrelik kesimi için kamulaştırma bedeli 223.611.611,76 TL olup, toplam kamulaştırma bedeli olarak da 392.400.291,76 TL harcama yapılacağı tahmin edilmektedir. Bu sebeple tünellerin bulunduğu kesimlerde sadece giriş ve çıkışların kamulaştırma gerektiğinden buralardaki parsellerin de küçük ve tarım arazisine elverişli olmayan ve değersiz araziler olması sebebiyle kamulaştırmaları kısa sürede tamamlanarak imatlarına buralardan başlanılmıştır. Sahada yapılan imatlara kamulaştırma süreçlerine bağlı olarak başlanılmakta, projenin bitiş süresini de etkileyen ve kamulaştırması kısa sürede tamamlanan değersiz arazilerin olduğu tünellerden başlanması projenin bitimi açısından işin doğal akışı hâline gelmiştir. Kârlı ve kârsız kalem ilişkisi bulunmamaktadır. Yüklenici tüm fiyatlara birim fiyatlara kıyasla indirimli teklifler vermiştir.

Sözleşme bedelinin yüzde 98'i kadar harcama yapılmıştır. İşin tasfiye oluru alınmış olup yüzde 100 keşif bedeli tamamlanmak üzere imatlar devam etmektedir. 6.827 metre tünel kazısı tamamlanmıştır. Projedeki artış maliyetleri tünel zemin klaslarındaki farklılıklardan oluşan maliyetlerdir. Projeyi hazırlama aşamasında projede öngörülen tünel zemin klaslarında isabetli tespitler yapılamamıştır. Benzer durumlarla karşılaşılması için teknik uzmanlardan oluşan Etüt Proje Dairesi kurularak proje hazırlama aşamalarının daha titizlikle takibi sağlanmıştır.

Ayrıca, öneri doğrultusunda konu Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca soruşturulmaktadır.

BAŞKAN – Sayın Güler, buyurun.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – İyi çalışmalar diliyorum Komisyona.

Tabii, burada bir öngörüsüzlük var projelendirme aşamasında oluşan sorunla ilgili. Şimdi, Sayın Genel Müdürün sunumunda olan bir konu var, ben burada kayıtlara geçsin istiyorum. Yaklaşık 642 kilometre uzunluğunda Antalya-Konya-Aksaray-Nevşehir-Kayseri hızlı tren hattı projelendirildiği söyleniyor. Bu hatta tren yok, Niğde'den geçen tren oraya kaydırılıyor ama bu hatta Türkiye'nin en önemli sit alanlarının olduğu, turizm değerlerinin bulunduğu yapı var. Yani, benzer bir durum ileride bu

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Tarih : 01/06/16

Saat :

Kayıt: KİT

Stenograf:

Uzman : Sayfa 8

projelendirmede, Aksaray ve Nevşehir’den geçiş noktalarında mutlaka, tekrar kurumun önüne gelecek ve sorun oluşacak. Bunlar neye göre dayanak alınıyor? Niye bu öngörüler önceden görülüyor da proje belli uygulamaya girdikten sonra açığa çıkıyor? Bence bunun kurum adına sorgulanması gereken büyük bir olay olduğunu düşünüyorum.

Bu anlamda, bunun kayıtlara geçmesinin yararlı olduğunu düşünüyorum çünkü ileride, on yıl sonra karşımıza gelecek.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Akar, buyurun.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Önce, Sayın Yönetim Kurulu Başkanı ve Genel Müdürüne “Hayırlı olsun.” diyorum. Alt komisyona gittiğimizde değişen bir arkadaş vardı, orada tanışmıştık ama yine değişmiş. Burada da ben şaşırđım, şeyleri okumamıştım çünkü değişmeyeceğini tahmin etmişim ama...

Çok tecrübeliler, bütün arkadaşlar kurumdan geliyorlar, Devlet Demiryollarını iyi biliyorlar. “Yüksek Hızlı Tren” diye adlandırılan aslında adı “hızlı tren” olması gereken trende de başlangıçta ciddi acemilikler çıktılar. Baktığınız zaman, “Bu acemilikler nedir?” diye sorduğunuzda zaman -zaten ilk Eskişehir-Ankara hattını yabancı bir firma yapmıştı- buradaki tünellerin açılması, orada zemin etütlerinin yapılması, sondajların yapılması, projelerin hazırlanması gibi birçok eksiklikler vardı, bu kabul edilebilir bir şeydi ama daha profesyonel bir firma yapıyordu, orada çok fazla sorun yaşanmadı, ondan sonraki tüm projelerde sorun yaşandı.

Şimdi geneli üzerindeki, bu projelerdeki sorunları anlatırız ama buradaki özeli söyleyeyim: Bir gece birinin aklına geldi Bursa-Yenişehir hattı yapılsın diye, şu anda çok ilişkiniz bulunmadığı eski Başbakan Yardımcısı Sayın Bülent Arınç’ın Bursa’da bir seçim propagandasında “Hızlı treni Bursa’ya getireceğiz.” demesiyle yola çıkıldı ve gerçekten samimi söylüyorum, Google haritası üzerinden hazırlanmış bir projeden yürüdüler. Aslında, maliyete baktığınız zaman, bugün geline nokta, tasfiye edilen noktadaki maliyete baktığınızda, Devlet Demiryollarının 2011’de hazırlanmış olduğu o 870 milyonluk maliyete bakıldığında, biraz daha maliyete yakın gibi duruyor ama ihaleye de baktığınızda 393 milyon liraya... Devlet Demiryolları bir proje hazırlamış, ihaleye çıkılmış “A, ne kadar devlete kâr ettirdik.” mantığıyla bakıp 393 milyon liraya bu ihale bağlanmış. İhale bağlandıktan sonra da yapım aşamasına geçiliyor, sözleşmeler yapılıyor, bir bakıyorlar ki “A, düşündüğümüz gibi değil.” Çünkü, Sayın Başbakan Yardımcısı aramış, “Hızlı treni hemen buraya getirin, çalışın bu iş için.” demiş ve Devlet Demiryolları da kendine vazife edinmiş, çıkmış, Google haritası üzerinden bir proje hazırlamış. Kendileri de zaten itiraf ediyorlar, bakın, madde madde sıraladıklarında ön proje nedir, kesin proje nedir diye. Bu, ön proje bile olmamış, samimi söylüyorum, bırakın kesin projeyi, baktığınız zaman ön proje bile olmamış çünkü 75 kilometrelik hattın 50 kilometresi değişmiş. Bir taraftan “Göl var, buradan geçemeyiz.” demişler, diğer taraftan “Tarım arazileri var, buradan geçemeyiz.” demişler, öbür taraftan “Bir yerel yönetim var orada...” O yönetim de, fark etmiyor, iktidar partisinin yönetimi. Hani, muhalefet yönetimi olur, yerel yönetimde İzmir’de problemler yaşıyorlar, Eskişehir Garı’nda problemler yaşıyorlar, bu problemlere de “Orada bir muhalefet belediye başkanı var, orada sıkıntı yaşıyoruz.” diyorlar ama böyle bir olay da yok Bursa’da. Valilik oturmuş Devlet Demiryollarıyla projeden sonra “Olur mu kardeşim, bizim burada bir havaalanımız var, buraya yakın geçmeli.” demiş. Diğer “Tarım arazileri...” demiş. Bir başkası başka şey söylemiş. İhale edilmiş, her şey bitmiş ve orada 393 milyon TL’ye ihale edilmiş ama şu ana kadar orada gerçekleşen 560 milyon lira ve 560 milyon lirayla da bu 75 kilometrelik hattın yüzde 30’unda fiziki ilerleme sağlanmış, daha yüzde 70’i geride duruyor. Bakın bunlar Devlet Demiryollarının bana en son verdiği cevaplar, size de gelmiştir muhtemelen, görebilirsiniz. Yani, bakın, ihaleyi 382’ye bitiriyorlar, 580 milyonluk bir gerçekleşme oluyor -neye göre yapılmış, ihale 382 milyon, belki yüzde 20 artırım falan yapılmıştır- bu da yüzde 30 gerçekleşme, yüzde 70’i geride duruyor. Bu ihalenin veya buradaki maliyetin kaç çıkacağını hesaplayabiliyor musunuz?

Ama niye çıkmışlar? İşte, demişler ki: “Oraya bir hızlı tren gitmesi lazım.” E, seçim de var 2011’de. Sayın Başbakan Yardımcısı da söz vermiş, orada çıkmış, meydanlarda demiş ki... Bu olmaz arkadaşlar, bu olmaz. Hepimiz taahhüt ediyoruz, hepimiz seçim vaatlerinde bulunuyoruz ama kurum işini ciddi yapmak zorunda. Burada bir ciddiyet yok. Yani, şu ihalede, bu projede bir ciddiyet yok ne dersiniz deyin. Bu 2011’de yapılmış. Bunu gördüğü için kurum, 2013 yılında bir birim kurmuş kendi içerisinde Proje Değerlendirme Dairesi diye -tam açılımı nedir bilmiyorum ama- bunlar eksiklikleri görmüş, belki sonraki ihalelerde, projelerde daha dikkatli davranacağı gözleniyor. Gerçekten burada büyük bir sıkıntı var.

Arkadaşlar, şeyi abartmayın gözünüzde yani “yüksek hızlı tren” diye adlandırılan tren -dediğim gibi- hızlı tren. Çünkü hızı 100-120 kilometreye kadar olan trenler “konvansiyonel tren” olarak geçiyor, 120 ile 250’ye kadar olanlar “hızlı tren” diye geçiyor, 250’nin üzerindeki de “yüksek hızlı tren” diye geçiyor ama biz hepsini yüksek hızlı tren yaptık.

Şimdi, diyebilirsiniz ki Ankara-İstanbul arasında bir yüksek hızlı tren çalışıyor. Asla çalışmıyor. Hızlı tren bile çalışmıyor arkadaşlar. Onu, biraz sonra bu konunun dışında...

ORHAN DELİGÖZ (Erzurum) – Gayretliyiz, çalışana gelir.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Ben istiyorum, tüm Türkiye’yi demir yolu ağlarıyla örelim ve bunu kendi imkânlarımızla yapalım. Bu projelerin kaynaklarına baktığınız zaman TCDD’nin çok hızlı borçlandırıldığını da görüyoruz, yabancı kaynaklar kullanılarak yapıldığını görüyoruz.

Bir de bir şey var arkadaşlar, “2023 hedefi” deniyor. “2023 hedefinde şu kadar yüksek hızlı tren hattı yapacağız.” diyorlar, “Şu kadar elektrikli tren hattı, sinyalizasyon...” Hesapladığınız zaman -Hazine burada, zaten TCDD zarar eden bir kurum- onların bu iş için, yatırım için ayırdıkları bedellere baktığınız zaman, 2100 senesinde bu hedefe ulaşmak mümkün değil. Ya, kandırmayalım

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Tarih : 01/06/16

Saat :

Kayıt: KİT

Stenograf:

Uzman : Sayfa 9

birbirimizi, gerçekleri konuşalım, sıkıntı burada. Yani, biz ne kadarını yapabiliyoruz, ne kadarını becerebiliyoruz? Keşke hepsini yapabilsek ama maalesef olmuyor. Yani, çok ilginç. Tabii, proje aşamasından sonuçlanana kadar... Sonuçlanmıyor. Bütün projeler bir şekilde tasfiye ediliyor, daha sonra yeniden ihaleye çıkarılıyor.

Şimdi, ben onunla ilgili bir soru sormuşum Sayın Genel Müdürüm sizlere. O soruya da şöyle cevap vermişsiniz. Ben demişim ki 2014, 2015, 2016 yıllarında YHT projeleri için süre uzatım nedenleri -bu sorunun cevabında süre uzatım nedenleri yok- ilave bütçe artışları ne kadar, işte, feshedilmiş, feshedilmemiş ya da ödenek bitti veya ihaledeki ayrılan yatırım bedeli bittiği için yeniden ihaleye çıkılması kararlaştırılmış, kamulaştırma bedeli, kapsam dışı bırakılan alanlar hakkında bilgi istiyorum dedim ama bana böyle bir yazı yollamışsınız. Bana göre doğru değil, orada da söylemişim. Bir excel tablosunda bir, ihale bedeli nedir; iki, o ihale bedeli nerede bitmiştir, sonuçlanmıştır? Yüzde kaç tamamlanmıştır projenin? Bir sonrakinde de yüzde 33'ünün tamamlandığını söylüyorsunuz. Ne kadar yatırım bedeli veya yeni ihaleye çıkılmıştır? Tamamlanmayan birimler...

Buradaki sıkıntının bir tanesi de şu: Birim bazında yapıyorlar bunu. O birim bazında yaparken de -Sayıştayın birçok örneğinde var, denetlerken tespitler yapmışlar- bir kümülatif toplam şey üzerinden bir birim fiyat belirliyorlar yani açılmamış, detayına inilmemiş, böyle durumlar var. E, bu birim fiyata göre de öngörülerin üzerinde iş yapıldığı farz ediliyor, genelde de altyapıda çıkıyor bu. Yüksek hızlı diye adlandırılan altyapının yüzde 70'i de iki üç tane firma tarafından yapılıyor. Ben TTK'da demişim hattatlar TTK'yı ele geçirdi, Türkiye Taş Kurumunu diye. Burada da bir şirket TCDD'yi ele geçirdi. Umarım bundan sonra bu işler düzelir, daha şeffaf, daha net olur bu işler.

Çok detayına girmeyeceğim çünkü gerçekten de ihaleler yapılmadan önce ihalelerin nasıl paylaşıldığı kamuoyuna da yansdı, isterseniz onları sizlerle paylaşabilirim ama gerçekten büyük paralar harcanıyor. Şimdiye kadar 49 milyarlık bir yatırım öngörülmüş bütçe başlangıcından itibaren bugüne kadar. Dünyanın parası, 50 milyar az para değil arkadaşlar. Yani, oradaki ufak bir sıkıntı büyük rakamlara tekabül ediyor.

Bu Yenişehir-Bursa hattına ne diyeyim, yapılmasın demeyeceğiz tabii, yapılmalı ama lütfen, çok rica ediyorum, bir projeyi kesinleştirmedikten sonra, sondajlarını yapmadıktan sonra, zemin etütlerini yapmadıktan sonra, oranın yerel yönetimleriyle konuşmadıktan sonra, bunları halletmeden, kamulaştırmanın bedellerini çıkarmadan... Tamam, biz acele kamulaştırmaya karşı çıkıyoruz ama orada zafiyete uğratacak bir durum varsa ayrıca da kamulaştırma da yapılır ama önceden proje -gerçekten, biraz evvel projeyi tarif ettiniz, ön proje ve kesin proje- kesin projeye dönüştürülmeden ihaleye çıkılmamalı. Sapmalar olabilir, doğa şartları yani yerin altından ne çıkacağını bilemiyoruz ama her tarafta bu var, bütün projelerde bu var, sıkıntı buradan kaynaklanıyor.

Sizden ricam, çok deneyimli bir ekipsiniz -yönetimde bazı değişimler olmuş- bundan sonra yapacağınız ihalelere çok rica ediyorum kesin projeye çıkın ve artık o proje üzerindeki revizyonlar yüzde 5'i, yüzde 10'u geçmemeli. Ya, 75 kilometrede 50 kilometre değişir mi arkadaşlar? Böyle bir proje revizyonu olur mu? Ve öngörülen ihale bedeli veya ihale sonuçlarının 378 milyonu, neyse, 530 milyon harcama yapılmış ve yüzde 33 gerçekleşme sağlanmış. Ben ne diyeyim şimdi, nasıl bir şey söyleyeyim burada?

Sizden ricam, çok rica ediyorum, bundan sonra projeler kesinleşmeden ihalelere çıkmayın. Biz siyasetler talep ederiz, söyleriz; siz siyasi değilsiniz, bürokratsınız. AKP gidebilir, CHP gelebilir, MHP gelebilir, bir başka siyasi parti kurulur aynı AKP'nin kurulduğu gibi, gelebilir ama siz görevlerinize devam edeceksiniz. Bakın, uzun yıllardır başka hükümetlerle de çalıştınız. Siyasetler istiyor diye olmayacak duaya amin dememek lazım, bunda direnmek lazım. Kamunun, herkesin parası var burada, iyi değerlendirmek lazım. Belki o kesin projeler doğru yapılırsa bir başka alanda eksik kalanlar tamamlanır yani o doğru maliyetlerle çıkılırsa diyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Sayın Akar, ben teşekkür ediyorum.

Sayın Tor, buyurun.

FAHRETTİN OĞUZ TOR (Kahramanmaraş) – Teşekkür ederim.

Sayıştayımızın kıymetli denetçilerine, Demiryollarımızın, diğer kamu kurumlarımızın kıymetli yöneticilerine hoş geldiniz diyorum.

Öncelikle, tabii, ben Sayıştay raporunu kısmen okudum, bir kısmını. Çok güzel bir rapor olmuş. Söyleyebilirim ki Sayıştayın raporu bir eğitim el kitabı gibi olmuş. Sayıştayın tespitlerine... Herhangi bir ihaleyi, bir tek ihaleyi ele alın, o ihaledeki aksaklıkları bir daha yapmayalım diye amaçlasanız, bir daha orada eksiklik, noksan olmaz. Ama, burada ben baktım, okudum, özellikle 2013 yılı raporunun bir kısmını okudum, sayın vekilimizin söylediği gibi, aynı hatalar hep tekrarlanıyor, hep aynı hatalar tekrarlanıyor. Şimdi, o yüzden, ben Sayıştayımızın kıymetli temsilcilerine burada teşekkür ediyorum, güzel bir rapor olmuş. Bunlara azami dikkat gösterildiği takdirde en az hatayla kapatılacağını düşünüyorum.

Şimdi, 2002 yılından gelen bu öneriyle ilgili konuşmak istiyorum. Bu, 2013 yılı raporunda da geçiyor, 248'inci sayfada bunlar var. Ben bunlarla ilgili de kısa bir not aldım, onları burada arz etmek istiyorum. Şimdi, evet, bu Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü tarafından hizmet alımı yoluyla hazırlatılıp uygulanmak üzere Demiryollarına gönderilen projeye TCDD tarafından 393,2 milyon TL'ye ihale edilmiş Bursa Yenişehir kesimi altyapı işi. Şimdi, raporda şu geçiyor: Bunun yaklaşık maliyeti 870 milyon TL. 870 milyon TL burada 393,2 milyon TL'ye ihale edilmiş. Yani, ihale bedeli yüzde 50'sinden daha aşağı. Şimdi, ben bunu okuduktan sonra bu işin olmayacağını... İlla uzman olmak da gerekmiyor, bu iş olmaz, burada bir hata var. Nasıl bir hata var? O zaman, yaklaşık maliyet muhtemelen hesaplanmamıştır, afaki rakamlar konmuştur. Yani, burada, raporda geçtiği

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Tarih : 01/06/16

Saat :

Kayıt: KİT

Stenograf:

Uzman : Sayfa 10

üzere 870 milyon TL'lik bir ihale nasıl olur da 393 milyon liraya ihale edilebilir? Burada büyük bir yanlış var. Şimdi, en baştan bunun olmayacağı gözüküyor zaten, olmamış da nitekim.

Şimdi, burada kısa notlar var. Projede yer alan zemin ve kaya klasları ile imalat sırasında karşılaşılan klasların önemli ölçüde farklılık göstermesi dolayısıyla etüt proje safhasında gerekli zemin etütlerinin yapılmadığının ortaya çıkması, bu nedenle ihaleye çıkılırken esas alınan proje kesin proje değil, bir ön proje şeklinde bu. Yani, siz, şimdi, 870 milyon liralık bir yaklaşık maliyet buluyorsunuz, orada gerekli zemin etütleri yok; kesin proje diyorsunuz ve kesin proje değil, ön proje, rastgele bir proje gibi bir şey yani. Böyle olunca da tabii 870 milyon olur, ne olacak!

Sözleşmenin imzalanmasından sonra 75 kilometrelik hattın 50 kilometrelik kısmında güzergâh değişikliği yapılmış. Yani, bu olacak iş değil, 75 kilometrelik hattın 50 kilometrelik kısmında güzergâh değişikliği yapılıyor. Bilmiyorum, nasıl olmuş ama olacak iş değil yani aklın, mantığın alması mümkün değil bunları. Bu değişikliğin, projedeki hattın çok değerli tarım arazileri, meyve bahçeleri ve seralardan geçmesi, DSI'nin Bursa'nın yirmi yıllık içme suyu şebekesiyle ilgili planlarını etkilemesi... Yani, şimdi, bu ihale dokümanı incelenirken acaba bu hatların nereden geçtiğine bakılmıyor mu? Devlet Demiryolları çok eski bir kurum. Herkes "Ben Demiryolcuyum." der, övünür yani bir mensubiyet şuuru vardır, doğrudur ama hayret bir şey yani. Şimdi, bu ihaleye çıkılıyor, bu ihalede bu güzergâh nereden geçiyor? İşte, çok değerli tarım arazilerinden geçiyor, meyve bahçeleri ve seralardan geçiyor, DSI'nin Bursa'nın yirmi yıllık içme suyu şebekesiyle ilgili planlarını etkiliyor, böyle bir proje. Böyle bir proje nasıl yürürlüğe konulabilir? Bu tür gerekçeleri var. Yani, ihaleden önce yapılması gereken çalışmalar maalesef hiç yapılmamış. Bu ülke bizim tabii, biz bu ülkeyi seviyoruz, böyle bir şeyin asla olmaması lazım Sayın Başkan.

Şimdi, daha başka ciddi bir konu var, güzergâh değişikliğinden sonra yüklenicinin yaklaşık maliyetlere göre daha yüksek birim fiyat verdiği tünel iş kalemlerinde metraj artışlarına gidilmesi, birim fiyatı yüksek iş kalemlerinde daha yüksek fiziki gerçekleştirmelerin meydana gelmesi. Oh, kârlı yerleri yap, öbür yerlerde yat! Böyle olmuş bu. Yani, şimdi, Devlet Demiryollarına hakikaten yakışan bir durum değil bu, benim gördüğüm bu. Sözleşme bedelinin yüzde 96'sı kadar harcama yapıldığı hâlde toplam fiziki gerçekleştirmenin yüzde 13 düzeyinde kalması. Öyle büyük bir abes ki yüzde 96 harcama yapılmış, fiili gerçekleştirme yüzde 13. 75 kilometrelik hattın daha 10 kilometresi dahi tamamlanmadan sözleşme bedeline ulaşılmış olması, bu nedenle işin tasfiye sürecine girmesi, proje maliyetlerinin artması ve yapılan yapım işinin önemli ölçüde gecikmesi. Yani, bu şekilde bu iş olmaz tabii. Bu nedenlerle, tabii, Sayıştayımızın kıymetli yetkilileri "Bu, bir incelenisin." demişler.

Şimdi, ben okuyorum, Sayıştay raporunun devamında da, 2013 yılı raporu devamında da "TCDD Genel Müdürlüğünün 10/10/2013 tarih ve 74056 sayılı olurlarıyla Sayıştayın 2012 yılı raporunda yer alan hususların tetkiki, gerekirse tahkiki uygun görülmüş ve aynı tarih itibarıyla görevlendirme yapılmıştır ancak Eylül 2014 tarihi itibarıyla bu konudaki inceleme ve soruşturmanın tamamlanmadığı anlaşılmıştır." Şimdi, az önce burada, önerinin son bölümünde de okuduk, "Öneri doğrultusunda konu Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca soruşturulmaktadır." diyor. Yani, 2002 raporunda yer alan bir konu maalesef ne Devlet Demiryolları Teftiş Kurulunca -ya, ben onu anladım, yanlış anladıysam düzeltebilirim onu- ne de Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından soruşturulmamış. Yani, soruşturulmuş mu Sayın Genel Müdürüm? Ben öyle anladım çünkü burada, son kısmında "Öneri doğrultusunda konu Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca soruşturulmaktadır." ibaresi geçtiği için söylüyorum ben bunu. Yani, soruşturma bitirilmemiş gibi bir anlam çıkıyor.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN – Ulaştırma Bakanlığımız tarafından soruşturma devam ediyor.

FAHRETTİN OĞUZ TOR (Kahramanmaraş) – İşte, ben onu söylüyorum. 2012 önerisi -Sayın Sayıştay yetkililerimiz de cevaplayabilir burada- yani 2012'de yer alan bu öneri ne TC Devlet Demiryolları Teftiş Kurulu tarafından ne de Ulaştırma Bakanlığı tarafından... Ne zaman soruşturulacak? Ben kelimelerimi de hakikaten titizlikle seçiyorum. Bu ülke bizim, yazık bu ülkeye, çok yazık! Yani, şunu okudum, benim moralim bozuldu, söyleyeyim. Böyle bir şey olamaz, olmaması lazım. Bunun soruşturulacak hiçbir siyasi, ideolojik, şu, bu, çıkar ne... Gereği yapılacak ve gerçek, somut olayın ortaya çıkarılması lazım, yazık günah, hakikaten yazık günah. Elimizi vicdanımıza koymamız lazım. Böyle devam ederse... Yani, Devlet Demiryollarını ben seviyorum, hakikaten seviyorum. Çok kıymetli arkadaşlarım da var aranızda ama şunu okudum, benim moralim bozuldu. Bu ülke eğer böyle yönetilecekse yönetilmesin daha iyi. Ne yaklaşık maliyetler ne daha sonraki şeyler falan... Bu şekliyle bu dosyanın ihaleye çıkmaması lazımdı. Sonradan değişiklikler yapıyorsun, maliyetler artıyor, ülke zarara gidiyor. Sebebi ne, müsebbibi kim? Yani, dört yıl geçtikten sonra, beş yıl geçtikten sonra hâlâ bu iş soruşturulamamışsa burada ben kasıt ararım, başka hiçbir şey aramam. Yani, bunlara, bu yanlışlıklara sebep olanların bu ülkeyi, bu fakir ülkeyi... Yani, ülkemiz fakir, her gün kapınıza üç beş kişi asgari ücretle bile olsa iş diye geliyor, çaresizsiniz. Hepimiz öyleyiz, değil mi? Yazık günah değil mi yani? Bunun maliyeti işte 800 ise şimdi bir baksanız belki 1.800 olmuştur, bilemiyorum tabii.

Dolayısıyla, yani, bunların çok ciddiyetle ele alınması gerektiğini söylüyorum. Yani, burada dört yıl, beş yıl geçtikten sonra bu konunun soruşturulmamasından daha garip bir şey olamaz. Bunun altında muhtemelen kasıt vardır, nasıl soruşturulmuyor? Böyle bir şey olabilir mi?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Sayın Tümer, buyurun.

ZÜLFİKAR İNÖNÜ TÜMER (Adana) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Genel Müdürüm, bu 393 milyon liralık sözleşmeye 500 küsur milyon ödeme yapıldı diye Haydar arkadaşım söyledi. O konuda bir teyit alabilir miyim acaba? Tekrara düşmek istemiyorum.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Tarih : 01/06/16

Saat :

Kayıt: KİT

Stenograf:

Uzman : Sayfa 11

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN – Şimdi, efendim, bu ihale edildikten sonra, tabii, yıllar geçince eskalasyon uygulanıyor, fiyat farkı uygulaması oluyor. Normal şartlarda ihale bütçesinin normal proje tavanı neyse onun üzerinde tamamlanıyor fakat yıllara sari bir iş olduğu için eskalasyonla birlikte projeler bu bedele geliyor.

ZÜLFİKAR İNÖNÜ TÜMER (Adana) – Tamam, fiyat farkı var yani.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN – Yani, KİK'in bu tür yapım ihalelerinde yıllardan geçince eskalasyon uygulaması rutin bir uygulamadır.

ZÜLFİKAR İNÖNÜ TÜMER (Adana) – Tamam ama bir keşif artışı falan söz konusu değil yani değil mi?

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN – Yok, yok, hayır.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Keşif artışı var orada.

ZÜLFİKAR İNÖNÜ TÜMER (Adana) – Keşif artışı yok diyor.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Yeni proje daha farklı bir maliyetle çıkıyor.

ZÜLFİKAR İNÖNÜ TÜMER (Adana) – Hayır, yok, yok, bundan bahsediyoruz, bu projeden bahsediyoruz.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN – ...bütçesinde keşif artışı yok.

ZÜLFİKAR İNÖNÜ TÜMER (Adana) – Şimdi, tabii, ihalenin yaklaşık maliyetine ve ihale bedeline bakınca gerçekten müteahhidin ne zor şartlarda aldığını düşünüyor insan ve hissediyor ve nasıl altından kalkacak diyor ama burada 75 kilometrenin 50 kilometrelik hat değişimi öngörüsünü maalesef kurumumuz görememiş ama müteahhit firma görmüş. Yüzde 50 kırımdan vazgeçtik, normal, yaklaşık maliyetin üstünde birim fiyatlar vermiş bu müteahhidin öngördüğü hat değişikliğine. Yani, bunu öngörmek de aslında çok zor değil. Sayın vekilim demin bahsetti yani artık parsellerin kullanılması sağlanmış, işte, Devlet Su İşleriyle görüşmeler yapılmış. Bunlar hep daha sonra yapılmış. Yani, anlaşılır bir şey değil. Sanki bu projeyi o müteahhit arkadaşımız hazırlasa ancak böyle fiyat verir diye düşünüyor insan. Hani, zaten tünel vardı ama tünelde klas değişikliği oldu deseniz bir derece anlarım ama bu da olmaz.

Şimdi, bunun yaklaşık maliyet içerisinde tamamlanmayacağı anlaşıldığı hâlde neden işin yüzde 100'üne kadar devam ettiriyoruz? Yani, istesek bunu yüzde 70'inde keserdik, müteahhidimize teşekkür ederdik, bu kadar yüksek kırımla bu şeye girmesine... Çünkü bu tekrar ihaleye çıkacak bir iş. Neden biz yüzde 100'üne kadar devam ettiriyoruz bunu bitmeyeceğini bildiğimiz hâlde? Sadece bu bile bana göre yasalara uygun değil, sadece bu bile.

Onun ötesinde, tekrar aynı şeyleri söylemek istemiyorum. Yani, her tarafında, neresinden bakarsanız bakın, burada çok ciddi bir zaaf var, başka bir şey söylemek istemiyorum. Bunu görmemek, öngörmemek, bilmemek... Sadece yapacağı fiyatların, birim fiyatların yüksek olması, yapmadıklarının yüzde 50 kırım altında kalması... Yani, bunları çocuğa gösterseniz çocuk güler buna, başka bir şey demek istemiyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Sayın Deligöz, buyurun.

ORHAN DELİGÖZ (Erzurum) – Sayın Başkanım, değerli arkadaşlar; teşekkür ediyorum.

Şimdi, eleştirilerinizin büyük bir kısmına katılıyorum, doğru diyorsunuz. Kurum çok dikkatli olmalıdır. Fakat, şu da unutulmamalıdır ki her şey maliyet değil. Bu ülkede yani uçak fabrikası kapatıldı. Otomobil üretildi, pahalı diye, maliyeti yüksek diye iptal edildi. Dolayısıyla, hızlı trenle ya da yüksek hızlı trenle -adı hızlı olmuş, yüksek olmuş, çok da önemli değil- bu ülkenin dört bir tarafını demir yolu ağıyla örmeye çalışan bir kurum karşımızda ve maliyet konusunda da bir örneği yok yani ilk defa giriyor Türkiye bu işlere. Bahsettiğimiz, tartıştığımız konu da 2009'lu, 2010'lu yılların sıkıntıları. Şimdi, burada kurum çalışanlarının moralini bozacak, olumsuz etkileyecek şeylerden bence kaçınmamız lazım. Eğer art niyet yoksa...

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Nasıl art niyet yok?

ORHAN DELİGÖZ (Erzurum) – Hayır, arkadaşlar, bakın, ben uçak fabrikamız traktör fabrikasına çevrildi diyorum. Bak, yeni başladık. Osmanlı'dan sonra tren yolu kapatılmış, hiçbir işlem yapılmamış.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Osmanlı'dan sonra mı?

ORHAN DELİGÖZ (Erzurum) – E, tabii, Osmanlı'da yapılmış demir yolları falan, ondan sonra otomobil yollarına genelde ağırlık verilmiş.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – En çok demir yolu o dönemde yapılıyor.

ORHAN DELİGÖZ (Erzurum) – Yani, bir atılım yapılmamış, düzeltiyim. Yani, kapatılmış demek elbette ki doğru değil ama durağanlaştırılmış, geliştirilmemiş. Bu bilinçli olmuştur ya da olmamıştır, o ayrı bir tartışma konusu.

Dolayısıyla, ben, yok yüksek olmuş, yok az olmuş... Elbette ki yetim hakkı, bu bütçe hepimizin, buna dikkat etmemiz gerekiyor fakat arkadaşlar olabilir. Eğer art niyet yoksa proje hatalı da yapılmıştır çünkü ilk bunlar. Bunu alt komisyonda da tartıştık. Bundan sonra bu hataları yapmayacağına inanıyorum ben. Bak, katılıyorum sözlerinize, hatalar yapılmamalıdır. Ben de bürokrasiden gelmişim, bir sürü ihale şeyine çıkmışım, proje hazırlamışım.

Şimdi, burada... Zaten Sayıştay gereğini yapıyor arkadaşlar. Demokles'in kılıcı gibi zaten adamların başında, hiç yanlış bir şey yapma şansı yok bürokrasinin.

Şimdi, Haydar Bey söyledi, biraz takılmak da istiyorum. Tam bir CHP zihniyeti. Bütün hayırlı hizmetlere engel olduğu gibi, direnildiği gibi, diyor ki "Siz de direnin ey bürokratlar, size verilen talimatları yapmayın, direnin." Böyle bir mantık olur mu kardeşim ya? Niye dirensinler? Ha, doğru yapsınlar. Haklı. Yanlış yapmasınlar.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Tarih : 01/06/16

Saat :

Kayıt: KİT

Stenograf:

Uzman : Sayfa 12

Bundan sonra her şeyin daha doğru yürüyeceğini düşünüyorum ama böyle, baştan beri aldınız, öyle olumsuz... Sanki her şey olumsuz gibi. Bakın, arkadaşlar, İstanbul'dan Ankara'ya şu anda üç saatte geliyorsunuz, kötü mü oldu? Şimdi Bursa'ya bir buçuk saatte gidilecek, kötü mü olacak yani o eksik tamamlandığı zaman? İşte, Genel Müdür söyledi, Sivas'a buradan bir buçuk saatte gidilecek. Yani, bunlar çok güzel şeyler arkadaşlar, bunun maliyetini tartışmaya hiç gerek bile yok. Yani, bu, yüksek maliyetle yapılsın manasında demiyorum.

Teşekkür ediyorum Başkanım, sağ olun.

BAŞKAN – Ben teşekkür ediyorum.

Sayın Birkan, buyurun.

ZEKERİYA BİRKAN (Bursa) – Sayın Başkanım, Komisyonumuzun çok değerli üyeleri, değerli katılımcılar; ben de hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Tabii, biz siyasetçiler -ben bir Bursa Milletvekili olarak bunu söylüyorum Haydar Bey değindiği için- olarak her şehrimize hizmet gelmesini her zaman isteriz. Fakat, yanlış ve talihsiz bir beyan olmuş çünkü her siyasetçi, her bakan o şehre hizmet gelmesini, hem de bunun çok hızlı gelmesini de ister ama bu hızlı tren ya da başka şeyler bir haftada, on günde, yirmi günde olan şeyler değil; çok büyük yatırımları olan, devasa projeleri olan, planları olan, tünelleri olan büyük projeler. O anlamda -Sayın Akar da biliyordur- Bursa'da Cumhuriyet Halk Partili Milletvekilimiz vardı, Kemal Demirel, tanırırsınız. Yani, hakikaten, Bursa'da sadece AK PARTİ'li siyasetçilerin değil, Cumhuriyet Halk Partili siyasetçilerin de özellikle tren gelmesi noktasında ciddi çalışmaları olmuştur. Yani, onunla var olan şeylerin kıyaslanmış olması yanlış olmuştur, onu belirtmek için söz aldım Başkanım.

BAŞKAN – Sayın Akar, buyurun.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Teşekkür ediyorum.

O zaman, şöyle ufak bir tarihten girelim: Osmanlı Dönemi'nde...

BAŞKAN – Genel üzerindeki fikirlerinizi sanırım...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Yok, yok, şöyle: Açılsın diye konu, genelde de söylemeyiz bunları, zaten genelde söyleyeceği miş şeyler bunlar.

...yaklaşık 3 bin-4 bin kilometre arasında demir yolu yapılmış, tamamı Almanlara, İtalyanlara, İngilizlere yaptırılmış, hatta daha da ileri gidilmiş, devlet demir yollarının sağında ve solunda kalan 20 kilometrelik alanlarda da maden kullanım imtiyazları verilmiş veya oradaki işte önemli şeylerin kullanım imtiyazları verilmiş.

Cumhuriyet Dönemi'ne baktığımızda, bu rakam 1950'li yıllara kadar 9 bin kilometrelere çıkmış, artı, o dönemden kalan yani İngilizlerin ve Almanların işletmeciliğinde olan ya da İtalyanların işletmeciliğinde olan Devlet Demiryolları da hemen cumhuriyetten sonra satın alınmış parası ödenerek yani bir dış kredi alınarak, borç alınarak değil, öz kaynaklarımızla yani o dönemin fakir fukarasından toplanan vergilerle satın alınmış, 9 bin kilometreye çıkmış ve yılda yaklaşık da 240 kilometre yeni demir yolu ilave edilmiş. O günkü teknolojiyle nasılmış biliyor musunuz? Ben, Devlet demiryollarını kullanıp liseye, ortaokula giden bir vatandaşım. Hemen evimizin önünde demir yolu vardı, 40-50 tane işçi gelirdi, rayların başına sağlı sollu geçerd, "Ho, ho, ho." deyip demir yolunu yerine koyarlardı ve belki de 200 metre-300 metre demir yolu yapabilmek için günlerce çalışılırdı; böyle bir insan emeğiyle yapılan demir yolu. Dünyada böyleydi, teknolojisi gelişmiş falan değildi ve yanılmıyorsa, 51 ile mi gidiyor Devlet Demiryolları şu anda? Baktığınız zaman, CHP zihniyeti olarak düşündüğünüz zaman, 1950'den sonra yeni bir ile demir yolu gitmemiş ve ondan sonra, yaklaşık sizin dönemimize kadar demir yollarıyla ilgili... Çünkü, demir yolu bir komünist icadı olarak görüldü, toplu taşıma, işte, sosyal bir ihtiyaç olarak görülmedi Türkiye'de 1950'den sonra ve öyle algılandı. Şimdi, realiteyi söylüyorum ve kara yollarına biraz daha kapital, emperyalist devletlerin...

ORHAN DELİGÖZ (Erzurum) – Şimdi düzeltiyoruz o anlayışı.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – ...tüketimi artırmak amacıyla ya da kendi ürünlerini pazarlayabilmek amacıyla dayatmaları sonucu kara yollarına yüklenmişiz. Çeşitli badireler geçirmiş ve 2002 yılından sonra da... Şimdi, bu hızlı tren olayına bakınca, aslında Devlet Demiryollarının hızlı trene girmeden önce yük taşımalarına girmesinin daha doğru olacağını genelde anlatacağım ama tabii ki yapılmalı. Ben diyorum ki 81 vilayetimize de imkân olsa da gidebilirdi, bunları yapabilmeliyiz, bunda hiçbir tereddüt yok. Bu, CHP zihniyeti, yatırıma falan karşı çıkmıyoruz. Ben kuruma şunu söylerken, "Direnin." derken "Yatırıma direnin." demiyorum arkadaşlar, asla böyle bir şey söylemiyorum. Tabii ki yatırım yapacak, hükümetlerin görevi bu; siz olursunuz, başkası olur. Gelecekler, hava yollarına, demir yollarına, kara yollarına, her tarafa yatırım yapacaklar, imkânlar doğrultusunda yapacaklar. Ben "Usulsüz, uygun olmayan taleplere direnin..." Hatta, direnenlere şunu da söyledim ilave söyleyerek: "Gerçek neticeyi kesinleştirene kadar projeye direnin." Böyle talep ettim diye yani gelişigüzel Google haritası üzerinden 75 kilometrelik bir hattın değiştirilmesini konuşmuyorum ben, başka şey anlatıyorum. Okursanız Sayıştay raporlarını ve incellerseniz Devlet Demiryollarının şu andaki durumunu, bütün ihalelerde, bütün projelerde bunun olduğunu görüyorsunuz. Bir tanede olsa kabul edebilirim, derim ki: "Ya, tamam..." Çok güçlüydü Sayın Bülent Bey o dönemde -Bülent Arınç- Bursa Milletvekiliydi. Bursa'ya da gitmeli, Edirne'ye de gitmeli, Bilecik'e de gitmeli, Bayburt'a da gitmeli, Kars'a gitmeli, bunda hiç tereddüt yok. Keşke imkânımız olsa da bunu üç beş yıllık bir periyot olarak tüm Türkiye'ye şey yapabilsen, o 9 bin kilometreyi -yeni hatlar değil aslında bunlar, üzerine yapılan, eski hatların kaldırılarak yapıldığı hatlar- 15 bin kilometrelere, 20 bin kilometrelere çıkartabilsek.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Tarih : 01/06/16

Saat :

Kayıt: KİT

Stenograf:

Uzman : Sayfa 13

Yine, geneli üzerinde size örnek vereceğim yani bizimle aynı nüfusa sahip, aynı yüz ölçümüne sahip ülkelerin nasıl demir yolu ağlarına sahip olduklarını, elektrifikasyonda, sinyalizasyonda nerelere geldiğini söyleyeceğim. Ama, şimdi, ben bunları söylerken sen çarpıyorsun "CHP zihniyetiyle yatırıma..." Yatırıma karşı çıkmıyoruz.

ORHAN DELİGÖZ (Erzurum) – Ama "Direnin." diyorsun adama.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Hayır, "Direnin." derken şuna söylüyorum: Usulsüz olan şeye direnin, yanlış olan şeye direnin diyorum. Bunu bir ay sonra yapın, üç ay sonra yapın, beş ay sonra yapın, gerçek maliyet çıksın. Tabii ki maliyet çıkacak, bu yeni bir proje. Eskiden -dediğim gibi- beden gücüyle yapılıyordu, şimdi teknolojik cihazlarla yapılıyor bu. 300 lira gerçek maliyeti olsun, buna kimsenin itiraz etme hakkı yok. "Ya, kardeşim, bunu 180 liraya yaptınız." diyemeyiz ama bir gerçek var sevgili kardeşim burada. 382 milyon liraya 800 milyon lira çıkarmışlar ihale bedeli olarak, firma gelmiş 382 milyon... Ya kurum yanlış yapıyor ya firma burada... Bütün hepsinde var. Ne yapıyor biliyor musunuz?

ORHAN DELİGÖZ (Erzurum) – Firmalar işi alabilmek için çok indirim yapıyorlar.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Ne yapıyorlar biliyor musunuz? Şimdi, bu ihale yöntemiyle, bu usulle şöyle bir şey yapıyorlar: Güzergâhta para kazanabileceği işleri tespit ediyor. "Ben bu işlerden para kazanırım, diğerlerinden para kazanamam." diyor. O para kazanabileceği imalatları yapıyor, ödenek bittiği zaman da veya yatırım bedeli ihale sonucuna göre bittiği zaman da diyor ki: "Ben gerisini tamamlayamıyorum çünkü birim fiyatlara göre ben bunları tamamladım." diyor ve ondan sonra da kurum tekrar ihaleye çıkmak zorunda kalıyor ve 3-5 kat fiyatlar artmaya başlıyor. Bu değil doğru olan. Yapalım. Şeffaf, açık, kesin projeyi çıkartalım, isterse 1 milyar olsun, isterse 5 milyar olsun, hiçbirimizin diyecek bir sözü olmaz. Çünkü, ne kadar bu Devlet Demiryollarını çoklandıırırsak, ne kadar verimli ve kaliteli hâle getirirsek hem ulaşımdan hem zamandan hem kaliteden hem seyahat etme özgürlüğünden hem de insanların kolay ulaşımına olanak sağlarız.

ORHAN DELİGÖZ (Erzurum) – Haydar Bey, hızlı tren Kars'a kadar gidecek. Beraber buradan bineriz, bir seyahat yaparız.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Ya, niye böyle söylüyorsun? Hayatı trenlerde geçmiş adamım ben. Ben trene karşı değilim. Şimdi "Hikâye anlatacağın." diyeceksin ama elektrikli tren geldiğinde devrim oldu zannettim ben. Bakın, biz "Konya treni" derdik, hatırlarsınız, eskiler bilir, bir de kara trenler vardı. 23-24 kilometrelik yolu kırk beş dakikada giderdik. Elektrikli tren geldi, on beş dakikaya düştü, devrim oldu zannettik. Teknolojiye ayak uydurması ülkenin gayet doğal. Her tarafı bunlarla donatalım. Bunlarla ilgili hiçbir sıkıntı yok ama...

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Ama şöyle bir durum var, abartıldığı kadar da değil. Yani alt yapı, madem bu kadar şeyi de anlattınız...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Şimdi, bu konuyla ilgili onları geneli üzerinde söyleyeceğiz. Yani abartılacak, dediği gibi, çok fazla bir şey yok. Teknolojiye ayak uydurmak zorundayız, hatlarımızı yenilemek zorundayız...

BAŞKAN – Sayın Deligöz, dağıtmayalım konuyu.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – İkna edebildim mi sizi? Biz yatırıma falan karşı değiliz asla. Gerçek yatırımı ve doğru değerlerle yatırımı her zaman destekliyoruz.

Kuruma da "direnme" konusuna gelince "Yatırıma direnin" demiyorum, "Yanlış projelere direnin." diyorum. Ülkenin menfaatlerini, yetim hakkını, o vergilerin gerçek yerlere, doğru yerlere ulaşmasını hep birlikte sağlayalım diyorum arkadaşlar.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Akar.

Öneriyle ilgili olarak Sayıştay Başkanlığının görüşünü alacağım.

Buyurun.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Tarım Bakanlığının soruşturması kapsamında efendim. Soruşturma raporunun sonucunu bekleyeceğiz. İzleyeceğiz.

BAŞKAN – Bakanlık temsilcisi arkadaşlarımızdan da soruşturmanın safahatı hakkında bilgi almak istiyorum.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI TEMSİLCİSİ MUSTAFA AKARSLAN – Bakanlığımız Teftiş Kurulunca, Denetim Hizmetleri Başkanlığınca konu titizlikle, bunun değil, aynı zamanda 2013 yılı raporunda olan 7,8 ve 10 no'lu önerilere ilişkin denetim de devam etmektedir. Bunun gecikmesindeki sebep şu, Bakanlığımızdan kaynaklanıyor: Bakanlığımız bunu bilirdiği yapıyor, bilirkişi den gelen rapora göre denetim yapıyorlar. Bundan kaynaklanıyor efendim.

BAŞKAN – Evet, biraz kapsamlı olmasından kaynaklanan, tam "gecikme" diyemsek de bugüne kadar sarkma söz konusu belki.

FAHRETTİN OĞUZ TOR (Kahramanmaraş) – Bir şey belirtmek istiyorum da...

BAŞKAN – Buyurun Sayın Tor.

FAHRETTİN OĞUZ TOR (Kahramanmaraş) – Sayın Deligöz bir cümle, hani, "moral bozma" gibi bir şey söyledi falan. Asla böyle bir şey olamaz. Yani şimdi, böyle bir şey olabilir mi? Ama, mesela siz 2013 raporunu okudunuz mu Sayın Deligöz bu konuyla ilgili, Bursa konusuyla ilgili? Mesela, orada Sayıştay 4 ana başlık altında toplamış. Yani, bunlardan katılmadığınız var mı, Sayıştayın bu raporunda tespitlerine katılmadığınız bir husus var mı? Söyleyin lütfen. Gayet tabii. Yani şimdi amacımız bizim üzüm yemek. Taş taş üstüne koyandan Allah razı olsun. Ama ne yapacağız? Türkiye hakikaten, ekonomik olarak, işsizlik, enflasyon, baktığınız zaman... Ben mesela bir şeye baktım, keşke böyle olmasa yani. Onları daha sonra başka maddelerde de geldiği için, burada hepsini söylemek istemiyorum. Benzer konular diğer maddelerde de var 2003 raporunda, şimdi okuyacağız onları, aynı şeyler orada da var. Yani biz

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Tarih : 01/06/16

Saat :

Kayıt: KİT

Stenograf:

Uzman : Sayfa 14

diyoruz ki: "Bu ülkenin imkânları kıt, bunları çok titizlikle..." Bu bizim görevimiz zaten, memurun görevi. Yani, asla kimsenin alınmasına gerek yok. Ha, yanlış yapanın da cezası verilmeli. Yanlış yapan... Ha, "İş yapıyor da yiyor." Bu anlayış çağdaş bir anlayıştır. Böyle bir anlayış, hele de "Ben Müslümanım" diyen bir ülkede hiç kimseye yakışmaz yani. İş yapana yedirecek miyiz yani? Yazık, günah değil mi? O yüzden amacımız hiç kimseyi üzmemek, moralini bozmak değil. En çok bizim titizlik göstermemiz lazım. Bu raporların... Asla, arkadaşların morali niye bozulsun? Biz de memuruz, biz de şurada, bir yerde kamu görevi yapıyoruz. Raporun ciddi şekilde, yani suçluyu, somut olayı ortaya çıkaracak şekilde... Burada ciddi şekilde sapmalar var. Yanlış yazıyorsa Sayıştay hakkında soruşturma açın o zaman. Bunlar yanlış mı? dört dörtlük şeyler yazmışlar. Ellerine sağlık dedim ben baştan. Dolayısıyla, amacımız kimsenin moralini bozmak değil, bize düşen görev bu işin bir an önce neticelendirilmesidir. 2013-2014-2015-2016. Dört yıl geçmiş yani. Zaman aşımı süreleri var burada. Baktığında, Ceza Kanunu açısından zaman aşımı devreye girer, disiplin zaman aşımı girer, hiçbir şey yapamaz. 2002 bu yani. El birliğiyle...

BAŞKAN – Soruşturmaya başlandığı tarih ama o değil. Daha ileride bu sorunlar ortaya çıkmış bir husus.

FAHRETTİN OĞUZ TOR (Kahramanmaraş) – Hayır efendim, disiplin zaman aşımına uğramış zaten.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Tor.

FAHRETTİN OĞUZ TOR (Kahramanmaraş) – Ben teşekkür ederim.

BAŞKAN – Önerinin oylamasına geçiyorum.

2012 yılına ilişkin olarak önerinin gündemden çıkarılmasını oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

2014 yılına ilişkin olarak önerinin izlenmesi hususunu oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

2013 yılı görüşmelerine başlıyoruz.

2013 yılına ait 1 öneri bulunmaktadır.

Öneriyi okutuyorum:

Öneri 1:

TCDD ve bağlı ortaklıklara ilişkin olarak Sayıştay raporlarında yer alan diğer öneri ve tavsiyelerin de yerine getirilmesi.

BAŞKAN – Cevap için buyurun lütfen.

TCDD GENEL MÜDÜR YARDIMCISI İSMAİL HAKKI MURTAZAOĞLU – Cevap: Raporun ilgili bölümlerinde yer alan diğer öneri ve tavsiyeler doğrultusunda hareket edilecektir.

BAŞKAN – Önerinin izlenmesi hususunu oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

2014 yılı görüşmelerine başlıyoruz.

2014 yılında Genel Müdürlük ve bağlı ortaklıklara ilişkin 8 öneri bulunmaktadır.

1'inci öneriyi okutuyorum: Bu öneri Genel Müdürlük ve bağlı ortaklıkların koordinasyonunu gerektirdiğinden aynı mahiyetteki bağlı ortaklıkları önerileriyle birlikte işleme alacağız.

Şimdi öneriyi okutuyorum:

Öneri 1:

Onuncu Kalkınma Planı'nda belirlenen hedefler doğrultusunda raylı ulaşım sistemleri ihtiyaçlarının yurt içinden karşılanması için teknolojik kabiliyet ve yerli üretimin geliştirilmesi, bu doğrultuda yerli ve yabancı sanayi ortak girişimlerin kurulmasının desteklenmesi, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü'nün bağlı ortaklıkları olan TÜLOMSAŞ, TÜDEMSAŞ ve TÜVASAŞ'ın demiryolu sektöründe yapılan yasal düzenlemeler sonucu oluşan piyasa beklentilerini de karşılayacak şekilde yeniden yapılandırılması, TCDD'nin kamu üzerindeki mali yükünün sürdürülebilir bir seviyeye çekilmesi konusunda çalışma yürütülmesi,

TCDD GENEL MÜDÜR YARDIMCISI İSMAİL HAKKI MURTAZAOĞLU – Cevap:

Raylı ulaşım sistemleri ihtiyaçlarının yurt içinden karşılanması için teknolojik kabiliyet ve yerli üretimin geliştirilmesi, bu doğrultuda yerli ve yabancı sanayi ortak girişimlerin kurulmasının desteklenmesi amacıyla, TCDD'nin ihtiyaç duyduğu araçların üretimi için yerli ve yabancı teknoloji sahibi firmalar ve işbirliklerimiz ortaklaşa çalışmaya başlamıştır.

TÜLOMSAŞ'ta GE'yle beraber yüzde 30 yerli katkı içerecek şekilde 31 adet lokomotif üretilmiş olup TCDD'ye 20, ABD'ye 1, İngiltere'ye 1, Almanya'ya 9 adet satılmıştır. ROTEM firmasıyla birlikte 80 adet elektrikli lokomotif yüzde 30 yerlilik oranıyla üretilmiştir. Yerlilik oranlarının yüzde 50'nin üzerine çıkarılması çalışmaları devam etmektedir. 89 adet üretilen DE 33000 tipi lokomotiflerin yüzde 15 olan yerlilik oranı yüzde 55'e çıkarılmıştır. 16 PA4 tipi dizel motor üretiminde yerlilik oranı yüzde 80'lerin üzerine çıkmıştır. Dizel lokomotiflerin elektrik üreten cer motorlarında yüzde 80 yerlilik oranına ulaşılmıştır. Yük vagonu imalatında yüzde 55 yerlilik oranından yüzde 90 yerlilik oranına ulaşılmıştır. İlk defa çekiş sisteminin yazılımı ve invertör, konvertör, trafo vb. elektrikli aksamın tamamı yerli olarak tasarlanarak imal edilmiş ve testlerden başarıyla geçmiştir. Türkiye genelinde 34 ilde 660 yerli yan sanayiden ürün tedariki yapılmaktadır.

TÜVASAŞ'ta Avrupa'nın ilk TSI belgeli yolcu vagonu üretilmiş, Türkiye'nin Millî EMU Projesi başlatılmıştır. Çalışmalar devam etmektedir. ROTEM firması patenti altında, Anadolu DMU setlerinin yüzde 35 yerlilik oranıyla üretimine başlanmış olup yüzde 42 yerlilik oranıyla üretim devam etmektedir. Yolcu vagonu üretiminde yüzde 85 yerlilik oranına ulaşılmıştır. Türkiye geneli 350 yerli yan sanayiden ürün tedariki yapılmaktadır.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Tarih : 01/06/16

Saat :

Kayıt: KİT

Stenograf:

Uzman : Sayfa 15

TÜDEMSAŞ, hâlen "yeni nesil millî yük vagonu" projesinin yürütücülüğünü yapmakta olup bu projede prototip üretime ve sertifikasyon çalışmalarına devam etmektedir. 2016 yılı sonunda tamamlanacak olan TSI belgesine sahip bu projeye TÜDEMSAŞ, demiryolu vagon teknolojisi üreten ve ürettiği bu teknolojiyi yurt dışına da ihraç eden bir şirket konumuna gelmiş olacaktır.

TÜDEMSAŞ'ta yapılmakta olan AR-GE çalışmaları sayesinde, 2016-2019 yılları arasında 11 farklı tipte yük vagonu ve 3 farklı tipte boji için TSI sertifikasyonu tamamlanarak pazara sunulmuş olacaktır.

Ayrıca, yurt dışından ithal edilen fren sistemlerinin yedek parçalarının yetiştirilerek üretilmesine dönük çalışmalar kapsamında Avrupa'daki önemli fren üreticilerinden yüzde 35 olan Wabtec marka kompakt fren sistemlerinin parçalarının üretiminde yüzde 35 olan yerlilik payının yüzde 65'e çıkarılmasına ve montajının ülkemizde yapılmasına yönelik çalışmalarda son aşamaya gelinmiştir.

Tekerlek takımlarının ve fren sistemlerinin de yerleştirilmesi ile yüzde 90 olan yerlilik oranı yüzde 96-yüzde 100 aralığına ulaşmış olacaktır. Türkiye genelinde 32 ilde 150 yerli yan sanayiden ürün tedariki yapılmaktadır.

Ayrıca, EUROTEM işbirliğiyle metro, hafif metro, DMU, EMU araçları, VADEMSAŞ'ta raylı sistemlerde ihtiyaç duyulan YHT makası, SİTAŞ'ta YHT ve konvansiyonel hat traversi, KARDEMİR'de YHT ve konvansiyonel hat rayı üretimi devam etmektedir.

Bağlı ortaklıkların mevcut statüsünün yapılandırılması konusunda kanuni düzenlemeler yapılması gerekmektedir.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Önerinin izlenmesi hususuna geçmeden önce, Sayın Akar, buyurun.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Şimdi, TCDD'ye bağlı kuruluşlar. Bu bağlı kuruluşların bir kısmı yük vagonu yapıyor, bir kısmı cer yapıyor ve diğer aksamı üretmeye çalışıyorlar. Bana göre doğru mu? Doğru. Geliştirilmesi gerekiyor mu? Geliştirilmesi gerekiyor. Ama aksamlarına, yerlilik oranlarına baktığımızda yük vagonunda. Yani, şimdi diyeceksin ki sevgili kardeşim oradan bana "Küçümseyeceksin..." Hayır, küçümsemek için söylemiyorum. Baktığımızda, yük vagonlarında yüzde 90 yerlilik oranlarına ulaşıyoruz. Yük vagonlarına baktığınızda da ana aksamın fren sistemi ve tekerlek sistemi olduğunu görüyoruz. Onun dışındakiler normal vagon. Türkiye'nin her tarafında üretilebilecek yan sanayi de. Bu doğru bir yaklaşım. Yani "Bunu yapmayın, etmeyin, yerlilik oranı bu kadar, bunu üretmeyin." değil. Şimdi baştan şunu konuşmamız gerekiyor: Biz bunlara yatırım yapmalıyız, AR-GE' mizi geliştirmeliyiz, yük vagonunda, cerde, yolcu vagonunda daha çok üretim yapabilmeliyiz, daha çok yerliliği artırabilmeliyiz. Bunun yanında başka bir şey yapmalıyız. Sadece kendimiz için üretim yaparsak bir süre sonra kapanır bu fabrikalar. Yani, siz 20 tane cer üretirsiniz, 20 tane cer ihtiyacınız vardır, 20 tane cer ürettikten sonra o fabrikayı çalıştıramazsınız ya da yük vagonu Türkiye'nin ihtiyacını karşılayacak kadar yük vagonu üretirsiniz ya da yolcu vagonunun bir kısmı ithal olabilir, işte, yerlilik oranı yüzde 35'lerde, 40'larda olabilir. Mesele bunları kendi ihtiyacımız dışında pazarlayabilmekte ve dünyada bu işi yapan firmalarla rekabet edecek maliyetlere yaklaşabilmekte. Bunu başarırız başarılı olmuş sayılırız diye düşünüyorum. Biz, işte, patentler alarak, burada dış firmalarla ortaklıklar yaparak bunları geliştirmek anlamında adımların atılmasını doğru buluyorum. Bunda bir sıkıntı yok. Ama, sadece kendi ihtiyaçlarımızı gidermek anlamında bakarsanız bu yanlış bir uygulama olur. Sadece 20 tane cer ihtiyacın varsa satın alırsın, bu kadar yatırım yapmazsın, eğer bu iş AR-GE'ye pay ayırarak yapıyorsak, yerlilik oranını artırarak yapıyorsak, yüzde 100 olması da gerekmiyor. Dünya piyasalarında yarışabilecek bir noktaya erişmemiz lazım ki bu projeler devam etsin, bu fabrikalar çalışsın aksi takdirde bir kıymeti de olmaz. Yani yük vagonunda yüzde 90'a çıkmak başarı bana göre, güzel bir olay. Ama, gönül ister ki artık yük vagonunda başlayacak tekerlek aksamı üretiminin, atıyorum, fren sistemi üretiminin yolcu vagonuna da yansması, cerlere de yansması gibi hayalimizi yüksek tutmamız lazım. "Sadece ihtiyacımızı karşılayacak üretimi yap." İşte, diğer firmalar "Türkiye'nin ihtiyacı bitmiştir, çekilelim, bir başka ülkeye gidelim." mantığıyla bakarsak bu işte çuvalları. Hamle doğru ama geliştirilmesi lazım. İhracat ve kullandığımız teknolojinin dünyada kullanılabilirliğinin bir analizinin yapılması lazım ve bu yolda yürümeliyiz diye düşünüyorum. Sadece kendi ihtiyacımızı karşılasa biter, bir süre sonra fabrikayı da kapatmak zorunda kalırsınız, onu söylüyorum. Doğru, daha da yürümek lazım.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Akar.

Önerinin izlenmesi hususunu oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

2'nci öneriyi okutuyorum:

Öneri 2:

KİT yatırımlarının yaklaşık yüzde 43'ünü yöneten ve proje tutarları 49,7 milyar TL'ye ulaşan TCDD Genel Müdürlüğü'nün yatırım işlemleriyle ilgili olarak;

4734 sayılı Kamu ihale Kanunu'nun 62 nci maddesi (c) bendi ve Yapım İşleri İhaleleri Uygulama Yönetmeliği'nin 5'inci maddesi (c) bendi hükümlerine göre, uygulama projeleri yapılmak suretiyle ihale edilmesi gerekirken TCDD tarafından yürütülen etüt proje ve mühendislik hizmetleri alımı işlerinde uygulama projesi yerine kesin proje hazırlatılması ve buna göre yapım işinin ihale edilecek olması, anılan kanun ve yönetmeliğe aykırılık teşkil ettiği gibi, sözleşmeye bağlanan yapım işlerinde uygulama projelerinin işin yüklenicisi tarafından hazırlanması nedeniyle teklif birim fiyata yönelik öncelikli çalışmaların yürütüldüğü, tüm altyapı projelerinin genellikle taşıyıcı olarak yeniden ihaleye çıkıldığı, proje maliyetlerinin önemli oranda arttığı, altyapı işlerinin kalkınma planlarında öngörülen sürelerde tamamlanmadığı hususları da dikkate alınarak;

- Yapım işlerine ilişkin ihale işlemlerinin, tüm zemin etütleri ve araştırmaları, jeodezik araştırmaları, kamulaştırma planları yapılarak kesin projeler yerine uygulama projelerine göre yürütülmesi,

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Tarih : 01/06/16

Saat :

Kayıt: KİT

Stenograf:

Uzman : Sayfa 16

- Zorunlu hâllerde kesin projelerle ihaleye çıkılması durumunda ise etüt-proje aşamasında özellikle tünel, viyadük, yüksek yarma ve yüksek dolgularda mümkün olan tüm zemin-sondaj etütlerinin ve ayrıntılı araştırmaların yapılması, projelerin gerçekçi verilere dayandırılması, ilgili kurum ve kuruluşlarla koordinasyon sağlanması, elektrifikasyon ve sinyalizasyon ihalelerinde özellikle mevcut tünellerin gabarilerinin dikkate alınması,

- İhale edilen yapıım işlerinin yüzde 20- yüzde 40 ilave iş artışı kararları içerisinde tamamlanamayıp yeniden ihale edilmesi ve yeni işlerde de ilave iş artışı ve süre uzatımları verilmesi, yatırım maliyetlerinin önemli ölçüde artmasına ve sözleşmede öngörülen sürenin 2-4 katı daha uzun sürede tamamlanmasına sebebiyet verdiğinden birim fiyat cetvellerinin uygulama projeleri esas alınarak hazırlanması, yaklaşık maliyetlerin piyasa koşullarına göre belirlenmesi, birim fiyat cetveli ve birim fiyat tariflerinin belirlenmesinde daireler arasında farklı uygulamaların giderilmesi, TCDD'nin demir yolu yapıım işlerine özgü kendi birim fiyat tarif ve analizlerinin yapılması konusunda ilgili Bakanlık ile birlikte çalışma yürütülmesi,

- İhalelere daha fazla firmanın katılımının sağlanması amacıyla idari ve teknik şartnamelerin açık ve net hazırlanması,

- Sözleşmesinde yer almayan birim fiyatların tespitinde yüklenici kârı ve genel giderler oranının, bütün işlerde ihale dokümanlarında belirtilmesi,

- İhalesi yapılmış ve yapılacak demiryolu yapıım işlerinin iş programlarında; sözleşme hükümlerine göre yapılacak yapıların cinsi, uzunluğu, yapıım kademelerinin zaman dilimi ve harcama durumuna bağlı olarak detaylı şekilde gösterilmesi, çalışmaların iş programlarına uygun olarak yürütülmesi,

- Tasfiyesine karar verilen işlerde, tünel ve viyadük gibi yapıların yarım bırakılmaksızın, can ve mal kaybına sebebiyet vermeyecek ve hukuki ihtilaflara neden olunmayacak seviyeye getirilerek tasfiye işleminin sağlanması,

- Yatırım ödeneklerinin yatırım programında belirlenen amacı dışında kullanılmaması,

- İlgili Bakanlık Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü tarafından hizmet alımı yoluyla yaptırılan projeler üzerinde, TCDD tarafından da yine hizmet alımı yoluyla revizyona gidilmesi şeklindeki uygulamaların gözden geçirilerek, projelerin koordinasyon içerisinde tek elden yürütülmesinin sağlanması, hususu üzerinde durulması,

-Yatırım Programı'nda toplu ve toplulaştırılmış şekilde yer alan projelerin, alt proje ve ödeneklerinin, Yatırım Programının Uygulanması, Koordinasyonu ve İzlenmesine Dair Bakanlar Kurulu Kararı'nın 5'inci maddesi gereği ilgili Bakanlıktan onay alınması suretiyle yürütülmesi,

- Sözleşmeye bağlanmış ve bağlanacak uygulama projesi gerektiren yapıım işlerinin, idare tarafından yükleniciye verilen veya yüklenici tarafından hazırlanıp idarece onaylanan ve üzerinde uygulama projesi yazan projelere göre yürütülmesi

- İdarece imzalanan uygulama projeleri ve hak ediş raporları üzerinde; düzenleyenlerin, inceleyenlerin ve onaylayanların unvanlarının ayrı bölümler hâlinde gösterilmesi ve bu bölümlerin yetkilendirilmiş kişiler tarafından imzalanması ile tarih belirtilmesi suretiyle işlemlerin yürütülmesi,

- Yapım işlerinde Yapım İşleri Genel Şartnamesi'nin 40' ıncı maddesi hükmü gereği kesin hesapların ve kesin kabul tutanağının idarece onaylanmasından sonra, kesin hak ediş raporunun onaylanması,

- TCDD adına yapı denetimini yürüten müşavirlerin Genel Teknik Şartname'de tanımlanan yükümlülüklerinin titizlikle yerine getirildiğinin takip edilmesi.

BAŞKAN – Cevap için, buyurun lütfen.

TCDD GENEL MÜDÜR YARDIMCISI İSMAİL HAKKI MURTAZAOĞLU – Teşekkürümüzce yapıımı sürdürülen işler kilometrelerce uzunlukta, her türlü topografik araziden geçen, altyapı yapıım işleri ile üstyapı, elektrifikasyon, sinyalizasyon ve telekomünikasyon işleri olup, ihtiyaç kadar bina tesis ve istasyon yapılarıdır. Bu tip yapıım işlerinde 4734 sayılı KİK Kanunu' nun 62/C maddesi "Yapım işlerinde arsa temin edilmeden, mülkiyet, kamulaştırma ve gerekli hallerde imar işlemleri tamamlanmadan ve uygulama projeleri yapılmadan ihaleye çıkılamaz. ihale konusu yapıım işinin özgün nitelikte ve karmaşık olması nedeniyle teknik ve mali özelliklerinin gerekli olan netlikte belirlenemediği durumlarda ön veya kesin proje üzerinden ihaleye çıkılabilir. Uygulama projesi bulunan yapıım işlerinde anahtar teslimi götürü bedel teklif alınmak suretiyle ihale yapılması zorunludur. Ancak, doğal afetler nedeniyle uygulama projesi yapılması için yeterli süre bulunmayan yapıım işlerinde ön veya kesin proje üzerinden, her türlü onarım işleri ile işin yapıımı sırasında belli aşamalarda arazi ve zemin etütleri gerekmesi veya uygulamada imar ve güzergâh değişikliklerinin muhtemel olması nedenleriyle ihaleden önce uygulama projesi yapılamayan, bina işleri hariç, yapıım işlerinde ise kesin proje üzerinden ihaleye çıkılabilir. Bu işlerin uygulama projesi yapılabilen kısımları için anahtar teslimi götürü bedel, uygulama projesi yapılamayan kısımlarda ise her bir kalem iş için birim fiyat teklif almak suretiyle ihale yapılabilir. Arsa temini, mülkiyet ve kamulaştırma işlemlerinin tamamlanması şartı, baraj ve büyük sulama, içme suyu isale hattı, enerji nakil hattı, trafo, trafo merkezleri, şalt tesisleri, kaptajlar, su depoları, karayolu, liman ve havaalanı, demiryolu, petrol ve doğalgaz boru hattı projelerinde aranmaz." hükmüne göre yapıım işlerindeki projeler kesin proje hazırlanarak yürütülmektedir.

Şayet öneri doğrultusunda bu şekildeki altyapı projelerinde uygulama projesi yapılması halinde, çok uzun zaman alan proje hazırlama süreçleri ve ilave maliyetlerle karşılaşılacaktır. Bu şekilde hazırlanan uygulama projelerinde dahi zemini yüzde 100 yansıtmayan farklı zeminlerle karşılaşılacaktır. Uygulama projesinde çıkan zemine uygun değişiklikler yapılamayacağı için proje yapılamaz hâle gelecektir, hiçbir yapıım işi ilerletilemeyecektir. Sadece teşekkürümüzde değil benzer altyapı işleri yapan Karayolları, DSİ gibi kuruluşlarda da altyapı işleri kesin projeyle yapılmaktadır.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Tarih : 01/06/16

Saat :

Kayıt: KİT

Stenograf:

Uzman : Sayfa 17

Ayrıca, teşekkülümüzde bina, istasyon binası ve uygulama projelerinin hazırlanması mümkün olan yapılar raporda da önerildiği şekilde uygulama projeleri hazırlanmak suretiyle ihale edilmektedir.

Altyapı projelerinde proje aşamasında elde edilen veriler, (tüneller-viyadükler ile zemin ve toprak işlerinde), işin bütününe yüzde 100 durumunu yansıtmamaktadır. Belirli kesimlerde sondaj, jeofizik etüt, gözlem çukuru, jeoradar sistemi ve benzeri yöntemlerle yapılan zemin etütleri bunların yapıldıkları nokta ve komşuluklarına ait ön bilgi edinmemizi sağlamaktadır. Örneğin 20,30,50 metre gibi çok kısa aralıklarla sondajlar yapılsa dahi gerçek zemin koşullarını yansıtmayacaktır.

Güzergâh boyunca her 200 metrede bir sondajlar yapılmaktadır. Tünellerde ise, giriş ve çıkışlarda en az 1'er adet olmak üzere ara mesafelerde de yeterli miktarda ilave sondajlar yapılmaktadır. Viyadük ayaklarında ise her ayakta bir sondaj yapılmaktadır. Yüksek yarma ve dolgu olan kesimlerde ise sondaj aralıkları 50 metreye kadar düşürülmektedir.

Projenin hazırlanması aşamasında güzergâhın geçtiği mülkiyet sahibi olan özel ve kamu tüm kuruluşlardan gerekli görüşler alınarak gerekli koordinasyon yapılmaktadır. Elektrifikasyon ve sinyalizasyon işleri dâhil tüm altyapı, üstyapı projelendirme işlerinde menfez, köprü, viyadük, mevcut yapılar ve gabarileri dikkate alınmaktadır.

Altyapı yapım işlerinde ilave iş ve parasal artışlar genellikle zemin koşullarının farklılaşması neticesinde oluşmaktadır. Üst yapı elektrifikasyon, telekomünikasyon ve sinyalizasyon işlerinde ise herhangi bir artışa meydan vermeden sözleşmesi dâhilinde tamamlanmaktadır. Altyapı yapımındaki süre uzamaları genellikle kamulaştırma işlemlerini öngörülen süreden fazla zaman almasından ve tünellerde karşılaşılan jeolojik yapı değişiklikleri nedeniyle öngörülen imalat hızlarının elde edilememesinden ve işin sözleşmesi dâhilinde tamamlanamaması hâlinde ikmali için gerekli ihale süreçlerindeki yasal sürelerden kaynaklanmaktadır. Kamu İhale Kanunu'nda müsaade edilen yüzde 20 - yüzde 40 oranlarındaki iş artışlarının özellikle altyapı yapım işlerinde yüzde 80'e artırılması halinde tüm altyapı işleri ikmale kalmadan bitirilecektir. Böylelikle, projelerin ilerlemesinde karşılaşılan zaman kayıplarının önüne geçilecektir.

Yaklaşık maliyetler ilgili mevzuatına göre hazırlanmaktadır. TCDD'nin kendine özgü birim fiyat, tarif ve analizlerinin yapılması konusundaki çalışmalar tamamlanma aşamasına gelmiş olup kısa süre içerisinde yayınlanacaktır.

Başta Ulaştırma, Denizcilik, Haberleşme Bakanlığı olmak üzere ilgili kurum ve kuruluşların görüşleri alınacaktır.

Bugüne kadar edindiğimiz tecrübelerle teknik ve idari şartnamelerimiz sürekli geliştirilmektedir. Şu ana kadar yapılan ihalelerimize yeterli sayıda katılım sağlanmış ve rekabet oluşmuştur.

Yeni birim fiyatlara ait yüklenici karı ve genel gider oranları sözleşme tasarılarında belirtilmekte olup istisnai durumların oluşmaması için öneri doğrultusunda hareket edilmektedir.

İhalesi yapılmış ve yapılacak olan demiryolu yapım işleri sözleşme tasarısı ve idari şartnamelerinde yapım aşamasında iş programına uygun zaman durumu ve harcama durumuna ilişkin gerekli düzenlemeler yapılmış, eklenmiş ve eklenmeye devam edilecektir. Konunun hassasiyetle takibi yapılmaktadır. Son iki yıl içerisinde yapılan ihalelerde öneri doğrultusunda uygulamalar gerçekleştirilmektedir.

Tasfiyesine karar verilen işlerde tünel ve viyadük gibi yapılarda yapı güvenliği dikkate alınarak sözleşme bedelinin imkân vermesi hâlinde yarım bırakılmamasına veya güvenli bir noktada bırakılmasına azami gayret gösterilmektedir.

Yatırım ödenekleri yatırım programında yer alan projelerin karakteristiklerine uygun olarak tahsis edilmektedir. Harcamalar proje amacına uygun olarak gerçekleştirilmektedir. İhtiyaç olması hâlinde iş artışları nedeniyle ilave ödenek/ödenek aktarılmasında Bakanlığımız, Kalkınma Bakanlığı gibi aktarıma yetkili organlardan izin alınmaktadır.

Daha önce hizmet alımı yoluyla yaptırılarak TCDD'ye gönderilen projelerde yine hizmet alımı yoluyla revizyona gidilmesinin önüne geçilebilmesi için Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü ile Genel Müdürlüğümüz arasında yapılacak işler için ortak kriterler hakkında toplantı yapılarak mutabakata varılmış olup 24.05.2012 tarihinden sonra projesi yapılan işlerde yukarıda belirtilen problemler yaşanmamıştır. Son dönemlerde TCDD'nin yapımını yürüteceği altyapı, üstyapı, elektrifikasyon, sinyalizasyon ve telekomünikasyon işlerine ait etüt proje işleri yine 31/07/2013 tarihinde TCDD bünyesinde kurulan Etüt Proje ve Yatırım Dairesi Başkanlığınca 3 teknik personelle yapılmaya başlanmıştır. Dolayısıyla projelerin tek elden yürütülmesi sağlanmıştır.

Teşekkülümüzün yatırım programında yer alan toplu projeler, Yatırım Programının Uygulanması, Koordinasyonu ve İzlenmesine Dair Bakanlar Kurulu Kararı'nın 5'inci maddesi gereği öneride de belirtildiği üzere Ulaştırma, Denizcilik, Haberleşme Bakanlığından onay alınmak suretiyle yürütülmektedir.

Sözleşmeye bağlanmış ve bağlanacak uygulama projesini gerektiren bina ve istasyon gibi yapım işlerinde veya yüklenici tarafından hazırlanmış ve idare tarafından onaylanan uygulama projelerinin üzerinde uygulama projesi olduğuna dair işaretler temin edilmekte ve buna göre uygulama sürdürülmektedir. Öneri doğrultusundaki eksikliklerin giderilmesi konusunda gerekli hassasiyet gösterilecektir.

İdarece imzalanan uygulama projeleri ve hak ediş raporları üzerinde, düzenleyenlerin, inceleyenlerin ve onaylayanların unvanlarının ayrı bölümler hâlinde gösterilmesi ve bu bölümlerin yetkilendirilmiş kişiler tarafından imzalanması, tarih belirtilerek uygulamaların yürütülmesine devam edilmektedir. İşlerde münferit olarak öneri doğrultusundaki durumların oluşmaması için azami gayret gösterilecektir.

Kesin hesapların, kesin kabul tutanağının ve kesin hak ediş raporunun onaylanması işinde Yapım İşleri Genel Şartnamesi'nin 40'inci maddesi hükümlerine uygun olarak hareket edilmekte olup bu hususun titizlikle takibi sağlanacaktır.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Tarih : 01/06/16

Saat :

Kayıt: KİT

Stenograf:

Uzman : Sayfa 18

Yapım işlerine ilişkin denetim işlerinin müşavir firmalar aracılığıyla gerçekleştirilmesi durumunda bile idaremizce yerinde denetim elemanları görevlendirilmekte olup hem müşavir firma hem de yüklenici çalışmalarının etkinliklerinin artırılması yönünde azami gayret gösterilmektedir.

Öneriler doğrultusunda azami gayret gösterilmektedir ve gösterilmeye devam edilecektir.

BAŞKAN – Evet, teşekkür ediyorum, çok kapsamlı bir öneri ve çok kapsamlı cevaplar aldık.

Öneriyle ilgili olarak söz talebi var mı?

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Var.

BAŞKAN – Sayın Akar, buyurun.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Bu önerinin bir kısmının hâlen izlenmesi gerektiğini düşünüyorum. Şimdi, bu, bütün kurumu değerlendirmiş aslında, bütün ihaleleri değiştirmiş, bir yapılan çalışmaları değerlendirmiş, bir önerinin içine paragraf paragraf sıkışmış. Aslında, tespitlere baktığınızda diğer bütün işlerde bunları görebiliyorsunuz. Hak edişlerden tutun projenin yapılmasına, uygulama projesi ön proje, kesin projeyle nasıl çıkılması gerektiği, Devlet Demiryollarındaki gabariye uygun hareket edilmesi, tonaja göre hareket edilmesi, birçok şeyi kapsamış bu öneri. Yani, kurumu baştan sona genel değerlendirme gibi bir şey ama birkaç tanesinin de... Bence bir dahaki dönem Sayıştay bu denetimi yaparken buna özgü her paragraf için tespitlerini de örnekleriyle beraber bizimle paylaşırsa - kitabın içerisinde genel olarak var- daha anlaşılır olur. Yani, getirmek istedikleri, özellikle dikkatimizi çekmek istedikleri... Çünkü, öneri çok uzun, bütün her şeyi kapsıyor. Acaba bunların hangilerinin yerine getirildiği, yerine getirilmediği konusunda ya tek tek, paragraf paragraf gitmeliyiz... Geneli okundu, öneri cevapları okundu, tümünü kapsamıyor yani cevapların tümü doğru diyemiyoruz. Önerilerin de bir kısmı giderilmiş, yapılmış olabilir. Sayıştay o paragraflar hakkında görüşünü söylesin. “Şu öneriler, şu paragraftakiler yerine getirildi, diğerleri de izlenmeli.” derse biz daha rahat ederiz diye düşünüyorum.

BAŞKAN – Şimdi, bu, aslında, çok sağlıklı bir yöntem değil yani burada etkin bir denetim yapma imkânı sunmuyor bize bu yöntem. Diğer taraftan, sanki, idarenin yerine geçip siyasi ve idari tasarruflara da uzanan bir durum söz konusu. Yani, burada hukukilik denetimiyle Sayıştayın kendisini sınırlandırması gerekiyor. Yani, bir işin nasıl yapılacağını, hangi işin yapılacağına dair bir yorumda, öneride bulunmaktan ziyade verilmiş siyasi kararın, idari kararın hukuk çerçevesinde yapılıp yapılmadığı konusunda burada denetim konusunda yardımcı olmanız gerekiyor. Sanırım bunun üzerinde biraz konuşmamız gerekiyor ama bu yola ilişkin olarak bu öneriyi izlemeye alalım, önümüzdeki yıllarda bize daha...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Ayırsın Sayıştay, daha net şeyler söylesin.

BAŞKAN – Evet.

Bir de yani hangi yolun tercih edileceği Sayıştayın üzerinde çok kafa yorması gereken bir konu değil.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – O yolun kanunlara uygun olup olmadığını denetlemeleri gerekir.

BAŞKAN – Evet, onu denetleyebilir ama...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Birçok seçenek vardır, birçok seçenekten birini seçer, o seçtiği seçenek kanunlara uygun mudur değil midir mesele orada. Yoksa, “Bu seçeneği niye seçtin, alternatiflerden A alternatifini niye seçtin?” değil, ona göre...

BAŞKAN – Yani, kesin proje, uygulama proje olup olmaması hususu çok Sayıştayın da görev alanı içerisine giren bir husus değil. Yani, burada idareyi bizim çok sıkıştırmamız gerekiyor, işlerin yürümesi gerekiyor, zaman çok önemli.

Ben onun için bu önerinin izlenmesi hususunu oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

3' üncü öneriyi daha önce görüşmüştük, 4' üncü öneriyi okutuyorum:

Öneri 4:

Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi AŞ'de şirketin pazarlama ve satış faaliyetleriyle ilgili olarak 6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun'la getirilen düzenlemelerin demir yolu hizmetlerinin yanı sıra demir yolu imalat sektöründe de serbestleşmeye ve rekabetin genişlemesine yol açacağı dikkate alınarak birim maliyetlerin düşürülmesi başta olmak üzere şirketin rekabet gücünün artırılmasına yönelik tedbirlerin geliştirilmesi, AR-GE çalışmalarının yoğunlaştırılması, yurt içi ve yurt dışı pazarlara açılma ve alternatif piyasalara yönelme konusundaki çabalara ve tanıtım faaliyetlerinde etkinlik ve süreklilik kazandırılması.

1981 yılında yürürlüğe konulmuş olan 2522 sayılı Kamu Kuruluşlarının Yurt Dışındaki İhalelere Katılması Hakkında Kanun uyarınca, yurt dışı ihalelere katılabilmek için Bakanlar Kurulu kararı gerektiğinden, yurt dışı ihalelerde her defasında Bakanlar Kurulu kararına müracaat etme yerine, zaman kaybını önlemeye ve daha süratli hareket etmeye imkân verecek bir düzenleme yapılması hususunun tüm yönleriyle değerlendirilmesi amacıyla ilgili merciler nezdinde girişimlerde bulunulması.

BAŞKAN – Buyurun.

TÜLOMSAŞ GENEL MÜDÜRÜ HAYRİ AVCI – TÜLOMSAŞ'ın uluslararası pazarda rekabetçi koşullarda varlığını sürdürebilmesi için, sektörde fark oluşturacak AR-GE projelerine, uzman insan kaynaklarına, üretim optimizasyonuna ve gelişen teknolojik bilgi seviyesine kavuşması için uygun bir yapılanmaya ihtiyacı olduğu düşünülmektedir. Bu kapsamda, şirketimizin vizyonuna uygun stratejik bir yaklaşım benimsenerek rekabet edilebilirliğin artırılması yönündeki gelişmeleri sürekli kılmak öncelikli ele olarak ele alınmaktadır.

Bu stratejimize uygun olarak yaptığımız çalışmalar:

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Tarih : 01/06/16

Saat :

Kayıt: KİT

Stenograf:

Uzman : Sayfa 19

Şirketimizin General Electric ve ROTEM firmalarıyla ortak olarak yürüttüğümüz lokomotif projeleri teknolojik kazanımların yanı sıra uluslararası alanda rekabet gücümüzü arttırmış ve ilk defa Avrupa, Amerika ve İngiltere'ye ihracat gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda yapmış olduğumuz çalışmada haftada bir lokomotif üretimini gerçekleştirmiş bulunmaktayız.

Yine, ülkemiz raylı sistemler sektöründe bir milat olarak kabul edilen E1000 Elektrikli Lokomotif Projesi ile TÜLOMSAŞ TUBİTAK'la birlikte ilk defa yerleştirme kapsamında olan ve dünyada birkaç firma tarafından üretilen cer konvertörü, merkezî kontrol ünitesi, kumanda masası ve cer kontrol ünitesinin tasarım ve imalatını TUBİTAK MAM'la birlikte gerçekleştirmiştir. Bu şekilde bizim teknoloji olarak lokomotifte yurt dışına bağımlılığımızı ortadan kaldırmış bulunmaktayız. Bunun devamı olarak da Ana hat lokomotif kapsamında yine TUBİTAK, özel sektör ve üniversitelerle birlikte 5 bin kilovat gücünde Elektrikli Ana hat lokomotif Projesi'ne başlamış bulunmaktayız. Bu proje ile birlikte ülkemiz lokomotif sektörüyle ilgili her türlü teknolojiye sahip olacak, kendi markasını taşıyan lokomotifler üretebilecektir.

Yine, TUBİTAK, üniversiteler ve özel sektörle birlikte AR-GE projeleriyle TÜLOMSAŞ'ın proje ve tasarım çalışmalarına ivme kazandırılmıştır. Millî markamızı oluşturma faaliyetleri kapsamında E1000 Tipi Elektrikli Lokomotif Geliştirilmesi Projesi ile Darası Hafifletilmiş Vagon Projesi tamamlanmış olup her iki projenin ticarileştirme faaliyetleri sürdürülmektedir.

Yine, son olarak Van Gölü feribotlarında kullandığımız TLM16V185 Tipi Dizel Motorunun Modernizasyonu Projesi için TUBİTAK'a başvuru yapılmış ve projenin başlamasına yönelik çalışmalar sürdürülmektedir. Bu şekilde, ülkemizdeki önemli bir motor üretimi ve tasarımı da gerçekleştirilmiş olacaktır.

Burada yazılmayan bir bilgiyi paylaşmak istiyorum: Şirketimiz şu anda teknoloji ağırlıklı olarak çalışmaktadır ve 17 ürüne ve 27 müşteriye ulaşmıştır tüm dünya genelinde. Bu şekilde çalışmalar devam etmektedir.

İktisadi teşebbüslerin faaliyet alanlarına giren konularda yurt dışında katılacağı ihalelerle ilgili olarak Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın izin vermeye yetkili kılınması yönündeki önerilerimiz ilgili mercilere sunulmuştur.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Önerinin oylamasına geçiyorum.

Önerinin gündemden çıkarılmasını oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

5'inci öneriyi görüşmüştük, 6'ncı öneriyi okutuyorum:

Öneri 6:

Türkiye Vagon Sanayii AŞ'de şirketin piyasa payının yükseltilmesi ve kârlılığının artırılması için;

2013 yılında yürürlüğe giren 6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleşmesi Hakkında Kanun'la getirilen düzenlemeler, ulaştırma hizmetlerinin yanı sıra, demir yolu imalat sektöründe de serbestleşmeye ve rekabetin genişlemesine yol açacağından yeni hukuki düzenlemelere ve sektöre gelişmelere uygun şekilde strateji geliştirilmesi, bu çerçevede şirketin iç ve dış piyasalarda rekabet gücü yüksek bir yapıya kavuşturulması için gerekli hedef ve politikaların oluşturulması, birim maliyetlerin düşürülmesine yönelik tedbirlerin artırılması,

İç ve dış pazarlara açılma konusundaki çalışmaların kârlılık ve verimlilik ilkeleri gözetilerek etkinlikle sürdürülmesi, bu çerçevede ürün geliştirme, çeşitlendirme ve markalaşma konusu üzerinde önemle durulması,

1981 yılında yürürlüğe konulmuş olan 2522 sayılı Kamu Kuruluşlarının Yurt Dışındaki İhalelere Katılması Hakkında Kanun uyarınca yurt dışı ihalelere katılabilmek için Bakanlar Kurulu kararı gerektiğinden yurt dışı ihalelerde her defasında Bakanlar Kurulu kararına müracaat etme yerine zaman kaybını önlemeye ve daha süratli hareket etmeye imkân verecek bir düzenleme yapılması hususunun tüm yönleriyle değerlendirilmesi amacıyla ilgili merciler nezdinde girişimlerde bulunulması.

BAŞKAN – Cevap için buyurun lütfen.

TÜVASAŞ GENEL MÜDÜR VEKİLİ HİKMET ÖZTÜRK – Sayın Başkanım, öneri doğrultusunda, yeni hukuki düzenlemeler ve sektöre gelişmeler doğrultusunda üretim çeşitliliğini artırmak için çalışmalar başlatılmış, klasik yolcu vagonlarının modernizasyonu yanı sıra, elektrikli ve dizel tren setlerinin üretim ve onarımlarına ağırlık verilmiştir. İç ve dış pazarlarda rekabet edebilecek yeni ürünlere sahip olabilmek amacıyla Millî Tren Projesi kapsamında alüminyum gövdeli elektrikli tren set üretimi için çalışmalar çerçevesinde üretilecek araçların konsept tasarımları tamamlanmış, projenin çizimlerine başlanılmış ve komponent temini için çalışmalar sürdürülmektedir. Alüminyum gövde imalatının yapılacağı atölyelerin yapımı için projelerin çalışmaları da sürdürülmektedir. Ayrıca, ürün ve faaliyet çeşitliliğinin artırılması çalışmaları kapsamında dizel tren setlerinde kullanılan turbo transmisyon tamiri için ve ayrıca tren setlerinde kullanılan otomatik kavramaların tamiri ve montajı için yatırım yapılmış ve TCDD'nin daha önce yurt dışında yaptırmakta olduğu turbo transmisyon onarımları şirketimizde yapılmaya başlanılmıştır.

Yurt dışı bağımlılığını azaltmak amacıyla yüksek hızlı tren tekerlek montaj işçiliği için planlanan yatırım çerçevesinde alınacak tezgâhların teslim aşamasına gelinmiştir.

Yurt dışı ihalelerine katılımlar konusunda yaşanan sıkıntıların çözümü için Bakanlığımız nezdinde girişimlerde bulunulmaktadır.

Arz ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Önerinin oylamasına geçiyorum.

Önerinin gündemden çıkarılmasını oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Tarih : 01/06/16

Saat :

Kayıt: KİT

Stenograf:

Uzman : Sayfa 20

Lütfen, bir daha böyle önerilerle de gelmeyin yani, işte, “Şu politikaya ağırlık verilmelidir, şuna önem verilmelidir.” gibi. Yani, sizin göreviniz değil bu.

7'nci öneriyi görüşmüştük, 8'inci öneriyi okutuyorum:

Öneri 8:

TCDD ve bağlı ortaklıklara ilişkin olarak Sayıştay raporlarında yer alan diğer öneri ve tavsiyelerin de yerine getirilmesi.

BAŞKAN – Cevap için, buyurun lütfen.

TÜVASAŞ GENEL MÜDÜR VEKİLİ HİKMET ÖZTÜRK – Raporun ilgili bölümlerinde yer alan diğer öneri ve tavsiyeler doğrultusunda hareket edilecektir.

BAŞKAN – Oylamaya geçiyorum.

Önerinin izlenmesi hususunu oylarını sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Böylelikle, her iki yıla ait önerilerin görüşmeleri sona ermiştir.

Şimdi, kurumla alakalı öneri ve görüşlerin dile getirilmesi ve soru-cevap işlemi için geneli üzerinde görüşme açacağım, talep eden Komisyon üyelerimize talep sırasına göre söz vereceğim.

Sayın Genel Müdürüm, daha önceki görüşmelerde ve bu bölümde şahsınıza, kurumunuza yönetilecek sorularından cevaplanması hazırlık gerektirenleri tutanakların tarafınıza tebliğinden itibaren on beş günlük süre içerisinde yazılı ve ayrıntılı olarak cevap vermeniz gerektiği hususunu hatırlatmak istiyorum.

Sayın Gürer, buyurun.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Teşekkür ederiz Sayın Başkan.

Biraz evvel de söyledim, ben bir demir yolcu çocuğuyum, ailemin de hemen hemen yarısından fazlası Demiryollarındaydı; amcam liman daireleri başkanlığı yaptı, babam Haydarpaşa'da ambar müdürlüğü yaptı. Demiryolcu olmak çok farklı özelliği olan bir davranış veya yaşam biçimiydi. Demiryolcu olarak istasyona gittiğinizde ya da demir yolunda trenle karşılaştığınızda hissettiğiniz duygu ayrı bir özellikti. Ben bunu hissettim çünkü yatılı olarak da Demiryolları yurtlarında okudum.

Şimdi, tabii, yapılan güzel işleri takdir etmek gerekiyor, önce oradan başlayalım. O anlamda, demir yolları için verilen emek ve çabalar için teşekkür ederim. Ancak, meslek liseleri, basım ve dikimevleri, çamaşırhaneleri, kurum eczaneleri kapatılan, hastaneleri Sağlık Bakanlığına devredilen, Haydarpaşa dışında bütün limanları özelleştirilen... Ki Mersin Limanı' özelleştirme kapsamına alındıktan sonra -acı bir durum tabii- Singapur'dan bir kamu kuruluşu geliyor, bizim Mersin Limanı'mızı alıyor ve fiyatları artırarak kendini kârlı bir yapıya taşıyor. Dünyanın bir ucundan bir kamu kuruluşu Mersin Limanı'nı alarak işletmeci oluyor.

Özelleştirme kapsamına alınan, eleman yetersizliği nedeniyle istasyonları kapatılan veya günün belirli saatleri hizmet verir duruma getirilen, atölyeleri kapatılan, işlevsizleştirilen, kurumda yeni personel alınmamasıyla personel sayısı düşen, kamusal nitelik taşıyan hizmetlerin önemli ölçüde taşeron ve hizmet alımıyla yapılan, ana hatların yüzde 20'lik kesiminde yolcu treni çalıştırılmaz duruma gelmiş, arazileri ihtiyaçları dikkate alınmadan bir kısmı belediyelere devredilerek özelleştirilmiş... Hatta burada şunu da sormak istiyorum: Bu tür verilip de sonradan yeniden aynı yerden arazi alma durumu doğdu mu? Çalışan sayısı 66 binlerden 25 binlere düşürülmüş, ana hatların yüzde 94'ü tek yollu vaziyette çalışan, hızlı tren hatları dışında bir açılım gösteremeyen, ekspres yolcu treni, Mavi Tren seferlerini bazı hatlarda kaldıran, birkaç prestij tren dışında arazi ve binaları elden çıkarılan, istihdamın daraltıldığı bir yapıya doğru Devlet Demiryolları getirilmiş durumda. Kamulaştırma sorunları, yatırım projelerinde yapılan kapsamlı değişiklik, maliyet artışları, dava sayılarının artışlarıyla kurum oldukça sorunlu bir dokuya ermiş bulunuyor. Taşeron işçi çalıştırma kurumda devam ediyor ama bunun yanında, 2 bin konut boş lojmanı olan bir durumda. Çünkü, Devlet Demiryollarında boşalan istasyonlardaki görevlendirmeler nedeniyle artık o konutları kullananlar kalmamış.

Ben, Genel Müdürdan bir şey daha öğrenmek istiyorum. Bizim, kendimizin de yirmi yıl oturduğumuz lojmanımız da yıkıldı. Şimdi, bunların tarihsel bir yapısı varken lojmanlar niye yıkılır -Niğde'nin Bor ilçesindeydi- neden böyle bir ihtiyaç duyulur? Çünkü, bunlar, bir yerde tarihî eser niteliğinde de yapılar.

Gene ilginç bir şeye Sayıştay raporunda rastladım. Hızlı treni övünerek anlatıyoruz da temsil ve harcama fatura ve satış fişi temin edilemeyen tutanakla harcamaların kayıt altına alındığı bir kurum durumunda kalmış hâlâ Devlet Demiryolları. Bunu da oldukça yadırgadım hem de Sayıştay raporunda bunu okuyunca tuhaf geldi.

Bu AR-GE çalışmalarının daha çok desteklenmesi gerektiğini düşünüyorum.

Yıllardır halka ucuz ulaşım hizmeti veren mevcut tren seferleri neden kaldırılıyor, neden vazgeçiliyor? Buralarda bir kamu yararı da düşünülüp yoksul insanların tren yoluyla seyahat etmeleri sağlanırken yalnızca kâr amaçlı mı tren işletilmeli? Buna rağmen, 60 binden 20 bine düşürüldüğü hâlde Devlet Demiryollarında zarar olayı değişmeden devam ediyor.

Mantık olarak görünen o ki demir yollarının önemli bir bölümü özelleştirmeye elden çıkarılıp yoksulların ve dar gelirliilerin yararlandığı bir hizmet anlayışının ötesine taşınmak isteniyor.

Kamusal alan tasfiyesi ve özelleştirme hedefi demir yolu için ana düşünce yapısına dönüşmüş.

Altyapı işletmesinin taşeronla verilmesi, kopuk işleticiler ve şirketler tarafından verilecek hizmetlerin gelecekte bir kaosa ve kazaların artmasına neden olacağı düşünülüyor mu? Çünkü, bizler, yaşadıktan sonra, işte o demir yolu kazasında 45 kişi öldüğünde hızlı trenin düşünülmeden yaşama geçmesinin neler getirdiğini hep beraber acı bir deneyim olarak görmüştük.

Yol taşıt hareket koşulları bütünü ve gerekli yüksek standartlar yeni hatlarda sağlanabilir mi?

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyona : KİT

Tarih : 01/06/16

Saat :

Kayıt: KİT

Stenograf:

Uzman : Sayfa 21

Beş yılda uygulama projesi olmaksızın çıkılan ihaleler, yol inşaatları çalışmaları nelerdir?

Proje maliyetleri hangi uygulamalarda artırılmıştır?

Hangi ihaleler iptal edilmiş ve kurum gecikmeyle zarara uğramıştır?

Yarım kalan projeler hangileridir?

Son beş yılda bilet ücretleri ne kadar artırılmıştır?

Yolcu sayısında hedef olarak konulan rakamlara erişilebilmiştir yoksa bu rakamlar sağlanamamış mıdır?

Hızlı tren için yapılan garlar gerektiği biçimde gerçekleştirilmiş midir?

Beş yılda hatların yük taşımacılığindeki dönüşümü, değişimi nedir?

Hızlı tren hattı yük taşımacılığında kullanılacak mıdır?

Niğde ilinde son on yılda kaldırılan trenler nelerdir?

Kayseri-Niğde arası, Niğde-Adana arası çalıştırılan yayla treni gibi dönemine ait trenler tekrar düşünülmekte midir?

Kısa mesafe kentleri birbirine bağlayan demir yolunun sağladığı avantajın ileride tekrar değerlendirilmesi düşünülmekte midir?

Hızlı tren hattıyla Niğde'nin buluşması gerçekleşebilir mi yoksa girişte belirttiğim gibi, Aksaray-Nevşehir-Kayseri-Konya bağlantısında oluşacak trenle Niğde yüksek hızlı tren dışında mı bırakılacaktır?

Bir de yüksek hızlı trenin titreşimlerinde meydana gelebilecek sorunlarla o bölgedeki peribacalarının, tarihî dokunun, Türkiye'nin en önemli turizm alanını etkilemesinin söz konusu olduğunu düşünüyorum. Bu konuda gerekli araştırmalar yapılmış mıdır yoksa Bursa örneğindeki gibi orada da tarım arazisine değil de peribacasına denk geldi diye yollar ileride kaydırılarak proje değişikliği mi düşünülecektir? Buna göre araştırma yapılmış mıdır?

"Marmaray'ın etkisiyle 2015 yılında Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nden geçen küçük ölçekli araç sayısında yüzde 12 düşüş gözlemlendi." diyorsunuz Sayın Genel Müdür. Peki, Boğaziçi Köprüsü daha yakın Marmaray'a, niye orada düşmedi de Fatih Sultan Mehmet'te düştü? Çünkü, kamyonların geçişi Fatih'ten olur Boğaziçi'nden olmaz. Kamyonlar mı etkilendi Marmaray'dan, nasıl oldu o düşüş? Bunu sunumuzda gördüğüm için sorayım istedim.

Haydarpaşa-Gebze hattı 2010 yılında kaldırılmış ve hemen, bir iki yıl içinde devreye alınacaktı. Bildiğim kadarıyla orada 2 kez ihale iptaline gidildi. Orası, Haydarpaşa-Gebze hattı ne zaman tamamlanacak? Kartal-Haydarpaşa-Sirkeci hattında da benzer bir durum var.

Bir de yolun ve yapının müsait olmasına rağmen neden Trakya'da Edirne-İstanbul arasına hızlı tren düşünülmüyor? Böyle bir proje var mı veya niye bu kadar gecikti? Onu da beraberinde sormuş olayım.

Bir de şurada bir şey dikkatimi çekti. Tabii, Devlet Demiryollarının kitaplarını okusak, bizim bir hafta bunları burada tartışmamızda, konuşmamızda fayda var. Her kurum bizim, bu ülke de bizim, onun için her şeyin iyi olmasından mutluluk duyarız. Dediğim gibi, demir yolunu ben kendi babamın falan sanıyordum, trene bindiğim zaman bizim sanıyordum, aklım erdiği zaman trenin bizim olmadığını öğrendim.

Şimdi, burada, direkt üretimde kullanılan 949.504 saatlik işçilik kapasitesinin 364.753 saatini yapım işleri, 584.755 saati ise onarım işlerini kapsamaktadır. Şimdi, bu TÜVASAŞ'ta yapılan yapım işleri dışında neredeyse onun 2 katı onarım niye oluşmaktadır? Buradaki meydana gelen durum nasıl bir şeydir? Yani, yeni sayılacak, şurada on yıllık süreç herhâlde bu yapılanma, burada üretimden çok onarım yapılıyor. Sıkıntı ve sorun neden kaynaklanıyor?

Tabii, soruları çok uzatmayalım, diğer arkadaşlarımız da buna baksın.

Sayıştayın bu konuda yaptığı çalışmaya da teşekkür ediyorum.

Yalnız, bir şey daha var, bunu da son olarak söyleyeyim. Demiryolcuların kendine özgü kıyafetleri, yazlık-kışık giyindikleri kıyafetler ya da o demir yolundaki işçilerin çalışmaları ya da istasyona gittiğimiz zaman o hava, bütün bunlar teknolojiye belki yenik düşebilir ama yine de kendi öz dokusunun yaşatılmasının bir farklı nostaljik durum olduğunu düşünüyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Ben teşekkür ediyorum.

Sayın Akyürek, buyurun.

MEHMET AKYÜREK (Şanlıurfa) – Sayın Başkan, değerli hazırun; şimdi ben bir iki konuya değineceğim. Yani, hakikaten Bakanlık olarak çok geniş ama Devlet Demiryollarında gördüğüm kadarıyla -beş yıldır milletvekilliği yapıyorum- hep alt kademedен üste gelen, işi bilenler geliyor. Ben, Genel Müdürlüme görevinde başarılar diliyorum ve Veysi kardeşimize de başarılar diliyorum yeni atanmasıyla ilgili.

Şimdi, daha önce, bildiğimiz bu demir yollarının rayları bile Türkiye'de yapılmıyordu, dışarıdan geliyordu. Yani, nereden nereye gelindi. Hakikaten, bir "Marmaray" diyoruz, bir "hızlı tren" diyoruz, çalışmaları iyi ama daha iyi olması lazım. Çünkü, Türkiye büyüyor, Türkiye büyük bir devlettir, bunun da kıymetini bilmemiz lazım.

İkinci bir konu, duyduğum kadarıyla, gördüğüm kadarıyla Gaziantep'e kadar demir yolu çalışması var ama Gaziantep'ten sonra Şanlıurfa, Mardin, Habur... Biliyorsunuz, Şanlıurfa da, Mardin de, o bölgemiz tarımda hakikaten Türkiye'yi besleyen diyeyim... Eskiden bir Çukurova derdik, bir Konya derdik ama şimdi Atatürk Barajı'ndan sonra sulu tarıma geçince 2 ürün alınıyor ve burada da çok büyük navlun bedeli ödeniyor. Mümkünse bu demir yolunun bir an önce hızlandırılması -bu konuda da bana bilgi olarak yazılı da verebilirsiniz- Urfa ve Mardin'le ilgili neler bekleniliyor...

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Tarih : 01/06/16

Saat :

Kayıt: KİT

Stenograf:

Uzman : Sayfa 22

Yeni Bakanımıza da ve sizlere de başarılar diliyorum.

Çok teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Akyürek.

Sayın Karakaya, buyurun.

MEVLÜT KARAKAYA (Adana) – Sayın Başkan, teşekkür ediyorum.

Görüşmelerin kurum açısından, ülkemiz açısından hayırlı olmasını diliyorum.

Ben ilk defa söz aldım, kamu kuruluşlarının değerli temsilcilerine de hoş geldiniz diyorum; yine, katkılarından dolayı da teşekkür ediyorum.

Aslında, maddelerde konuşulan genel hususlar, özellikle bu yatırımlar ve ihaleler konusuyla ilgili diğer KİT'lerde de aslında bunu görüyoruz. Prosedüre, mevzuata uymama konusu öncelikli bir şikâyet konusu ya da eleştiri konusu olarak Sayıştayın raporlarında yer alıyor. Hakikaten çok titiz bir değerlendirme yapıyorlar, ondan dolayı ben de kendilerine çok teşekkür ediyorum. Hem kurumu tanıma hem de şeffaflık, açıklık ve denetimin gereğinin yerine getirilmesi noktasında yani en azından burada hepimize... Çünkü, burası teknik bir komisyon, sonuçta muhalefet ya da iktidar diye bakmanın bir anlamı yok. Kamu kaynağını kullanan kurumların bu kaynakları kendilerine verilen görevlere ve kendilerinin genel ekonomi içerisindeki işlevlerine uygun bir biçimde kullanıp kullanılmadığını denetliyoruz, onlarla ilgili hesapları sonuca bağlıyoruz.

Şimdi, tabii ki Türkiye'de Devlet Demiryollarının önemi baştan belki anlaşılamadı. Başka sebepler vardı, bunlarla ilgili birçok hikâyeler dinledik; gerçek olanları var, farklı olanları var. Lastik tekerlekli, kara yoluna bağlı, kara yolu odaklı bir taşımacılık sistemi bu ülkeye çok ciddi bir biçimde zarar verdi. Bunun bedelini, bu yapılan ana tercihin bedelini yıllarca bu millet ödedi, ödüyor, daha bir müddet de ödeyecek. Yani, bugünkü geldiğimiz nokta itibarıyla gerek yolcu -onu bir kenara bırakacak olursak- gerek yük, mal, eşya taşımadaki bu taşıma maliyetlerinin aslında, ne kadar yük getirdiğini bunu da kimlerin ödediğini, gariban vatandaşın ödediğini hepimiz biliyoruz, uluslararası arenadaki rekabette ne kadar bizi sıkıntıya soktuğunu biliyoruz. Onun için, Devlet Demiryollarının veya demir yolu taşımacılığına yönelik yapılacak her girişimin mutlaka desteklenmesi gerekiyor. Burada hiç kimsenin farklı düşündüğünü düşünmüyoruz ama bu faaliyetler, işlemler yapılırken de kamu kaynakları kullanılırken de burada söylenen eleştirilere de dikkat etmek gerektiğini düşünüyorum. Yani, bunları biz burada "Ya, bu çalışmaların ya da bürokratin hevesini kırmayalım." şeklindeki yaklaşımın da ben çok doğru olmadığını düşünüyorum. Dolayısıyla, tabii ki burada herkes görevini yapıyor, kimse bir lütufta bulunmuyor çünkü kullanılan kaynak bu milletin, fakirin, fukaranın, gurebanın kaynağı. Onun için, burada yapılan yanlışlıklar, eksiklikler tabii ki gündeme getirilecek, biz de bunu söyleyeceğiz, gerekli dikkat ve tedbirler alınacak. Yani, bu bir genel durum diye düşünüyorum. Ama tabii ki özellikle demir yolu taşımacılığı konusunun mutlaka desteklenmesi, bu konudaki projelerin üzerinde durulması gerekiyor.

Burada bir sorum olacak. Bu Adana Hızlı Tren Projesi böyle artık yılan hikâyesine döndü. İşte, Adana hızlı trene kavuştu; Mersin tarafından, Niğde tarafından Gaziantep'e uzandı. Dolayısıyla bunlar sürekli gündeme getiriliyor. En son benim bildiğim programda yoktu, sonra eklendiği söylendi. Yani bu konuda Adanalılara bir müjdeniz var mı? Bu programda ne oldu? Net olarak ama net bir bilgi istiyorum.

Şimdi, bunun dışında biraz önce önemli bir kamu kaynağı kullandığını söyledim Devlet Demiryollarının. Bilançosuna baktığımızda tarihî rakamlarla, tarihî verilerle 30 milyar, eski parayla 30 katrilyon civarında bir kaynak gözüküyor ki onu biz eğer bugünün şartlarına, bugünün satın alma gücüne çekecek olursak, cari değerlerle ifade edecek olursak çok daha yüksek bir kaynak kullanıldığını görüyoruz.

Şimdi, tabii ki bu kaynak sonuç itibarıyla baktığımızda Devlet Demiryolları kâr eden bir kuruluşumuz değil. Devlet Demiryollarının bugün öz kaynaklarına baktığımızda yaklaşık üçte 1'i geçmiş yıl zararlarına dönüşmüş, kaynaklarının önemli bir kısmını tüketmiş durumda. Bilanço aktiflerine baktığımızda aktif kalemlerinin önemli bir kısmı da kaliteli değil, bizim o dediğimiz kaliteli aktif kalemleri değil. Bunlar daha çok enflasyon karşısında ve diğer birtakım ekonomik gelişmeler karşısında değerini iyice yitiren ya da aşınmaya uğrayan kalemler. Örneğin, "devreden KDV" diye bir kalem var, önemli bir rakam. Bu, anladığım kadarıyla bir mahsuplaşma yoluna gidilemiyor. Alacakları kaliteli bir alacak değil kamu kurumlarından olan alacaklar, bunlarda gecikme oluyor. Şu an öz kaynağın biraz güçlü olmasıyla belli bir noktaya gelmiş ama benim gördüğüm burada eğer bu düzenlemeler, düzeltmeler yapılmaz ise birçok konuda sıkıntılar da oluşacak. Yabancı kaynaklarda artışlar, borçlanma başlamış. Yani bu söylediğimiz şeylerin maliyetleri daha da artacak.

Tabii, bu noktaya gelmesinde biraz önce tartışılan ihalelerin ve ne bileyim, işte genellikle bu tür şeylerde daha çok dinleyici ya da dikkat çektiği için söyleriz. Örneğin, temsil ağırlama giderlerindeki artışlar, bunların verimliliğe katkıları vesaire gibi konular belki konuşulur ama bunlar dikkat edilmesi gereken şeyler. Burada önemli olan bu finansal yönetimi de bir şekilde ciddiye almak. Bunların da belki bugün burada ihale kapsamında ya da yapılan satın alma kapsamında görmediğimiz ama kuruma önemli ölçüde yük getiren, maliyet getiren çok ciddi tarafları da var. Özellikle bu biraz önce ifade etmeye çalıştığım kalitesiz ya da kaliteli olmayan aktiflerle ilgili gerekli girişimlerin yapılması gerektiğine inanıyorum.

Burada gelecek yıllara ait giderler kalemi yaklaşık 1 milyara yani eski para 1 katrilyona yaklaşmış. Yani bu bir gider ötelemesi olayı mı, nedir, ben detayda göremedim. Bütçelerde çok ciddi sapmalar var. Bu da yani biraz önceki -tabii hepsi birbirini aslında teyit ediyor, yani öyle laf olsun diye mi yapılıyor, bilmiyorum ama- faaliyet sonuçlarıyla ilgili örneğin yüzde 180'lik bir sapma, ara revizelere rağmen.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Tarih : 01/06/16

Saat :

Kayıt: KİT

Stenograf:

Uzman : Sayfa 23

Burada arkadaşlarımızın da hep söylemeye çalıştığı ciddiyetin olmadığı yönünde. İşte, yani gidiyor, önüne tarla çıktı, vazgeçtik vesaire gibi. Yani diğer konularda finansal, mali konularda da benzer şeyler var, benzetmelere girmek istemiyorum ama yani bu konuların da ciddi bir şekilde, özellikle finansal yönetim ve bilanço yönetimi açısından üzerinde durulması gereken bir alan olduğunu düşünüyorum.

Bu şüpheli alacaklar var, önemli bir rakam yani bunları yazılı olarak da verebilirsiniz. Tabii karşılık ayrılmış bunlara. Bunlar nereden kaynaklanıyor, nedir?

Yine, bu faaliyet sonuçları içerisinde yer almayan ve Devlet Demiryollarında önemli bir yük olduğunu düşündüğüm ki bazı dönemler sadece belli bir yılda ödenen kıdem tazminatları 200 milyonu geçtiği dönemler olmuş. Ama şu an mevcut çalışanların kıdem tazminatı yükü ne kadardır, bunu neden finansal raporlara yansıtmıyoruz, orada göstermiyoruz? Bu da bir anlamda bir gider gizlemesi olarak da yorumlanabilir.

Aslında söyleyeceğim daha çok şey var ama çok da uzatmak istemiyorum. Yani herhâlde asıl demek istediğimizi genel bir değerlendirme olduğu için anlaşıldı diye düşünüyorum.

Tekrar, bu Komisyonun görüşmelerinin, buradan çıkan konuşmaların, önerilerin ki, tabii, Sayıştayın yani adı üzerinde zaten öneride bulunuyor Başkanım, yani dolayısıyla o şeyleri de yapacak. Katılıp katılmamak sonuç itibarıyla kurumun takdirindedir, buraya da geldiğinde değerlendirmek Komisyonun takdirindedir.

Ben, katkısı olan herkese teşekkür ediyorum. İnşallah, önümüzdeki toplantılarda daha güzel şeyleri konuşur, müddeleri alırız diyoruz, hepimizin isteği bu.

Çok teşekkürler.

BAŞKAN – Ben teşekkür ediyorum Sayın Karakaya.

Sayın Tümer, buyurun.

ZÜLFİKAR İNÖNÜ TÜMER (Adana) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Genel Müdürüm, ben Mersin-Adana 4 Hat Demir Yolu Projesi'yle ilgili soru sormak istiyorum. Şimdi, söz konusu proje de büyük oranda yapılaşmış bölgeden geçmekte. Bu Adana'da Çukurova'yı -çünkü Mersin'e kadar uzanan bir proje- Güney Çukurova, Kuzey Çukurova diye ikiye ayıracak hâle geliyor. Çünkü işte üç metrelik güvenlik ve ses duvarı aşağı yukarı içerisinden geçen bir hat projesi bu galiba anladığım kadarıyla. Böyle bir yapılaşmanın olduğu bir yerde bu insan odaklı yaşam çevresi oluşturma adına, yani şehircilik ilkeleri adına çok doğru görmüyorum bunu.

İmar planlarında şimdi değişiklikler talep ediliyor Genel Müdürlüğünüz tarafından, hem Mersin, Tarsus, Adana'da. Oradaki üst geçitler, kapatılan hemzemin geçitleri yerine kontrollü alt ve üst geçitler yapılması planlanmış. Bunlar da 6 metre gidiş, 6 metre geliş olarak düşünülüyor. Yani bu kentin içerisinde, işte nüfusun sürekli arttığı ortamlarda yani çift şerit bir üst geçidin kentin trafiğine ileride yani şu anda bile zaten yetmeyen geçişlerin, alt üst yolların çok ileride büyük sıkıntılar yaratacağı konusunda yani bütün şehircilik ve trafik uzmanları hemfikir. Yani alınabiliyorsa bu insan yoğunluğunun çok olduğu yerlerde, yaya trafiğinin çok olduğu yerlerde, bu Tarsus'ta da var. Tarsus'ta da işte Mithatpaşa ve Kavaklı kısmında, 2 kilometrelik kısımda mutlaka aşağı alınması gerektiği söyleniyor. Mersin'de bu tür bölgeler var ve Adana'da yani çok kazı gerektiren yerler değil; zemin çok yumuşak, toprak üstü peyzaj planlamasında olabilir. Yani müdahale edebilirsek şimdi edebileceğiz.

Dediğim gibi, hemzemin geçişleri kısmında belki en azından, kentin geçiş ana kısımlarında, trafiğin yoğun olduğu yerlerde alta alınması konusunda bir talebimiz var. Bu anlamda değerlendirirseniz çok seviniriz.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Tümer.

Sayın Tor, buyurun.

FAHRETTİN OĞUZ TOR (Kahramanmaraş) – Teşekkür ederim.

Şimdi, daha önce benzer konuları söyledik ama başlangıçta, burada dikkatimi çeken bir konuyu da ayrıca dile getirmek istiyorum. Şimdi, 2013 raporunda okumuştum da, bunu örnek vermek istiyorum. Şimdi burada 2013 yılında 2012'den yapılmış emniyet yönetim sistemi ihalesi yapılmış. Emniyet yönetim sistem ihalesi tabii soruşturulmuş, nihayetinde bir şey bulunamamış ama çok ciddi tespitler var, o konuyla ilgili birkaç şey söylemek istiyorum.

Şimdi, yani neden biz 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu kapsamında bir ihale yapmaktan kaçıyoruz? Yani ben bunu anlayabilmiş değilim, neden kaçıyoruz?

Şimdi, mesela bu emniyet yönetim sistemi ihalesi yapılmış. 2012 yılı için limit Kamu İhale Yasası'na göre 6 milyon 629 bin 154 lira. Bizim bu ihalede yaklaşık maliyetimiz 6 milyon 538 bin 356 lira olarak belirlenmiş yani Kamu İhale Yasası'na göre limitin 90 bin lira altında. Böyle santim santim ölçülmüş gibi yani. Kamu İhale Yasası'ndan kaçmak kendi mevzuatımıza göre ihale yapmak için bu yapılmış. Neden bunu söylüyorum? Çünkü daha sonra bu ihaleyle ilgili olarak firmaya –gerçi konusu da başka ama- yüzde 20 iş artışı verilmiş. Firmadan 15/5/2013 tarihinde teklif isteniyor, firma üç kuruş beş kuruş değil, aynı gün teklifini sunuyor. Raporda bunlar açık, çok teferuatlı da ve 657.900 Amerikan doları yüzde 20 iş artışı veriyoruz. Bu durumda demek ki her şey baştan belli, iş artışı da belli, öbürü de belli. Biz Kamu İhale Yasası'ndan kaçmak için bu yollara giriyoruz. Biz Kamu İhale Yasası kapsamından niye kaçıyoruz? Ben bunu anlayabilmiş değilim yani. Kaldı ki “Yüzde 20 iş artışı da -keza Sayıştayın raporunda geçiyor bu- bizim mevzuatımıza da aykırılık teşkil ediyor.” diye not düşmüşler. Şimdi, bunlar doğru şeyler değil diyorum ben. Yani biz ihale yaklaşık bedelini küçük

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Tarih : 01/06/16

Saat :

Kayıt: KİT

Stenograf:

Uzman : Sayfa 24

göstererek, sonra birtakım yollarla artışlar vererek... Ben bunların doğru olmadığını düşünüyorum. Bunlar idareye olan güveni de işin doğrusu sarsar.

Şimdi, Devlet Demiryolları, sayın vekilim söyledi... Ben de mesela kayınpederim rahmetlinin babası demir yolcu- belki 1900, 1800 sonlarına doğru doğmuş- şöyle bir hikâye anlatır -Sayın vekilime de şimdi söyleyeceğim zaten, gitti de- Nevşehir'in köyünde bir at arabası alıyor fi tarihinde. Yaz, güneşten korunmak için at arabasının altına yatıyor. Alttan bir bakıyor, "Allah'ım şundaki alete bak." diyor. O zaman at arabasındaki aletler çok hoşuna gidiyor. Tabii, benim bahsettiğim belki yetmiş seksen yıl önceki hikâyeler. Şimdi, tabii Devlet Demiryollarının 2013 bütçesine baktım ben, 5 milyar. 4 milyar harcanmış. Bu ülkenin yıllardır kaynaklarını kullanan bir kurum, milyarlar kullanıyor, tabii bir şeyler yapacak. Yakıp atacak veya cebe atacak hâli yok ki, mecbur yapacak, görevi yapmak. Hızlı demir yolu da yapacak, başka şeyler de yapacak.

Şimdi, bunun dışında, ben mesela, bu konuları, Sayıştay raporun birçok maddesinde değinmiş, çok ciddi konular olarak gördüm. Şimdi, mesela, iş deneyim belgeleri yönünden bu ihaleye iki firma teklif vermiş. Bunun yaklaşık maliyeti tespit edilirken bir firmadan teklif alıyoruz biz, o firmaya da ihale veriyoruz. Hadi bakayım, ayıkla pirincin taşını. Böyle olmuş bu ihale ve iş deneyim belgeleri yönünden yeterli araştırmalar yapılmamış. Mesela, ihaleyi alamayan firma mahkemeye gitmiş, yürütmenin durdurulmasını almış mahkemeden, sonradan vazgeçmiş ama mahkeme kararı çok enteresan, çok güzel bir karar. Okudum ben, burada da var. Şimdi, kanunsuzlukları, daha sonra firma dilekçesinden, davasından feragat etmiş ama mahkeme kararını okuduğunuz zaman yani mevzuata aykırılığı ortadan kaldırmıyor ki onun feragat etmesi.

O zaman, şöyle diyorum, çok başka konular da var: İşte, iş artışının dışında, bunu başka şeylerde de görebiliriz. Yeterli rekabetin sağlanmaması gibi birçok konu var. Soruşturulmuş, neticede tabii bir şey çıkmamış herhâlde, o raporu da çok fazla irdelilemedim ben ama şunu diyorum: Tabii, ameller niyete göredir, hiç şüphe yok.

Şimdi, bu raporu mesela ben okurken az önce Bursa olayında da söylediğim gibi, sadece yaklaşık maliyetini tespitindeki aksaklıklar bile ister istemez bizim içimizde kuşuklara sebep olur. Devlet Demiryolları yüz yıllık bir kurum. Hakikaten böyle bir kuruma böyle hataları ben layık görmem. Eğer böyle hatalar yapılıyorsa, yani bunu söylemek istemiyorum ben, yanlış oluyor diyorum kısaca, özenle seçiyorum kelimemi. Yanlış oluyor diyorum ben. Mesela, şurada sadece bu emniyet yönetim sistemiyle ilgili Sayıştayın tespitlerini bir okunsun, ortaya konsun, bundan sonra yapılacak hiçbir ihalede eksik, hata, noksan olmaması lazım bana göre. Gayet her şey açık yazılmış burada. İş mahkemeye taşınmış, mahkeme de kararını vermiş. Firma vazgeçti diye yapılan hukuksuzluklar, yapılan yanlış işler, mevzuata aykırılıklar ortadan kalkmıyor ki.

Dolayısıyla şunu söylemek istiyorum: Tabii birçok konu var. Şöyle bir şey... Tabii, demir yolları deyince hemen aklıma – Abdullah Yüce'ye de Allah'tan rahmet dileyelim- ilk gelen odur uzayıp giden o tren yolları gibi.

Şimdi, şöyle bir şey. Gelirken mesela Samsung'la ilgili ben kısaca bir bilgi aldım, baktım 2013 yılı cirosu Samsung'un 125 milyar lira. Güney Kore'nin 1950'de millî geliri 100 dolar, bizim Türkiye olarak 200 dolar. Güney Kore Türkiye'nin fert başına düşen millî geliri bizim insanımızın yarısı ama bugün 40 bin doları bulmuş Güney Kore. Şimdi, bakıyoruz, 2013 yılı cirosu 125 milyar dolar, neredeyse bizim ihracatımız kadar, kârı 34 milyar dolar. Ne yapmış? Çalışkan insanlar, düzgün insanlar. Küçük yer, bizim dörtte 1'imiz kadar bir yer. Coğrafi imkânları, yer üstü, yer altı zenginlikleri bizden çok geri ama bir bakıyorsunuz bizi kaç katlamış? 4 katlamış. Güney Kore 1950'den bu tarafa bizi 4 katlamış.

Dolayısıyla biz kamu görevlileri olarak işimizi düzgün yapacağız, doğru olacağız. Olmadığımız müddetçe sürünmeye devam ederiz, herkes de bu ülkeye müdahale eder, olay budur.

İki tane de sorum var: Tabii, şimdi Ankara-Eskişehir hattı güzel bir hat, ellerine sağlık yapanın. Ben 2009 yılından günümüze kadar faaliyete geçtiği süre içerisinde yıllar itibarıyla gelir gider tutarlarını yani kârlılık durumu nedir, onu öğrenmek istiyorum.

Bir de, bu gerek Devlet Demiryollarında gerekse şantiyelerde çalışan firmalarda iş kazasından kaç kişi ölmüştür? Kaç kişiye buralarda sürekli iş göremezlik geliri bağlanmış, bunu öğrenmek istiyorum. Şantiyelerdeki taşeron firmalar da dâhil, demir yollarının kendi doğrudan işlettiği yerlerde 2009'dan itibaren. Bu iş kazasını çok geriye götürmeye de gerek yok, 2010, 2011, 2015, beş yıllık ama Eskişehir'in kârlılık durumunu işletmeye açıldığı günden bu tarafa kadar öğrenmek istiyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Ben teşekkür ederim.

Sayın Dalkılıç, buyurun.

HALİS DALKILIÇ (İstanbul) – Teşekkür ediyorum Değerli Başkanım.

Ben de hem denetim yapan milletvekillerimize hem Sayıştay üyelerimize teşekkür ediyorum.

Genel Müdürümüze, Genel Müdürümüzün şahsında tabii ki son dönemlerde ülkemizde yapılan ulaşım yatırımları, gerek kara yolunda gerek hava yolunda gerek demir yolunda gerçekten yapılan muhteşem yatırımlar ve ülkemizdeki her bir vatandaşımızın da istifade ettiği yatırımlardan dolayı bugüne kadar emeği geçen başta Bakanlığınız olmak üzere tüm çalışanlara teşekkürlerimi, tebriklerimi iletiyorum.

Ben de birkaç soru sormak istiyorum doğrusu -ben de İstanbul vekiliyim- bölgeyle ilgili. Yüksek hızlı trenle ilgili Pendik hattına kadar gidiyoruz. Pendik'ten sonra Avrupa Yakası'na yani Marmaraya entegrasyonu ile ilgili bir çalışma var mı, bunu merak ediyorum, bu önemli; bunu yazılı söyleyebilirsiniz, yazılı verebilirsiniz, daha memnun olurum. Çünkü Pendik olduğunda Avrupa

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Tarih : 01/06/16

Saat :

Kayıt: KİT

Stenograf:

Uzman : Sayfa 25

Yakası'nın oraya ulaşımıyla alakalı problem oluyor. Bu yeni dönemde yatırımınızda var mı, Marmaraya entegre olacak mı, değilse Halkalı'ya kadar gidecek mi? Bunlarla ilgili detaylı bilgi istiyorum.

Ayrıca, İstanbul hattıyla ilgili yeni bir hattın basına düşen bilgiler oldu. Daha hızlı bir hattın yapılabileceği, iki saate düşeceğiyle alakalı bir çalışma var mı, bunu da öğrenmek istiyorum.

İstanbul hattında yine yer bulmak çok mümkün olmuyor yani doluluk oranlarının yoğun olduğunu biliyorum. Bununla ilgili ilave tedbirlerin alınması söz konusu mu? Yoksa biz aradığımızda –yani o hattı kullanmak istiyoruz zaman zaman yakınlarımız, biz- doluluk oranının yoğun olduğunu biliyoruz. Buradan da hızlı tren yatırımlarının ne kadar önemli ve elzem olduğunu görüyoruz.

Tekrar Değerli Genel Müdürümüze, ekip arkadaşlarına ki benim de bizzat tanıdığım, bildiğim arkadaşlar var konusunda uzman, İstanbul'da kendisini ispat etmiş olan arkadaşlarımız var. Güzel bir ekibi var. Genel Müdürümüzün ve Devlet Demiryollarımızın bu konuda yapacağı yatırımlara, ufukluğuna güveniyoruz. İnşallah durmak yok, hızlı bir şekilde devam ediyoruz. Tebrik ediyorum, teşekkür ediyorum emek verenlere.

Değerli Başkanım, teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Dalkılıç.

Sayın Turan, buyurun.

HASAN TURAN (İstanbul) – Evet, Sayın Başkan, değerli arkadaşlar; ben de herkesi selamlıyorum. Özellikle Genel Müdürümüzü ve ekibini tebrik ediyorum.

Tabii, AK PARTİ hükümetleri döneminde özellikle hava yollarını halkın yolu hâline getirmiş bir hükümetler dönemi geçirdik. Bu anlamda, demir yolları da aynı şekilde devam ediyor. Tabii ki bu icraatlar bir gece aklımıza gelince hemen oluşan icraatlar değil; ciddi bir planlamanın, çalışmanın ve gayretin sonucu olarak oluşuyor. Özellikle bir istatistik var benim elimde, bir tablo var; onu ben paylaşmak istiyorum, kayıtlara girsin de istiyorum.

Türkiye'de –ki Türkiye Cumhuriyeti devletinden de önce- Osmanlı döneminden başlayan demir yollarıyla ilgili sürecimizin tablosu. 1856'dan 2016'ya yani. Cumhuriyet öncesi demir yolu ağı 4.136 kilometre. Mekke, Medine'ye gidenler bilirler, Abdülhamit döneminde yapılmış Medine'deki tren istasyonu gidenlerin karşılaştığı bir yerdir. Hepimiz de gururla, bizim milletin evlatları gittiğinde orayı da ziyaret eder, ana hat.

Cumhuriyetin ilk yıllarında 1923-1950 arasında 3.764 kilometre. Ortalaması yıla göre bölündüğünde 134 kilometre. 1951'den 2003'e kadar yani AK PARTİ iktidarlarının başlangıcına kadar 945 kilometre. Bunu burada birçok arkadaşımız çeşitli gerekçelerle ifade ettiler. Gerek otomobil firmalarını gerek başka yapıların da baskısı sonucu diye yani yıl başına 18 kilometreye düşmüş. 2004 ile 2015 yılları arasındaysa 1.805 kilometre, ortalama 150 kilometre. Yani cumhuriyetin ilk yıllarındaki 134 kilometreden bugüne değerlendireceksek AK PARTİ iktidarları döneminde, bu hükümetlerin döneminde 150 kilometre günlük yapılmış ve şu anda inşaatı devam eden de 3.057 kilometre.

Şimdi, burada bir gece aklımıza geldiği zaman icraat yapan değil, Türkiye'yi baştan sona, güneyden kuzeye, doğudan batıya, hatta Türkiye dışında, İpek Yolu'nu da hesaba katarak Türkiye'nin hava yoluyla, demir yoluyla ve diğer yollarla ulaşımında çağ atlatan bir anlayışı görüyoruz. Bu anlayışın gerek mimarlarını en baştan gerekse bu konuda emekçilerini ben tebrik ediyorum, Allah razı olsun. Bugün Ankara'dan bindiğinizde, Konya'dan bindiğinizde, Eskişehir'den bindiğinizde, ister yüksek hızlı olsun isterse adını ne koyarsanız koyun ama vatandaş görüyor zaten, açıldığı günden bugüne de milyonlarca insan bundan istifade etmiş. Hem ekonomik koşullarla hem de rahat bir şekilde şehirlerarası ulaşımını sağlıyor. Bu konuda taşı taş üstüne koyan, bu konuda emek harcayan, ter akıtan bütün kardeşlerimi, bütün kadroları ben tebrik ediyorum. Hükümetimize de teşekkür ediyoruz, içinde bulunmakla da gurur duyuyoruz.

Evet, saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Turan.

Sayın Şahin, buyurun.

MUSTAFA ŞAHİN (Malatya) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Değerli arkadaşlar, özellikle denetimde emeği geçen başta Sayıştayımız ve bütün bürokratlarımıza, milletvekillerimize teşekkür ediyorum. Ayrıca, yeni göreve başlayan Sayın Genel Müdürümüz ve ekibine de inşallah hayırlı hizmetler yapmasını Cenab-ı Allah'tan niyaz ediyorum.

Özellikle tabii arkadaşlarımız, burada muhalefetten arkadaşlarımız anlattıkları veya tespitleri noktasında bizim de gerçekten bazen serzenişte bulunmuş olduğumuz noktalar elbette ki bir yere kamu yatırımı gidecekse öncelikle onun ön etüdünün mutlaka çok daha detaylı bir şekilde yapılması, hangi araziden geçiyorsa, hangi bölgeden geçiyorsa, sonradan ama diyemeyeceğimiz bir çalışmayla bunlara öncülük ederlerse biz onları temenni ediyoruz. Ancak tabii yapılırken özellikle Devlet Demiryolları gibi bir kurumumuzun yüz altmış yıllık bir mazisi var, bu süre içerisinde 1923'ten öncesi Osmanlı döneminde yaklaşık 8.619 kilometre yol yapılmış ve imparatorluğun yıkılmasıyla beraber bunun 4.136 kilometresi Türkiye Cumhuriyeti sınırları içerisinde kalmış ve geriye kalan kısım da elbette ki sınırlarımızın dışında, belki de yine hâlâ faaliyetini sürdürmekte. Yani ta Sultan Abdülhamit Han döneminde, biraz önce Hasan Bey'in de söylemiş olduğu gibi, ta Halep'ten, Şam'dan Medine'ye kadar bir 1.360 kilometrelik bir yolun yapılması gerçekten o günkü kıt imkânlarla yapılan çalışmaların önemini biraz daha bizlere ifade etmekte.

Tabii, bunları biz özellikle 2004-2015 yılları arasında ben onu mukayese etmek için...

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Tarih : 01/06/16

Saat :

Kayıt: KİT

Stenograf:

Uzman : Sayfa 26

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Yabancıların imtiyazındaydı, bizim değil, Osmanlı'nın değil.

MUSTAFA ŞAHİN (Malatya) – Yani 1924'te devletleştiriliyor, o güne kadar yapıp işletilenler, yapanlar kimse onlara yapıyor. Ama yapılan şey elbette ki milletimizin hem rahat ulaşımını sağlamak için hem de yük taşımacılığı noktasında güzel şeylerin yapılmasını amaçlamakta. Özellikle bizim dönemimizde yapılmadığını, biraz önce yanılmıyorsam arkadaşlarımız ifade ettiler. Ben bunu siyasi olduğu için arkadaşlar girmez diye söylemek zorunda kaldım. KİT Alt Komisyon Başkanıydık, beraber çalıştık orada ki AK PARTİ dönemlerinde bu normalde yıllık ortalama 150 kilometre yapmışız, toplamda 1.805 kilometre, bunun da 1.213 kilometresi hızlı tren olarak gerçekten insanlarımızın hizmetine kullandırılmış. Yani yüzde 67'sini hızlı tren olarak faaliyete geçirmişiz.

Yine, 1900-2003 yıllarında yatırım ödeneği, bizden önceki dönemlerde 250 milyon TL'ye bu 21 kat artışla 5,3 milyar TL'ye bizim dönemimizde yükseltilmiş. Yine demir yolu ağı 2003 yılında 10.959 kilometreyken yüzde 14'lük bir artışla 2016 yılında 12.532 kilometreye yükseltilmiştir. 1951 ve 2003 yılları arasına baktığımız zaman yılda ortalama 18 kilometre olmak üzere toplamda 945 kilometre demir yolu yapılmışken 2004-2015 yılları arasında yılda ortalama 150 kilometre olmak üzere işte 1.805 kilometre -biraz önce ifade ettim- bir demir yolu ağını yine insanlarımızın hizmetine sunmuşuz. 2003 yılından 2016 yılına kadar mevcut demir yolu ağının yüzde 85'ini yenilemişiz. Yani burada elbette ki mevcut demir yolumuz var, bunların bakım ve onarıma ihtiyacı var. O süre içerisinde yüzde 85'ini yenilemişiz. Ancak 1994-2003...

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Bakım o, yenileme değil.

MUSTAFA ŞAHİN (Malatya) – Bakım, bakım... Yenileme ayrı şey. Yani biz hem bakım yapmışız hem yenileme yapmışız. Yani onu normalde yapmış olduğumuz yüzde 85'ini de yenileyerek bu hizmeti yükseltmişiz. 1994-2003 yılları arasında on yıllık dönemde yıllık ortalama 178 kilometre yol yenilemesi yapılmaktayken on yılda, bizim dönemdeyse 2004-2015 yılları arasında 4,5 kat artarak yıllık ortalama 806 kilometre yol yenilemesi yapılmıştır.

Yine, sinyal hat uzunluğu 2003 yılında 2.505 kilometreyken yüzde 92'lik artışla 2016 yılında 4.822 kilometreye çıkarmışız. Elektrikli hat uzunluğu 2003 yılında 2.122 kilometreyken...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Genel Müdür bunları söylemişti.

MUSTAFA ŞAHİN (Malatya) – Yani arkadaşlarımız “Yok.” dediler. Genel Müdür bizim yapmış olduğumuz dönemdeki hizmetleri anlatmakla mükellef değil ama bizim arkadaşlarımızın bazıları AK PARTİ iktidarları döneminde birçok şeyin satıldığını ve sanki çarçur edilmiş gibi bir havanın, intibanın verildiğini ben hissettim ama elbette ki ben kendi iktidarlarım döneminde iktidarımızın, bakanlığımızın ve bürokratlarımızın yapmış olduğu çalışmaları burada ifade etmek en tabii hakkımız.

2003 yılında 2.122 kilometreyken elektrikli hat uzunluğu yüzde 86'lık artışla 2016 yılında 3.938 kilometreye çıkarmışız. Yani, bunları biz anlattıkça... Gerçekten nereden nereye geldiğimizi ancak yüksek hızlı trene bindiğimiz zaman eminim hissetmiş olacağız. Elbette ki geride bırakmış olduğumuz dönem içerisinde, o günün imkânlarıyla güzel çalışmalar, güzel hizmetler yapılmış. Ben o şeyi de anlatacağım, 1923 ile 1951 arasında yapılan çalışmaları. Ve burada vermiş olduğumuz çalışmalarda hem daha süratli bir şekilde hizmetlerin insanımıza gitmesi, çevreye duyarlı bir sistemin yerleştirilmesi ve burada da ekonomik büyüklüğü olan, mali değeri gerçekten yüksek olan birçok kazanımların ekonomimize kazandırıldığını görüyoruz.

Yüksek hızlı trenler hâlihazırda Türkiye nüfusunun yüzde 33'üne hitap ederken, yine, 2.500 kilometrelik hızlı tren hattı tamamlandığında bu oranın yüzde 50'lerin üzerine çıktığını görmekteyiz. Ve yine yolcu taşımacılığı noktasında özellikle 77 milyon iken bunun da yüzde 138'lik artışla bizim dönemimizde 2015 yılında 183 milyona yükseldiğini görmekteyiz.

Yine, iktidarın muhalefetle iş birliği yaptığını ben...

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Nüfusu da ele alacaksın. Şimdi, 78 milyon diyorsun, taşıma olduğu zaman... Ona göre bakarsan, bazı verileri öyle değerlendirirsen...

MUSTAFA ŞAHİN (Malatya) – Ben size şöyle söylüyorum: 2003 yılında 77 milyon iken, 2003 yılından bugüne kadar geçen on üç yıllık süre içerisinde yüzde 138'lik artış yapmışız. Eğer on üç yıllık süre içerisinde yüzde 138'den daha da yukarı bir nüfus artışı olmuşsa dediğinizde haklısınız ama oradaki nüfus artışıyla burada taşımadaki artışı mukayese edersek sanırım aradaki fark ortaya çıkmış olur.

Yine, özellikle İzmir'de hayata geçirilen İZBAN Projesi'yle... Ki orada biraz önce arkadaşlarımız örnek verirken İzmir ile Eskişehir'den bahsettiniz. Elbette ki İzmir de bizim Eskişehir de bizim. İlla da bizim belediyelerimizin yönetmiş olduğu yerlere hizmet götürme gibi bir lüksümüzün olmadığını biliyoruz. Orada da İZBAN Projesi'yle yerel yönetimlerle iş birliği içerisinde merkezî Hükûmetimizin yapmış olduğu ve kamu kurumu iş birliğinde dünyada örnek gösterilen proje hüviyetini kazandığını ve Uluslararası Toplu Taşımacılar Birliği tarafından da ödülle layık görüldüğünü burada ifade etmek istiyorum. Ve 2015 yılında bu yolcu sayısı da 83 milyona orada çıkarılmış.

Yine, TÜBİTAK'ımızın yapmış olduğu çalışmalar içerisinde, Afyon, Denizli, Isparta, Burdur arasındaki yerli sinyalizasyon projesi de inşallah hayata geçecek diye ümit ediyoruz yakın bir zamanda.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Ben 2011'den beri dinliyorum onu da, inşallah geçer.

MUSTAFA ŞAHİN (Malatya) – İnşallah. Belli bir mesafe aldığımıza göre inşallah yakın bir zamanda onları da gerçekleştirmiş olarak göreceğiz.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Tarih : 01/06/16

Saat :

Kayıt: KİT

Stenograf:

Uzman : Sayfa 27

Evet, özellikle bizim dönemimizde geri kaldığı, daha ileri bir noktaya gitmediği ifade ediliyor ama demir yolu sektörünün gelişmesiyle birlikte, 2003 yılında 400 firma bağlı ortaklıklarımıza katkı sağlarken, bugün bu sayının 1.500'lere yükseldiğini de görmekteyiz. Bu sayede de yan sanayide 20 bin civarında yeni bir istihdamın oluştuğunu elbette ki görmekteyiz.

Yine, Hükümetlerimiz döneminde demir yollarına toplam 51,6 milyar liralık yatırım yapmışız. Demir yolu ağımızı 12.532 kilometreye çıkardığımızı zaten ifade etmiştik. Dünyanın en özgün projelerinden olan asrın projesi Marmaray'ı 29 Ekim 2013 tarihinde, cumhuriyetimizin 90'ıncı kuruluş yıl dönümünde milletimizin hizmetine sunduğumuzu zaten biliyoruz. Yerli ve yabancı yüzlerce üniversite için, bilim kuruluşları için gerçekten bu konuda âdeta staj üstü olan yüksek teknolojiyle inşa edilen Marmaray, denizin 62 metre derinliğinde...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Marmaray kimin projesi?

MUSTAFA ŞAHİN (Malatya) – Marmaray kimin projesi... Bizim projemiz herhâlde. Bizden önce başlatılmıştır da... Neyse yani şimdi... Hayır, projeyi başlatan belki biz değiliz ama bizden önce başlatılan projeyi bitiren kimse onu bir görmek lazım.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Asrın projesidir.

MUSTAFA ŞAHİN (Malatya) – Asrın projesidir, elbette ki onu bir tek bize mal etmek yanlış bir şeydir. Bu projenin bizden önceki dönemlerde elbette ki planlaması yapılmıştır ancak bitirme noktasında bunları yaptık.

Yani, bu konuda anlatacağımız gerçekten belki onlarca şeyimiz var ama şunu ifade edeyim: Özellikle -biraz önce yine Hasan kardeşimizin ifade ettiği gibi- biz muhalefetin burada önemli bir görev ifa ettiğini her seferinde söylüyoruz. Ancak, her şeyi yok sayma gibi bir lüksümüzün olmadığını da biliyoruz.

Şimdi, hava yollarında... Biraz önce arkadaşım "Hava yolları halkın yolu" dediği zaman biraz bıyık altından tebessüm ettiniz ama gerçekten biraz önce sayın vekilimizin ifade etmiş olduğu "Ben trenlere binerken babamdan dolayı trenlerin kendi trenlerimiz olduğunu biliyordum." gibi şeyi gerçekten biz o noktadayken özellikle hava yollarına... Biz Malatya'da iş adamı olarak hayatımızı idame ettiriyoruz, inanın yakın tarihe kadar uçağa binen yüzde 5'lik bir elitist grubun olduğunu biliyorduk. Ama bugün halkın yolu olduysak...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Biz de...

MUSTAFA ŞAHİN (Malatya) – Yani, ona itirazınız yine olabilir ama biz ulaşımda hem duble yollarda... Geçmişte yine bir Cumhurbaşkanımız, o günün şartlarındaki siyasilerimizden birisi "Bunlar ne yaptılar? İşte, duble yolları. Bizim yaptığımız yolların ortasına bir çizik atıldılar, adına duble yol dediler." dedi. Yani, bunları küçümsemenin kimseye faydasının olmadığını ben ifade etmek istiyorum.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Süleyman Demirel'in lakabı neydi? Barajlar Kralı.

MUSTAFA ŞAHİN (Malatya) – Evet.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Şimdi konuşurken ne diyor? "Geçmişte hiç baraj göleti yapılmadı, hepsini biz yaptık." diyor.

MUSTAFA ŞAHİN (Malatya) – "Biz" mi diyor?

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Tabii, konuşurken Veysel Bey de söyledi.

MUSTAFA ŞAHİN (Malatya) – Şimdi, tabii, barajlara isterseniz girelim de barajlar elbette ki bizim dönemimizde yine altın çağını yaşamıştır. Demirel başlatmıştır ancak bizim dönemimizde gerçekten hem sulama sistemleriyle hem göletlerimizin, barajlarımızın yapılmasıyla beraber nereden nereye geldiğimiz biliniyor.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – 2014'te Veysel Eroğlu bir kitapçık bastı. Adına da "Binbir Baraj" mı diyor, ne diyor?

MUSTAFA ŞAHİN (Malatya) – Bin günde bin gölet.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – "Binbir baraj" diyor galiba, onu tavsiye ederim. Toplayın tümünü, mesela bizim çok eleştirilen Yuvaçık Barajı'nın su tutma kapasitesine sahip değil toplamı. Örneği bak söylüyorum, bir şey yapmayın yani. Ama güzel pazarlıyorsunuz, harikasınız.

MUSTAFA ŞAHİN (Malatya) – Şimdi, onu söylersek Artvin'de yapılan hangi baraj...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Harikasınız.

MUSTAFA ŞAHİN (Malatya) – Yani, yapılsa... Bunlar bu dönemde de vardır, o dönemde de vardır.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Barajı doğru buluyorum, ona asla şey demiyorum ya ama güzel pazarlıyorsunuz, tebrik ediyorum.

MUSTAFA ŞAHİN (Malatya) – Biz onu gerçekten Allah rızası için söyleyelim ama...

BAŞKAN – Ülkeye hizmet eden herkesten Allah razı olsun. Veysel Bey'den de bu anlamda "barajlar imparatoru" diye herhâlde bahsetmek gerekir yani, birileri barajlar kralıysa Veysel Bey de barajlar imparatorudur.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Pazarlama harika.

MUSTAFA ŞAHİN (Malatya) – Biz pazarcı değiliz, biz yapımcıyız. Eyvallah.

Şimdi, özellikle AK PARTİ iktidarları döneminde böyle bir algıyı elbette ki... Muhalefet ne yapacak? Bizi yok sayacak, yapılan hizmetleri küçük gösterecek. Bu en tabii hakkınızdır ama gözle görülen bazı şeylerin de gerçekten en azından insanlarımızın motivasyonu noktasında, hakkı teslim etme açısından önemli olduğunu ben ifade ediyorum. Özellikle bu konuda emeği geçen, başta Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğümüz uhdesinde çalışan bütün bürokratlarımıza, yine, Sayıştay elemanlarımıza...

Elbette ki bu konuda biz kul hakkının gerçekten kılına dahi dokundurmak için elimizden gelen bütün gayreti göstermekle mükellefiz. Bunu kim yapıyorsa Allah bin türlü belasını verir, bizim beddua etmemize gerek yok. Onun için bu konudaki

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Tarih : 01/06/16

Saat :

Kayıt: KİT

Stenograf:

Uzman : Sayfa 28

hassasiyetimizi zirvede tutmak zorundayız. Elbette ki bu konuda arkadaşlarımızın yapmış olduğu eğer gerçekten böyle sabit, gerçekleşmiş olan ve bunun üzerini örtmeye çalışan bir anlayışa sahipsek onun hesabını bizden sonuna kadar sormak zorundasınız. Ben bu konuda bütün bürokratlarımızın en az bizim kadar bu hassasiyeti gösterdikleri kanaatindeyim.

Ben tekrardan emeği geçen bütün arkadaşlarıma teşekkür ediyorum.

Ayrıca, ilimiz için hep söylediler. Biraz önce ben konuşacağım derken Sayın Tamer kardeşim dedi ki “Ya, bizim Kozan’ı da söyleyin, Kozan’a da hızlı tren istiyoruz.” dediler. Ben bir anekdotumu anlatayım. Gerçekten, Malatya’da biz siyaset yapıyoruz, geçen dönem de yine milletvekiliydik. Bir köye gittim, bizim Pütürge’ nin dağ köylerinden birine. Muhtarım, bir isteğiniz var mı, yapacağımız bir şey var mı dedim. “Var.” dedi. Biraz da böyle açık sözlü bir muhtarımız. “Sayın Vekilim, doğal gaz istiyoruz, başka bir şey istemiyoruz, bir şey kalmadı.” dedi. Yani, gerçekten hizmetler noktasında... Ben eminim, köylerimize o doğal gazı götürdüğümüz gibi, Kozan’a da inşallah yakın bir zamanda şeyi götürürüz. Ben özellikle Sivas hattının, Malatya, Elâzığ ve Diyarbakır güzergâhının da normalde planlamasının yapıldığını biliyoruz ama bunun projelendirme noktasındaki çalışmalara hız verilmesini özellikle temenni ediyorum.

Tekrar şu denetimimizin inşallah hayırlara vesile olmasını diliyorum.

Saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Çetinkaya, buyurun.

SALİH ÇETİNKAYA (Kırşehir) – Sayın Başkanım, ben de bugünkü Komisyonda denetime katkı sunan herkese teşekkür ediyorum.

Sayın Genel Müdürümüzden ve kurumdan yazılı olarak cevaplandırılmak kaydıyla bir soru soracağım: Malum, Samsun Limanı ile Mersin Limanı’nı birbirine bağlayan, iki önemli güzergâhı birbirine bağlayan hızlı tren projesi şu anda planlanmakta. Bunların şu andaki hâlihazır durumunu sormak istiyorum. Kırşehir de bu güzergâhta. Kırşehir’le ilgili projeler ne aşamada? Güzergâh bilgisinin tarafıma verilmesini talep ediyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Sayın Akar, buyurun.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Devlet Demiryollarına bir bütün olarak bakmak zorundayız. Devlet Demiryolları deyince aklımıza sadece hızlı tren geliyor son yıllarda, adını yüksek hızlı tren koyduğumuz hızlı tren geliyor aklımıza.

Şimdi, bir arkadaşım mimarlarına teşekkür ediyor, mimarlarının kendileri olduğunu düşünüyor ama değil. İşin realitesine, gerçeğine bakarsanız bu bir Oktay Vural projesi, Ulaştırma Bakanlığı’nda. Ankara-Eskişehir arasındaki 600 milyon euroluk İspanyol kredisini temin eden Faik Öztrak’ın Hazine Müsteşarlığı döneminde -size temel atmak nasip oldu- her şey bitmişti. 2005 yılında bitmesi gerekiyordu, 2009 yılında bitti. O da ilk defa bir projenin uygulamaya geçişidir, normal karşılıyorum yani sizden kaynaklanan bir gecikme değil, ilk defa böyle bir projenin Türkiye’de denenmesinden kaynaklanan bir proje. Tabii, başlangıç buydu, sonra da devam ettirilmesi gerekiyor. Hızımız yeterli mi? Bana göre yeterli değil. Yatırım yeterli mi? Yeterli değil. Çünkü sizin 2023 vizyonunuza baktığımızda, Ulaştırma Bakanlığının vizyonuna baktığımızda öngörülen demir yolları hatlarının bitirilebilmesi için gereken kaynak bu hızla gidildiği takdirde 2100 yılında falan tamamlanıyor hesapladığınız zaman. Şimdi, biz hayır demiyoruz, olmalı diyoruz. Olurken de yapılan eksiklikleri söyledik biraz evvelden.

Şimdi, Marmaray’a gelince, Marmaray’ın Japonlar tarafından yapıldığını biliyorsunuz, o da Oktay Vural projesi ve Faik Öztrak tarafından kredi anlaşması yapılmış, kredileri temin edilmiş.

MUSTAFA ŞAHİN (Malatya) – Nasip kısmet işi.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Yo, yo, yapıyorsunuz arkadaşlar, yeni bir tünel yapıyorsunuz altta. Ona yapmıyorsunuz demiyorum. Ben şimdi işin realitesini anlatıyorum, siz yaptınız, yapmadınız değil. Bitirdiniz, teşekkür ederiz, halkın kullanımına geçti. Hükümetlerin görevi de bu A partisi, B partisi; bir önceki iktidarın devamı bir sonraki iktidar gelir, kalan projeyi ya da finansmanı sağlanan projeyi devam ettirir. Siz bunu sağladınız, bunda bir tereddüt yok, bilmeniz açısından söylüyorum.

Osmanlı Dönemi’ne gelince, Osmanlı’da asla demir yolumuz yoktu. Tütünün imtiyaz hakları yabancı devletlere aitti ve yabancı paralarla yapılmıştı. Dediğiniz doğruydu, 4.300 kilometre, Kurtuluş Savaşı’ndan sonra cumhuriyetin kurulmasıyla beraber bizim sınırlarımız içerisinde kalan kısmıydı ve bunun parası yerli kaynaklarla ödenerek satın alındı.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Millîleştirildi.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Millîleştirildi, limanlarla birlikte millîleştirildi. Hem liman kullanım haklarına, imtiyazlarına sahiptiler hem sağında, solunda 20 kilometrelik alandaki madenleri kullanma imtiyazına sahiptiler. Zaten Osmanlı Dönemi’nin birçok olması gereken kaynağın da o sömürgeci devletler dediğimiz devletler ya da emperyal dediğimiz devletler kendi ülkelerine büyük bir çoğunluğunu götürdüler.

Devlet demir yollarını kurdukları alanlara baktığınızda, ya maden sahalarımız vardı ya da kendileri için işlenecek pamuk türü zirai ürünlerin, sanayi ürünlerinin alanlarına kurdular bunları ve o alanda da gitti. Öz kaynak hiç bir kuruş kullanılmadı. Bir kuruş kullanılan öz kaynağı ben söyleyeyim size: İzmit-Haydarpaşa hattıydı. O da daha sonra bitiremedikleri için Almanlara devredilmek zorunda kaldı.

MUSTAFA ŞAHİN (Malatya) – Medine hattını kim yaptı, söyleyebilir misiniz?

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Tarih : 01/06/16

Saat :

Kayıt: KİT

Stenograf:

Uzman : Sayfa 29

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Ya, o dönemde yapıldı işte. O Bağdat demir yolu hattı falan...

MUSTAFA ŞAHİN (Malatya) – Ama emperyalistlere mal etmenin bir manası yok.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Ya, şunu söylüyorum...

MUSTAFA ŞAHİN (Malatya) – Hayır, hayır önemli bir şey.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Peki.

MUSTAFA ŞAHİN (Malatya) – Yani, o gün kesinlikle devletin cebinden kuruş para çıkmamasına rağmen ve hiçbir emperyal güce de minnet etmeden o yol yapılmıştır yani Medine güzergâhındaki yol...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Ya, devletin cebinden para çıkmadıysa kim yaptı bu yolu o zaman?

MUSTAFA ŞAHİN (Malatya) – Hayır sahipleri.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Peki, neyse geçtim onu.

Cumhuriyet Dönemi'nde gerçekten limanlar satın alınırken, millîleştirilirken, Devlet demir yolları millîleştirilirken o Kurtuluş Savaşı'ndan çıkmış, yoksul düşmüş halk bunları kendi cebinden satın aldı.

Bugün baktığınız zaman, Devlet Demiryollarının borçlanmasına baktığınızda, bu ülkenin bütün vatandaşlarının borçlandığını görüyorsunuz arkadaşlar. Yapıyorsunuz ama siz yapmıyorsunuz. Kötü şeyleri nasıl kendinize mal etmiyorsanız, yaptığınız bu üçüncü boğaz köprüsü -atıyorum- havaalanı, körfez geçişi de sizin tarafınızdan yapılan, mali finansman giderleri devlet tarafından karşılanan, bu Hükümet tarafından karşılanan işler değil. Hepsini ben yaptırıyorum, ben geçerek, parasını ödeyerek yaptırıyorum.

Bakın, körfez geçişini anlatayım ben size. 12 kilometrelik yolu 35 dolar artı KDV'yle geçeceğiz, tam yirmi beş yıl geçeceğiz. 9 milyar dolar para kazanacak oradan, 40 bin araç garanti verdik. Oradan 40 bin araç geçsin ben bugün milletvekilliğinden istifa edeceğim. Hepimiz para ödeyeceğiz.

MUSTAFA ŞAHİN (Malatya) – Tamam ama...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Arkadaşlar, bir şey anlatıyorum.

MUSTAFA ŞAHİN (Malatya) – Anlatıyorsunuz, güzel de...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Olumsuzluklar bize, olumlular size. Yani, o mantıkla bakıyorsunuz.

MUSTAFA ŞAHİN (Malatya) – Hayır, o 35 doları normalde eski yoldan gitseniz kaç liraya geçecektiniz?

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Ben söyleyeyim size, LPG'li araba kullanıyorsan 20 liraya geçeceksin.

ORHAN DELİGÖZ (Erzurum) – Zaman kaybı...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Zaman kaybı, bravo. Yeni yapılan yatırımlar neyi sağlamalı? Teknolojiyi sağlamalı, zaman kaybını önlemeli, vatandaşın harcadığı parayı düşürmeli. Şimdi birkaç örnek vereceğim de nereden nereye geldiğimize birlikte bakarız.

Şimdi, Devlet Demiryollarının tarihsel hikâyesine baktıktan sonra, gelim Devlet Demiryollarını nasıl değerlendirmek zorundayız? Devlet Demiryollarını bir yük taşımacılığıyla değerlendirmek zorundayız, Devlet Demiryollarını yolcu taşımacılığıyla değerlendirmek zorundayız, limanlarıyla -elinde birkaç liman kaldı, hepsi özelleşmedi- değerlendirmek zorundayız, lojistik köyleriyle değerlendirmek zorundayız, bir de üretim yapan tesisleriyle değerlendirmek zorundayız. Demin istatistiksel değerler verdiniz, hepsine kümülatif bir bakalım.

Bir kurumun başarılı sayılabilmesi için sadece bir aracı alıp da koyarsanız, içinden özellikle seçip de koyarsanız buradan başarı çıkarabilirsiniz, başarı hikâyeleri de yazabilirsiniz. Bu, pazarlama tekniğidir, güzeldir. Pazarcınız olarak söylemiyorum; ticaretle de böyledir, müesseselerde de böyledir. Mehmet ağabey iş adamıdır; pazarlaması iyi olmazsa satamaz, kâr edemez, kazanamaz, o mantıkla bakıyorum. Şimdi, yük taşımacılığına gelim. Aslında yol taşımacılığından önce iyileştirilmesi gereken Devlet Demiryollarında yük taşımacılığıydı. Yük taşımacılığının yüzdesi ne kadar Devlet Demiryollarında siz iktidara gelmeden önce ve siz iktidara geldikten sonra? Biliyor musunuz oranını? Yüzde 5. Türkiye tamamen kara yollarına döndürülmüş... Bu sizin kabahatiniz değil, böyle algılamayın ama yüzde 5. Bu hatların kapatılması, özellikle İstanbul Haydarpaşa hattının kapatılması, Derince Limanı'yla hatların kapatılması, üç senedir, dört senedir kapalı kalması ve yeni yeni başlaması gerekçesiyle bu yüzde 5'in altına da düşmüş ama tarihsel gerçeğe baktığımızda yük taşımacılığında yüzde 5. Devlet Demiryolları kazanacaksa, bu ülke gerçekten dışa bağımlı petrol ihracatından kurtulacaksa, elektrik ithalatından kurtulacaksa...

MUSTAFA ŞAHİN (Malatya) – Müsaade ederseniz bir rakam vereyim. Demiryolları 2003 yılında 15,9 milyon ton yük taşımışken bu rakam 2015 yılında 25,9 milyona yükseldiğini biliyoruz. Yine, yolcu 77 milyondan...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Doğrudur, ben ona hayır demiyorum ki. Yüzdesel olarak, bak, Türkiye'de yük taşımacılığının yüzdesini anlatıyorum ben size. Eğer yanlış söylüyorsam Genel Müdürüm düzeltir. Eğer derse ki bana "Hayır Haydar Bey, yanlış söylüyorsunuz, yüzde 6." Ben yüzde 5'in altına düştüğünü biliyorum -2011'de başladım bu Komisyona- gerekçesini de biliyorum niye düştüğünün. Ama yük taşımacılığını geliştirmek adına şu ana kadar bir şey yapılmış değil. Şimdi, biraz sonra lojistik köyleriyle de ilgili örnekler vereceğim.

Yolcu taşımacılığına gelince, bakın, size bir örnek vereyim. Ne dedik biraz evvel? Bir: Kaliteyi artırmak için yapılır yeni yatırımlar. İki: Zamandan tasarruf etmek için yapılır. Üç: Maliyetleri düşürmek için, vatandaşın o iş için harcadığı maliyetleri düşürmek için yapılır. Böyle gerekçeler sayabilirsiniz.

Evet, İstanbul hızlı tren hattını yaptık. Eskişehir ile Ankara arasında 240 kilometre hızla gidiyor. Bindiniz mi hiç?

MUSTAFA ŞAHİN (Malatya) – Konya'da 257'yi gördüm.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Tarih : 01/06/16

Saat :

Kayıt: KİT

Stenograf:

Uzman : Sayfa 30

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Ben de gördüm, Konya'ya gittim. Bakın, İstanbul hattından bahsediyorum, Konya ekstrem. Olanı söylüyorum, 240 kilometre hızla gidiyor Eskişehir ile Ankara arasında. Eskişehir'den çıkıyorsunuz, İstanbul'a gidiyorsunuz. Daha önce trenimizin güzergâhı şuydu: Haydarpaşa'dan binerdik, Ankara Garı'nda inerdik. Haydarpaşa'dan binerdik bir başka trene, nerede inerdik? Sakarya'da, Adapazarı merkezde inerdik bu hızlı tren yapılanı kadar. Haydarpaşa'dan binerdik Mavi Tren'e, Ankara'ya. Ne vardı? Toros Ekspresi. Haydarpaşa'dan binerdik, güneydoğuya giderdik. Haydarpaşa'dan binerdik, Konya'ya giderdik. Yolcu trenlerimizin işleyişi böyleydi. Bölgesel trenler vardı, banliyö trenleri vardı, Anadolu trenleri vardı –öyle diyelim- Ankara, başkente giren merkez trenler vardı.

Şimdi baktığınız zaman bunun esamisi okunmuyor, bir.

MUSTAFA ŞAHİN (Malatya) – Ama binen azdı, o hizmet verilmediği için binen azdı.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Eskişehir'den Pendik'e bakıyorum. Bir vatandaş Kadıköy'e ulaşmak istediğinde Ankara'dan binecek, Pendik'te inecek, oradan bir otobüsle ya Kadıköy'e gidecek ya metroya gidecek, metroda bir araca daha binecek, Kadıköy'e gidecek.

MUSTAFA ŞAHİN (Malatya) – Üçüncü köprü yapılırsa biz bunu çözeriz.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Bravo. Ben de eksiklikleri söylüyorum.

MEHMET AKYÜREK (Şanlıurfa) – Saat bir buçuk...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Devam edeceğiz, ben bir saat daha anlatacağım.

Şimdi baktığınız zaman -Eskişehir-Pendik hattını lokal olarak değerlendiriyorum- o hatta baktığınız zaman, bir T26 tüneli var, Bilecik yakınlarında, biliyor musunuz? Tam yeri Bozüyük mü Sayın Genel Müdürüm? Bilecik. Ne oldu orada? Bir haberiniz var mı? 49 milyon dolar şu ana kadar tünele harcadılar ama 52 milyon doları da baypas yaptırdılar. TBM denilen bir araç var. Hani anlatıyorsunuz ya "Tüneler yaptık, tüneler yaptık." diye. Eskiden beden gücüyle 1 metre tüneli açabilmek için insanlar günlerce çalışıyordu, şimdi TBM denilen bir makine var, 1 ila 4 metre tüneli bir günde açıyor, üzerine betonu da atıyor. Bunun yaklaşık maliyeti 20 milyon euro ile 25 milyon euro arasında değişiyor. Bir ihale yapıyorlar o T26 tüneline, hani milletin anasına küfreden var ya -ismini söylemeyeceğim- o vatandaş alıyor, bir tek makine onda var, ona özel. Onun çünkü elmasının ona göre hazırlanması gerekiyor. Alıyor ve 600 metrede patlıyor makine, dağın aşağısına doğru gidiyor, dağın altına ve gömülüyor orada. Başka gerekçeler söylüyor. Aslında Sayıştay çok güzel tespit etmiş burada. Çok net olmamakla beraber, böyle açık açık söylememekle beraber güzel bir iki cümleyle onun nedenini de söylemiş. Ona baypas yapmış. O kadar acele ettiriyorlar ki baypasa –"tape"lere girmeyeceğim, "tape"lerde var- TÜRGEV'in o dönemki başkanı Süleyman Karaman'ın canına okuyor "Ne zaman çıkaracaksın bunu ihaleye, ne zaman çıkaracaksın?" diye ve Süleyman Karaman ilk müjdeyi ona veriyor "Evet, ihale sonuçlandı, sizin firmanız aldı." diye. 52 milyon dolar da o batan tünelin yerine... Orada kaç kilometre hızla gidiyoruz, biliyor musunuz? 30 kilometre hızla gidiyoruz.

Yine, Doğançay-Sapanca arası var; 20 kilometrelik tünel yapılması gerekiyor. Eski hatta gidiyor biraz, iyileştirme yaptılar, 60 kilometre hızla gidiyor. Eskişehir-İstanbul arası yani Pendik arası bir hızlı tren değil arkadaşlar, zaten İzmit'ten sonra da yolun güzergâhı gerekçesiyle -orada daha genişleme alanı yok- 120 kilometrenin üzerine çıkamıyor zaten baktığınız zaman teorik olarak. O kabul edilebilir bir gerekçe ama diğer taraflar tamamlanmadı. Ama siz ne dediniz? "Oldu."

Peki, biz ne olduk orada? Bakın, orada 22 tane istasyon vardı Adapazarı ile Haydarpaşa arasında. Şu anda 4 tane istasyon kaldı orada ve tarihî istasyonlar, yüz yıllık istasyonlar. 4 tane istasyon kaldı. 12 tane gidiş, 12 tane geliş, günde 30 bin kişinin yararlandığı bir hat vardı orada, ayda 19 bin kişi biniyor şu anda. Geçen gün trene bindim, gazetecilerle beraber bindim. Baktık; nerede duruyor, kaç tane yolcu var diye baktık. Sadece 4 gidiş 4 geliş olmak üzere... 12 gidişten... Niçin yapılmadı? Çünkü Köseköy'den ya da İzmit'den Gebze'ye kadar ya da Pendik'e kadar sinyalizasyonu hazır değil, bitmemiş. Eski manuel yöntemlerle, beğenmediğimiz 4 bin kilometre, 3 bin kilometre yaptığımız Cumhuriyet Dönemi'ndekine -telsizler yoktu o zaman, telgraflar vardı, onlarla yönetiyorlardı- döndük.

Bizim banliyö trenlerimizle -ben orada büyüdüğüm için- bizim oradaki o 22 istasyondan insanlar Sakarya'ya merkeze giderlerdi, Haydarpaşa'ya giderlerdi. Haydarpaşa'ya giden insanlar ya işçiydi ya memurdu ya öğrenciydi ya da turistik gezi için giderlerdi. Bu imkân ellerinden kalktı. Şimdi -dediğim gibi- ayda 19 bin kişi yararlanıyor günlük 30 bin kişi yerine.

Diyelim ki banliyö trenlerini koydular. Evet, koydular. 4 sefer koydular ya gidiş geliş.

MUSTAFA ŞAHİN (Malatya) – Demin sayın vekilim sordu, orada o gün yaşayanlar ile bugün yaşayanlar arasında bir fark var mı acaba?

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – 4 gidiş, 4 geliş koydular, tamam kabul. Eskiden Adapazarı merkezden binen bir vatandaş Haydarpaşa'ya tek bir vasıtayla ulaşıyordu. Şimdi Haydarpaşa'ya ulaşabilmek için, bu yüksek hızlı tren nedeniyle, hatların ve yapının değişmesi nedeniyle Adapazarı'ndan binen bir vatandaş Arifiye'ye geliyor Adaray'la, Arifiye'de bavulunu alıyor, banliyö trenine biniyor veya bölgesel trene biniyor -biz banliyö derdik ama- Pendik'e gidiyor, Pendik'ten iniyor otobüse biniyor, otobüsten iniyor metroya biniyor, metrodan sonra Haydarpaşa'ya ulaşıyor.

Böyle yatırım olmaz sevgili kardeşim. Bir tarafı pazarlayacaksın, müthiş iş yaptı diyeceksin; öbür taraftan bir mağduriyet var ve üç yıl sonra bu hatların açılması planlanırken aradan beş yıl geçti.

Bu arada söyleyeyim, bana verdiğiniz cevaplarda İzmit'teki üst geçidin nisan ayında devreye gireceğini söylemişsiniz, baktım, bir çivi bile çakılmamış İzmit'teki üst geçide. Altın engellilerin karşıdan karşıya geçme şansı hiç yok orada yani ya da demir yolu hattından kucaklayıp geçireceksiniz. Dört yıldır bitirilemiyor İzmit'teki üst geçit. Onu da bu arada söyleyeyim.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Tarih : 01/06/16

Saat :

Kayıt: KİT

Stenograf:

Uzman : Sayfa 31

Şimdi, bu yatırımları yaparken bir tarafı mağdur edip bir tarafa "İşte, biz böyle yaptık." diye pazarlamanın bir nedeni yok. Zamanında öngörülen şekilde maliyet hesaplayacaksınız, öngörülen şekilde insanların yaşamını kolaylaştıracak projeleri hayata geçireceksiniz.

Dediğim gibi, bu yatırımların tümü geçmişte öz kaynaklarla yapılmış. Şimdi TCDD'de de diğerlerinde olduğu gibi vatandaşlar nasıl borçlanıyorsa burada da TCDD üzerinden vatandaşlarımız aynı şekilde borçlandırılıyor arkadaşlar.

Evet, yük taşımacılığı dedik, anlattık. Yolcu taşımacılığını anlattık. Örneğin, Devlet Demiryollarında ben 2011 ile 2014 raporlarını karşılaştırdım. Her seferinde aslında raporda lojistik köylerin 20 taneye çıktığını söylüyor ama Genel Müdürün -Yönetim Kurulu Başkanının- sunumunda 19 olarak tabir ediliyor. Bütün raporlarda 7'si yapım aşamasında, 7'si gerçekleştirilme aşamasında, 7 tane lojistik köyümüz var. İşte, bu bütün yıllarda böyle devam ediyor, bir artış kaydedilmemiş. Tek hat uzunluğumuz yüzde 90. Tek hat uzunluğumuz duble yollara -hani, meşhur duble yollarınıza- dönüştürülmemiş şeyde...

Elektrifikasyonumuz... 2011'le karşılaştırıyorum bunları. Baktığınız zaman... Rakamlar da veririm, hepsi elimde. Tek tek oturdum, baktım, ne kadar bir gelişme sağlanmış diye ama bunlarda yok arkadaşlar.

Ben asıl bir başka konuya, Özelleştirme İdaresi...

MUSTAFA ŞAHİN (Malatya) – Biraz önce verdiğimiz bilgilerle çelişiyor mu eski bilgilerimiz?

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Sen sadece yıllık bazda söyledin, ben 2011'le gelişimini söyledim.

Mesela, çok önemli bir şey var, ne var? Ray çalışmaları yapılmış, traversler... Biliyorsunuz değil mi traversin ne olduğunu? Rayların altındaki bloklar. Ondan sonra balanslar değiştirilmiş. Doğru, 22,5 ton dingil basıncına getirilmiş, yüzde 80'i, 90'ı tamamlanmış, bu da doğru. Ama bu ana hatların geçtiği menfezlerdeki, körfezlerdeki dingil basıncı hâlen 20,5 ton olduğu için verimli kullanılamıyor.

2014'e bakıyorum, hiçbir değişiklik yok 2014'te, bir milim artmamış. Bunları yapmazsan olmaz, olmaz sevgili kardeşim. Bunları yapmak zorundasın ki o hattı tamamiyle kullanıma açalım, gerçekten de Avrupa standartlarında bir yol güzergâhına sahip olalım. Bunu yapmak zorundayız diye düşünüyorum.

BAŞKAN – Sayın Akar, sizi dinliyor olmaktan dolayı hiç şikâyetçi değiliz ama toparlayabilirsiniz, yirmi dakikaya yaklaşıyor.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Açılışa kadar toparlayacağım.

BAŞKAN – Sonra ara vereceğiz, devam edeceğiz.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Tamam.

Şimdi, bir başka boyutu limanlar dedik değil mi, limanlar var. Ben kendi bölgemden bir limandan gideceğim. Limanların bir kısmı özelleşti, bir kısmı verimsizleşti. Mesela limanlarda, Haydarpaşa Limanı'nda yıl bazında gemi adedi 2010'da 2.651 iken bugün 1.169'a düşmüş. Mesela, İzmir Limanı 3.640 iken 2.550'ye düşmüş. Derince Limanı 862'den 1.215'e çıkmış, tabii özelleştirmenin arifesinde.

MUSTAFA ŞAHİN (Malatya) – Hangi tarihler arasında, söyler misiniz?

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – 2010 ile 2014'ü karşılaştırıyorum yani son beş yılı karşılaştırıyorum. Öyle eskisi şunu yapmış, yenisi bunu yapmış diye karşılaştırıyorum.

Şimdi ben kendi limanımdan bahsedeyim. Derince Limanı'nı özelleştirmeye çıkardınız. Size de ayrıca söyledim. Liman başvurusu bulundu. Burada var, bunu böyle getireyim size bir bakın. Bu Derince Limanı TCDD'nindi arkadaşlar. Şurası TCDD alanı, buraya da Özelleştirme İdaresi -hani, tüm yetki, imari ve mimari planlama yetkisi veriliyor ya, belediyelerin dışında Çevre Bakanlığı istediği gibi yapabiliyor, Özelleştirme İdaresi istediği gibi yapabiliyor- bizim körfezin en dar alanında, 450 metre güneye Gölçük tarafı dediğimiz kısma, kıyıya da paralel olarak 1 kilometrelik dolgu izni verdiler, 450 bin metrekare, bunu özelleştirirken bu şekilde yaptılar. Bu neydi biliyor musunuz? Derince Limanı'na eskiden günde ortalama 8 tır giriyordu, konteyner anlamında -çünkü burayı konteyner parkı yapacaklar- ama bu gerçekleşirse günde 1.370 tır girecek, günde. Bakın, 8 tırdan 1.370 tıra çıkacak bu bir defa. Bu güzel bir yatırım diye düşünebilirsiniz ama bizim körfezde 43 tane liman var arkadaşlar, 43 limanın neredeyse yüzde 80'i yüzde 56 kapasitenin altında çalışıyor, yüzde 56'nın. Şimdi, bu olabilir dersiniz ama bu tam Derince ilçemizin ön tarafı. Denizle ilişkisi kesilmiş vatandaşın, E5'in alt tarafı. Yerleşim alanları mı var? Var. Burada yerleşim alanları var mı? Var. Bir tek hattı var, E5'le bağlantısı var, otoyolla bağlantısı yok. Devlet demir yollarıyla bağlantısı yeni yeni sağlanıyor. Eskiden vardı, eski hat değişmeden önce.

Şimdi, bunu niye anlatıyorum? Özelleştirdiniz. Burada 100 bin metrekarelik Devlet Demiryollarının bir arazisi var arkadaşlar. Devlet Demiryolları bu firmayla yaptığı sözleşmede yani özelleştirmeye burayı alan firmayla -adı da Safi, bilmeniz için söylüyorum- yaptığı sözleşmede bir yıl süreyle tarifeyi artıramayacağı da sözleşmeyle akit altında, imza altına alınmış. 3 çeşit tarife vardı, orada yükleme indirme tarifeleri vardı, 3 çeşit. Bu vatandaş gelir gelmez bunu 7 çeşide çıkardı tarife değiştirememesine rağmen, artı, hiçbir hizmet vermemesine rağmen. Bana yazmışsınız "ekstra hizmetler" diye. Sizin verdiğiniz hizmetleri veriyor, ekstra yok, sizin sözleşmenizdeki hizmetleri veriyor ve 7 dolara, 8 dolara bir gemiyi yanaştıran vatandaşa mal olurken birim adedi, 42 dolara çıkmış, yıllık getirisi 35 milyon dolar adama bu ekstradan dolayı. Ama TCDD'nin yaptığı sözleşmede bir yıl boyunca... Bir yıldan sonra istediğini yapabilir; isteyen serbest ticaret yapar, isteyen gemisini yanaştırır, isteyen yanaştırmaz. 3 kez... O limanda, şu alanda TCDD'lilerin yaptığı sözleşme gereği on yıllık, on beş yıllık yer kiralı, buradan ticaret yapan vatandaş, çimentocu örneğin -sayın genel müdür yardımcılarını biliyorlar- 3 kez ben telefon etmek zorunda kaldım gemisini indirmek için çünkü adama zorla belge imzalatmaya çalışıyorlar ekstra para alabilmek için. Ama TCDD bunu bir yıl boyunca denetlemek zorundaydı, denetlemedi, bir.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Tarih : 01/06/16

Saat :

Kayıt: KİT

Stenograf:

Uzman : Sayfa 32

İki; burada 100 bin metrekarelik bir TCDD'nin arazisi kaldı, 100 bin metrekare. Eskiden TCDD'yken orada otomobil park alanı olarak kullanılıyordu, yani gemilere yüklenecek otomobil ve metrekaresi 1,44 dolardı, 1,44 dolar metrekaresi orada. 100 bin metrekare yeri -resimleri var Sayın Genel Müdürüm burada, resimleri var- kullandığı tarihler var. Alanı silme dolu olarak 100 bin metrekare düşünün, silme dolu olarak bir yıl boyunca bedava kullandı. Biz bunu bildirdik. Bana verilen yazı önümde, "Asla böyle bir şey olmamıştır." diye. Resimleri var, kanıtları var, belgeleri var. 35 milyon dolar sadece ihaleden sonra bir yıl sürede avanta para sağlıyor, vatandaş mağdur oluyor orada, işletmeciler bunun içinde, Ciner var, başka şirketler var, hepsi mağdur oluyor. Ama sizin orada kontrol memurluğunuz olmasına rağmen, müdürlüğünüz olmasına rağmen bunlar kontrol edilmiyor. Artı, TCDD'nin yerinde bedava kullanıyor. Şimdi nasıl çözeceğiz bu işi Sayın Genel Müdürüm, nasıl çözeceğiz? Yaptınız mı bu firmayla ilgili bir şey? Bana verdiğiniz yanıtta böyle bir şeyin olmadığını söylüyor. Ben size belgelerini, resimlerini tarihleriyle vereyim. Kendi vatandaşın, safinin, limanı aldıktan altı ay sonra helikopterden çıktığı -kendi İnternet sitenize girip bakın- sizin alanınızın, sizin mülkünüzün kullanıldığını göreceksiniz orada.

Limanlar böyle arkadaşlar, limanlar böyle.

Sonra mı devam edeyim, ara mı vereceksiniz?

BAŞKAN – Ara verelim Sayın Akar. 14.30' da devam ederiz.

Birleşime saat 14.30'a kadar ara veriyoruz.

Kapanma Saati: 13.47



T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Tarih : 01/06/16

Saat :

Kayıt: KİT

Stenograf:

Uzman : Sayfa 33

İKİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 14.30

BAŞKAN: Fatih ŞAHİN (Ankara)

BAŞKAN VEKİLİ: Uğur AYDEMİR (Manisa)

SÖZCÜ: Kasım BOSTAN (Balıkesir)

KÂTİP: Halil ELDEMİR (Bilecik)

BAŞKAN – 26'ncı Yasama Dönemi Birinci Yasama Yılı'nın 15'inci Birleşiminin İkinci Oturumunu açıyorum.

Sayın Akar, devam edecek misiniz?

Buyurun.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Tabii, TCDD'de bütün bu işleri yaparken ciddi anlamda da kamulaştırma, kamulaştırmayla da beraber hukuksal anlamda da problemler çıktığını görüyoruz. Dosya sayısı her geçen gün artıyor, bu kamulaştırmaya da bir şekilde çözüm bulunması gerekiyor çünkü TCDD asıl işi olan görevlerden uzaklaşmış, bunları takip etmek durumunda kaldığını düşünüyorum.

Önemli bir şey var benim orada da şahit olduğum. Hızlı tren yapımı esnasında bizim bir ağaçlandırma ya da orman alanı vardı, yeni dikilen ağaçlar vardı. Ciddi anlamda kim gösterdi yeri, nasıl buldular bunlar? Gittim hatta orada inceledim de, o filizler de yeni yeni, 7-8 yaşındaki ağaçların üzerine bütün bizim İzmit-Gebze hattındaki ne kadar moloz varsa eski hattan çıkan o ağaçların üzerine dökülmüştü. Belediye bir işlem yaptı mı, yapmadı mı, bilmiyorum. Körfez Kirazlıyalı mevkisindeydi o. Güzel bir orman çalışması yapılmış, ağaçlandırma çalışması yapılmış. Orman Bakanlığı diyor ya “3 milyar fidan diktik” diye. O fidanların bir kısmının üzerine bu molozları dökmüşler. Bunlarla ilgili firmalara bir işlem yaptınız mı şimdiye kadar? Yaptığınız projelerde bu tür davranışlarda bir cezai işlem uygulandı mı? Size rücu eden bir ceza oldu mu? Olduysa, o hatta çalışan yüklenici firmalardan karşılığında bir ücret aldınız mı veya bu firmalardan tahsil ettiniz mi?

Şimdi, bir de tablo yapıyor.

Sayıştaya da buradan bir ufak gönderme yapayım. Sayıştay tabloları yaparken bir önceki yıla göre karşılaştırma var, 39'uncu sayfada bir tablo var gider gruplarıyla ilgili. Genelde gerçekleşene göre sapmaları yüzdesel olarak vermişsiniz ama bizim daha iyi... Detaylarında var yüzdesel olarak. Tabloya baktıktan sonra altındaki detayı da tek tek okumamız gerekiyor. Aslında tabloda gelir gideri bir önceki yıllara karşılaştırırken eksi veya negatif veya pozitif yönde değiştiğini -diğer tablolar da aynı, ben gelir gider tablosundan örnek vererek söylüyorum- daha rahat anlamamızı sağlar. Yani aşağıdaki detayı okumaktansa satır satır, biz oradaki yüzdeleri gördüğümüzde en azından hangi kalemden ciddi bir değişim var pozitif veya negatif yönde, eğer ilgileniyorsak o kaleme bakarız diyoruz.

Şimdi, bir de ilan giderlerimiz var. İlan giderleri 2010 yılında 1 milyon 298 bin TL'den 2014 yılında 6 milyon 191 bin TL'ye çıkmış. Ciddi bir artış söz konusu ilan giderlerinde. Yani 2010 yılı ile 2014 yılı arasında dört-beş yıllık periyotta 5 milyonluk bir artış söz konusu. Ben sadece 2014 ve 2015 yılına ait bu ilan giderlerinin neyi kapsadığını sizlerden rica ediyorum. Yani bunlar ne ilanıdır, hangi gazetelere verdiniz? Ve gazetelere, atıyorum, 1 milyon, TV kanallarına 3 milyon... Neyse... Bunların hangi televizyon kanalları, hangi gazeteler olduğunu ve tutarlarını talep ediyorum.

Yine temsil giderleri için o soruyu sormuştum size ama bunun cevabını alamadım. Temsil giderlerinin bir kısmının tutanakla karşılandığı, yani kanunlara aykırı olarak, tutanak düzenleyerek bu giderin belgelendirildiği yazıyor Sayıştay raporlarında. Bu tutanakların rakamları kimlere düzenlenmiş, sonra bu tutanaklar bir resmî belgeye dönüştürülmüş mü? Dönüştürülmemişse bu tutanakları düzenleyen kişiler değil, kimler adına düzenlendiğini ve rakamlarının ne kadar olduğunu talep ediyorum.

Hizmet alımlarınız bir önceki yıla göre yüzde 35 artmış. Aslında baktığınızda personel sayısında düşme var. Taşınma, yemekhane, araç, bilgi işlemde ciddi artışlar olduğu görülüyor ki tek tek detayına girmeyeceğim, onlar var ama süre bayağı uzadı. Onların niçin bu hizmet artışlarında böyle yüzde 35'lik bir yıl içerisinde bir artış gerçekleştiğini görüyoruz. Çünkü TCDD gerçekten zarar eden bir kurum. Bu nedenle de her yapılacak işin maliyetinin iyi hesaplanması, artı yük getirecek işlerden de kaçınılması gerekiyor.

Yine hizmet alımlarında şey örnek gösterilmiş, özüllü işçi vasıfsız olduğu için dışarıdan hizmet alıyoruz. Ya, özüllü işçilerin de, “özüllü” demeyelim, engelli işçi arkadaşlarımızın da, kardeşlerimizin de vasıflı olanları var. Yani işe göre engelli alırsak, adama göre değil de, iş yaratma değil de, işe göre engelli kardeşlerimizi seçersek hem kuruma faydası olur hem de böyle bir gerekçe olmaz diye düşünüyorum.

Evet, yük taşımacılığında bekleme ve tehir süreleri çok artmış, maliyetler artmış, hizmet seviyesi, tabii, bununla beraber eğer etkin, verimli bir taşımacılık olmazsa hizmet seviyesi de düşer.

Dediğim gibi, burada double yolların artırılması çok önemli. Hâlen yüzde 90'ı tek hat üzerinden bir işletmecilik yapıyor. Asıl önemli olan... Yük taşımacılığı için de çok önemli, yolcu taşımacılığı için de önemli. Hem maliyetlerin düşürülmesi hem sürelerin azaltılması hem bekleme ve tehirlerin ortadan kaldırılması için bir an evvel de tek yolların “double” diye tabir ettikleri, kara yollarının da, demiryollarının da double yollara doğru hızla evrilmesi gerekiyor ki... Ama bu arada da en büyük şey sinyalizasyon ve

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Tarih : 01/06/16

Saat :

Kayıt: KİT

Stenograf:

Uzman : Sayfa 34

elektrifikasyon. Hem giderlerin düşürülmesi anlamında hem de sinyalizasyonla daha hızlı ulaşımın, daha güvenli ulaşımın sağlanması konusunda birlikte yapılması gerektiğini söylemeye çalışıyorum.

Yine, sinyalizasyon ve elektrifikasyona baktığımda ciddi ilerleme kaydedilmemiş maalesef. 2011’le karşılaştığımda ana hatlarda yüzde 26’dan -elektrikli bugün- yüzde 30’lara çıkmış, yüzde 4’lük bir artış söz konusu ki bunun daha hızlı giderilmesi gerektiğini, yani büyük yatırım projelerinden önce mevcutların iyileştirilmesinin daha öncelikli olduğu düşüncesindeyim; hem TCDD’nin gelirlerini artırmak hem de vatandaşın daha kaliteli hizmet almasını sağlamak açısından. Sinyalizasyon yüzde 33’den yüzde 35’e çıkmış, çift hatta yapılan yüzde 13’lük bir artış olmuş. Yani bunlar yeterli değil, yeterli değil. Bunların öncelenmesi gerektiğini düşünüyorum. Tabii ki büyük projeler ama “Her tarafı aynı anda bitireceğiz” dediğiniz zaman hiçbir şey bitmiyor maalesef. İşte, tabii ki talepleri var biz siyasilerin. Ben de talep ediyorum, Niğdeli arkadaşım da talep ediyor, Şanlıurfa’lı arkadaşım da talep ediyor ama aynı anda aynı yıl içerisinde veya bir iki yıl içerisinde bunları planlamak bu hatları rehabilite etmekten daha çok zor. “Step by step” bu işleri yaparken aynı zamanda mevcut hatların da bu anlamda daha yüzeysel olarak artırılarak rehabilite edilmesi önemli diye düşünüyorum.

Hemzemin geçitlerde yaptığınız çalışmalardan dolayı kazaların ciddi oranda azaldığını biliyorum. Kazalar ciddi oranda azaldı ama henüz eksiklerimiz de var. Mesela 2011’de her 100 hemzemin geçitten yüzde 70’i kontrolsüz olmasına rağmen bugün de yüzde 66’sı, yani 4 puanlık bir düşüş olmuş, bunun hızlandırılması, yani daha kontrollü hâle getirilmesi gerekiyor.

Mesela demir yollarının verimliliğine baktığımızda, arz edilen 100 koltuğun 2011’de 70’i satılırken bugün arz edilen koltuğun 68’e düşmüş olduğunu, yani 2014 yılı itibarıyla. Belki de bu ikinci etap Eskişehir’den sonraki etabın devreye girmesinden önceki sonuçlar. Tabii, 2015 sonuçları yok elimde, 68’e düşmüş. Bunun yükseleceğini düşünüyorum. Ama, tabii, Devlet Demiryollarının maliyetlerini azaltmak, sabit giderleri azaltmak adına bu koltukların daha da yukarıya çekilmesi, satışların yukarı çekilmesi gerektiğini düşünüyorum burada.

Yine, yolcu treni başına yolcu 2010 yılında 209 iken 2013’te 225’e çıkmış, sonra tekrar 190’lara inmiş, bu da biraz evvelki şeyle aşağı yukarı ilişkili; o rakam, o oran artılırsa bu yolcu da artacak diye düşünüyorum.

Çeken araç verimliliğine baktığımda ciddi bir gerileme yaşanmış, çeken araçlarda, cerlerde, yine verimlilik açısından. Çekilen araç verimliliğine bakıldığında yine ciddi bir düşüş var. Yük vagonlarına baktığımızda 2007’de 12 olmasına rağmen, 2014’te 11,073 olmuş gibi. Yolcu vagonlarında da aynı şey, hakeza böyle. Yani, tümüne baktığımda, aslında, bunca yatırıma rağmen henüz bir abartılı veya ne bileyim işte buna popülist bir düşünceyle yaklaştığımızda böyle çok uçuk bir yere taşındığını görmüyoruz. Bırakın uçuk bir yere taşındığını Devlet Demiryollarının, asıl işlerinde bile henüz ciddi anlamda yatırım yapması gerektiğini ve bunların her yıl biraz daha artarak devam etmesi gerektiğini rakamlardan görüyoruz.

Şimdi, ana faaliyete ilişkin giderlere baktığımda, banliyö yolcusunda 2010’da yüzde 4’müş giderler içerisindeki payı, bugün yine yüzde 4. Yani, banliyö giderinde belki İstanbul’daki banliyö hatlarının kaldırılmasının da etkisiyle bir şey olmamış. Ana hat yolcudaki maliyetler 27’den 24’e düşmüş, bu da ana hatlarda hızlı trenlerin devreye girmesi, elektrik veya enerji maliyetlerinin düşmesiyle ilgili. Zaten hızlı trene baktığınızda bunu görüyorsunuz, 2,2’den yüzde 7’ye çıkmış bu giderlerdeki payı.

Yükte de ciddi bir iyileşme yok. Aşağı yukarı 2010’daki rakamlarla 2014’teki rakamlar aynı gibi görünüyor.

Gelirin gideri karşılama oranı baktığımda, 2010’da yüzde 69’muş gelirin gideri karşılama oranı, 2011’de yüzde 78, 2013’te yüzde 67, 2014’te yüzde 51. Şimdi, Devlet Demiryolları zarar ediyoruz diyoruz, tamam ama zararının katlanarak büyümesinin gerekçelerinden bir tanesi de bu diye düşünüyorum çünkü gelirin gideri karşılama oranlarına baktığımızda ciddi bir düşüş görülüyor, bu da işlerin iyi gitmediğini gösteriyor.

Yatırımları konuştuk, 50 milyar TL’ye yakın yatırım yapılmış. Bize zaman zaman ihbarlar geliyor, mühendisler mahkeme verilmiş suistimalemlerden dolayı, 50 liralık veya 50 bin liralık işler için ama 50 milyarlık bir yatırım içerisinde bunlar konuşulacak mevzular değil. Hiçbiri doğru değil yani 50 lirası da birdir, 50 bin lirası da birdir, 1 milyarı da birdir, konuşulacak mevzular değil ama bu para çok dikkatli kullanılmalı diye düşünüyorum, gerçekten büyük bir rakam.

Özellikle yolcu taşımasında gösterdiğiniz ilgi ve alakanın, hızlı tren işinde gösterilen ilgi ve alakanın yük taşımacılığında da gösterilmesi gerektiğini düşünüyorum.

Arkadaşlar, siz başarılı olursanız biz başarılarınızı anlatırız, bunda hiç kuşku yok. Evet, hizmetlerinizden dolayı teşekkür ediyorum ama geçmişte yaşananlar -ben 2011’den beri TCDD’nin alt denetmeniymiş aynı zamanda- özellikle hızlı tren ihalelerinde... Onu geçmişte şöyle tanımlıyorlardı: “İşi bilmiyorduk, yeni başladık bu işe.” Artık bu gerekçelerin ortadan kalktığını düşünüyorum. Bundan sonra yapılacak ihalelerin özellikle projelendirilmesinin daha dikkatli yapılması gerektiğinin, maliyetlerin artık yapıldıktan sonra yüzde 10’ların üzerinde, yüzde 20’lerin üzerinde değişikliklerin geçmemesi gerektiğini -artı, eksi- düşünüyorum. Yani bu şekilde Bursa-Yenişehir hattı gibi gelerseniz, Sivas hattı da hakeza öyle... Bakın, ben de rakamlar var, istedim, talep ettim, verdiniz, onları tek tek okumayacağım ama düşünülen, tahmin edilen, öngörülen maliyetlerin çok çok üzerlerinde, 3-5 katı bitirilme aşamasında finansman gerekiyor. Bunlar doğru değil diye düşünüyorum. Ama dediğim gibi, çok acele etmemek gerekiyor. Hepsini, bütün talepleri -yani Mehmet Ağabey Urfa istediği için- aynı anda yerine getiremeyiz. Dikkat edilmesi gereken işler bunlar. Teknoloji çok ilerledi, artık eskisi gibi değil. Bir makine geliyor, mıcır döküyor, rayını döşüyor, traversini yapıyor. Aslında, işler de biraz pratikleşti, daha kolaylaştı ama bunu da göz önünde bulundurarak TCDD’nin bu işlerin tümüne birden bir bütün olarak bakması gerektiğini, sadece bir konuda yoğunlaşmaması gerektiğini düşünüyorum, sizlere de başarılar diliyorum.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Akar.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Tarih : 01/06/16

Saat :

Kayıt: KİT

Stenograf:

Uzman : Sayfa 35

Sayın Tümer, buyurun.

ZÜLFİKAR İNÖNÜ TÜMER (Adana) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Tekrar söz aldığım için özür diliyorum, unuttum.

Yenice’de yeni çalışmalar yaptığınızı söylediniz demin sunumuzda, Adana-Yenice-Mersin hattı içerisinde. Yenice’de Cumhuriyet tarihinin önemli olaylarından biri, İsmet İnönü ile İngiltere Başbakanı Churchill’in buluştuğu ve Türkiye’nin İkinci Dünya Savaşı’na girmesinin de önlendiği bir toplantı gerçekleşti. Orada bir tren var bu toplantının gerçekleştiği, bu tren tahmin ediyorum Tarsus Belediyesine devredilmiş. Yanlış bilgi olabilir. Yani Devlet Demiryolları tarihimize sahip çıkan... Aslında, gar binalarıyla, köprüleriyle hepsi bir kültür varlığı olan bütün değerlerimizden birisidir o tren. Bu anlamda o trene tekrar sahip çıkılarak, bakımının yaptırılarak belki o Yenice’deki o alan, o gar içerisinde düzenlemesi yapılarak bir müze hâline getirilmesi konusunda talebim var. Artık bunun tekrar takipçisi oluruz.

Teşekkürler.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Tümer.

Sayın Turan, buyurun.

HASAN TURAN (İstanbul) – Ben de tekrar teşekkür ediyorum. Tekrar söz aldım ama...

Şimdi, şu Erzincan-Trabzon demir yolu hattının ne zaman çalışmaya geçeceğini... O hattın tartışmaları devam eden bir durumu var: Nereden geçecek? İlk bildiğimiz kadarıyla Erzincan-Gümüşhane-Harşit Vadisi ve Trabzon hattıydı. Şimdi hangi yerden nasıl gidecek, bazı şehirlerde spekülasyona neden oluyor.

Bir de bu Ankara-Samsun çalışmaları devam ediyor. Samsun’dan Bolaman’a çalışma ne durumda? Karadeniz hattını birbirine bağlayan, böyle tamamını -Ankara’yla birlikte- bir şey var mı sahil bandında?

Evet, burada -yan tarafımdaki vekillerim tabii- Sivas-Malatya arası deniyor. Tabii, bu, beklentilerin AK PARTİ iktidarından ne kadar yüksek olduğunu göstermiş oluyor. 2009’dan bugüne 26,5 milyon insan demir yolunu kullanmış.

BAŞKAN – Sorunuzu da güzel bağladınız Sayın Turan, teşekkür ediyorum.

HASAN TURAN (İstanbul) – Beklentiler ne kadar yükselmiş ki herkes evinin önünden tren geçmesini istiyor, demek ki bir şeyler yapılıyor bu ülkede. Cumhurbaşkanımız başta olmak üzere bütün AK PARTİ hükümetlerinin Başbakanlarına, şu anda Başbakanımız olan Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı yaptığı dönemde Sayın Binali Bey’e ve bütün ekibine ben tekrar teşekkür ediyorum burada. İnşallah, bu 3.700 kilometrelik alan da bittiği zaman Cumhuriyet tarihimizin ilk yıllarında yapılan yirmi yedi yıllık çalışmayı belki yirmi içerisinde 2’den fazlasına katlayarak yeni bir tarih yazılmış olacak. O zaman da “Demir ağlarla ördük ana yurdu dört baştan” diye yeni bir marş daha söylememiz gerekecek diye düşünüyorum.

BAŞKAN – Sayın Eldemir, buyurun.

HALİL ELDEMİR (Bilecik) – Sayın Genel Müdürüm, öncelikle hayırlı uğurlu olsun.

Bursa-Bilecik hattıyla alakalı Yenişehir’e kadar olan güzergâh az önce uzun uzun tartışıldı, Yenişehir-Bilecik bağlantısıyla alakalı proje netleşti mi, hangi noktadan bağlanıyoruz?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Sayın Deligöz, buyurun.

ORHAN DELİGÖZ (Erzurum) – Sayın Genel Müdürüm, Erzurum için yüksek hızlı tren planlandı mı? Yazılı olarak cevap istiyorum.

Bir de Sayın Bakanımızın da Karşı olması hasebiyle Erzurum’dan Kars’a kadar da gidecek mi diye soruma ek yapıyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Evet, tüm milletvekillerimize görüş, düşünce, öneri ve soruları için ben çok teşekkür ediyorum, çok verimli bir genel görüşme geçirdik.

Sayın Genel Müdürüm, şimdi size söz vereceğim, kısaca burada cevaplayabileceklerinizi cevaplandırın, ayrıntılı ve yazılı olarak daha sonra cevaplarınızı iletirsiniz.

Buyurun.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN – Teşekkür ederim.

Sayın Başkan, değerli üyeler; şimdi, efendim, özellikle, 2002’ye kadar Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü idi, işletme yapan, işi sadece işletmecilik olan böyle bir Genel Müdürlüktü. O zaman yatırım yapmayan, yeni yolları da yapmayan bir kurumdu. Tabii, 2002’den sonra Hükümetimizin aldığı karar doğrultusunda hem Bakanlığımız bünyesinde bulunan eski adı DLH, şimdi Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü olan bir Genel Müdürlüğümüz, genellikle yatırımları yapan genel bütçeli bir Genel Müdürlüğümüzü, onların yapmış olduğu demir yolu projeleri vardı. Tabii, hızlı trenlerle birlikte bunların hızlarının 120’lerden 200’lere çıkması, 250’lere çıkmasıyla alakalı olarak yeni projelere başlandı. Bu Bursa projesi de o ilk zamanlarda yapılan bir proje. Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğümüz bu projeyi o zaman, 2006-2007’li yıllarda ihale etti ve 2010 yılında da yapılmak üzere projesi bitmiş vaziyette TCDD Genel Müdürlüğüne devretti. Bu devretmesinden sonra biz tabii, yapım ihalesine çıktık. Tabii, bu süreç içerisinde Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğümüz bu işin gerek müşavir firma tarafından yapılması noktasındaki kontrolleri, izinleri ve vesaireleri aldı. Bunlarla ilgili biz kendileriyle görüştüğümüzde... Yazılı beyanları da var.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Tarih : 01/06/16

Saat :

Kayıt: KİT

Stenograf:

Uzman : Sayfa 36

Tabii, biz yapım yaptıktan sonra sahaya indiğimizde Bursa projesinde özellikle Bursa Ovası gibi değerli bir araziden geçmesi dolayısıyla birtakım taleplerle karşılaştık. Yani, bu taleplerin özünde ne vardı? Ovada kıymetli olan sera arazilerinin ikiye bölünmemesi talebiydi öncelikli gelen. Biz o talebi makul gördük, otoban var biliyorsunuz orada, otobana yaklaştırdık. Burada arazinin değişmiş olmasıyla kaymış olması... Siyah hat AYGM'nin çizdiği hattı, kırmızı hat bizim yapmış olduğumuz hat. Zemin hiçbir şekilde fark etmedi, aynı ovidan geçiyor. Bir sonrasında biliyorsunuz bir gölet var, bu göletle alakalı DSİ Genel Müdürlüğümüzle defaten görüşmeler yapıldı, ben yaptım, yukarı seviyelerde yaptık. Aşağıdan geçen kısım, tabii, gelecekte içme suyu olarak da kullanılacağı için DSİ Genel Müdürlüğümüzün gölün kuzeyinden geçmesiyle ilgili talebi geldi, biz de mecburen hattımızı o tarafa kaydırmak zorunda kaldık. Daha sonraki de havaalanıyla alakalı bir talepti, belli bir mesafeden geçen havaalanı uzaklığının yaklaştırılmasıyla alakalı bir talepti, bunu da makul olarak yapabileceğimiz standartları bozmadan yaklaştırdık.

Yani, burada ihale edilirken bu yapmış olduğumuz deplasmanlarda hiçbir şekilde para harcanmadı, zemin cinslerinde de değişiklik olmadı. Burada esas yapılan şey projedeki, tünellerin zeminlerindeki isabetsiz sonuçlar oldu. Yani, biz orada yapılan sondajlarda müşavir firmanın önerdiği klaslar B2-B3 olması gerekirken hepsi C2-C3 çıktı ve böylece paranın büyük bir kısmı buralarda harcandı. Tabii, kamulaştırmanın getirdiği bir sonuçtu bu. Çünkü, şehir içi araziden geçiyoruz, konutların yanından geçiyoruz. Buralardaki kamulaştırmalar çok geç olduğu için buralarda imalatlarla başlanamadı, çoğunluklu olarak tünellerde ilerlendi. Yani, burada, biz hiçbir şekilde kamunun parasını çarçur etmedik, ziyan da etmedik, o şekilde ifade etmek istiyorum.

Bizim özellikle, şu ana kadar edindiğimiz tecrübeler şunu göstermiştir: Hakikaten bu konu, projecilik ihtisas konusudur, bununla alakalı Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü olarak bünyemizde Etüt Proje Daire Başkanlığı kurduk ve şu anda 100 civarında arkadaşımızın burada sadece etüt proje olan, proje firmalarının yapmış olduğu işleri takip eden, bunları sürekli kontrol eden işleri var, başka hiçbir işe bakmıyor bu arkadaşlar ve sıkı takip ettiriyoruz, projeleri mümkün olduğunca gerçek zemine yakın bir şekilde yaptırmaya çalışıyoruz. Tabii, bunu yaparken...

Özellikle şu fotoğraflarda sizlerle paylaşmak istiyorum. Şimdi, mesela, Yerköy-Sivas hattında bir yarma yüzeyinde 500 metrede yaptığımız 30 metre aralıklarda bile yarmalardaki toprak cinslerinin ne kadar değişik olduğunu görebiliyorsunuz. Bakın, 2 sondajın arasında işte bir normal toprak, killi, kireçli, her türlü toprak karşınıza çıkabiliyor. Yani, bu altyapı projelerinde zemin değişiklikleri çok sık rastlanan, karşımıza çıkan olasılıklar olarak gözüküyor. Mesela, başka bir yarma, 2 tane sondaj arasında, birisinde, sol tarafta 2-3 tane zemin cinsi, öbüründe tek zemin cinsi. Şimdi, sondaj yaparken eğer biri yakaladıysanız tek cins toprağa göre zemin tasarlanıyor, öbürünü yakalarsanız 3 farklı zemini tasarlamamız gerekiyor. Bu işin doğasında... Şu mesela, tünel aynası. Tünel aynasında bir aynada 2 tane farklı zemin karşınıza çıkabiliyor, yarım metre sonra farklı bir zeminle karşılaşabiliyorsunuz. Yani, altyapı imalatında bu tür altyapı artışları ne kadar da iyi bir proje hazırlarsanız olabiliyor. Bunu arz etmek istedim.

Şimdi sayın vekillerimizin sorularına kısa kısa cevap vermek istiyorum Sayın Gürer'den başlamak üzere.

Şimdi, efendim, istasyonların kapatılmasıyla alakalı bir şey olmuştur. Şimdi, tabii, biliyorsunuz, Devlet Demiryolları 1856 yılında kurulmuş ve günümüze kadar yaşayan şebekemiz var. Bu şebekelerimizin yüzde 75'i TMI'yle idare edilen istasyonlar vardı, bunların tabii, sinyalli hâle gelmesiyle birlikte birçok ara istasyonlarımızda insan olmadan artık buralar trafik idare edilebilecek hâle geldi. Dağ başında bir istasyonda bir personelin tutulmasına da gerek yok. Orası sinyalli hâle geldiği için trenler buralarda sinyal vastasıyla karşılıklı olarak birbirini geçebilmekte ve trafik merkezden idare edilebilmekte. Onun için, ara istasyonlarda istasyon kapatmaları yapılmıştır yani sinyalli olan bölgelerde.

Şu ana kadar yaptığımız memur alımlarıyla ilgili ve işçi alımlarıyla ilgili bir istatistik verecek olursam, 2003-2015 yılları arasında 4.041 memur, 7.061' de işçi alınmış, yaklaşık 11.642 kişi yeni atama yapılmış.

Ekspres trenlerinin kaldırılmasıyla ilgili bir sorunuz vardı Sayın Vekilim.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Motorlu tren de kalktı.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN – Şimdi, şöyle: Bölgesel olarak çalışan motorlu trenlerimiz var ama tabii, bunlar bölge bölge.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Ankara-Adana var.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN – Ankara-Adana...

Şimdi, Sayın Vekilim, şöyle: Dediğiniz gibi, Ankara-İstanbul arasındaki Fatih'tir, Boğaziçi'dir, bunlar hızlı tren hattı yapılması hasebiyle kaldırıldı. Biz o eski ekspreslerle 1 milyon 461 bin yolcu taşıırken şu anki hızlı trenlerle 3 milyon 300 bin yolcu taşır hâle geldik. Yani, şimdi, tabii, bizim yolculuk konseptimiz artık değişti, bunlarla ilgili olarak yeni konseptlere geçildiği için buralarda onların yerine daha iyi yolcu trenleri getirildi.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Bizim orada hızlı tren yok, 5 tren gelir; posta treni, motorlu tren, ekspres -2 tane Kurtalan, Toros- bir de kara tren gelirdi.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN – Şimdi, müsaade ederseniz kademe kademe açıklayacağım Sayın Vekilim.

Şimdi, tabii, bu projeleri yaparken şu kırmızı hat -haritada görüyorsunuz- burası şu anda işletmeye alındı.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Niğde yok ama.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN – Devamında Konya-Karaman şu anda inşaat edildi, üst yapısı bitti. Karaman-Ereğli-Ulukışla-Yenice-Adana-Mersin'e kadar bu hattımız yatırım programına alındı. Buranın standardı 200'e uygun hâle getiriliyor. Yani, bizim şu anda 120'yle gidecek olan trenlerimiz yoldaki mevcut hattımızın da rehabilitasyonu, yaptığımız yeni hatla burayı 200

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Tarih : 01/06/16

Saat :

Kayıt: KİT

Stenograf:

Uzman : Sayfa 37

kilometre/saate getiriyoruz. İnşallah, bu, Adana-Mersin'e kadar ulaşmış olacak. Yatırım programında şu anda Karaman'dan Ulukışla'ya kadar olan kısmı da ihale ettik; kısa süre içerisinde, inşallah, bağlayıp yapımına başlayacağız. Ulukışla-Yenice arasında proje çalışmaları devam ediyor, onu da bitirdiğimizde ihale edeceğiz inşallah.

Şimdi, tabii, burada, özellikle Ankara-Sivas hattı yapılıyor. Sivas'tan Erzincan-Erzurum-Kars'a kadar da çift hat uzayacak. Bunu kademe kademe, yatırım bütçelerimiz el verdiği ölçüde yapacağız inşallah.

Haydarpaşa-Gebze arasındaki durum nedir diye sayın vekillerimizin genelinden sorular vardı. Biliyorsunuz, biz şu anda hızlı trenlerle Pendik'e kadar gidiyoruz. Gebze'den itibaren hızlı trenlerin yanında banliyö rehabilitasyonu projeleri de devam ediyor, bunu da yine Bakanlığımız vasıtasıyla Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü yürütüyor. Bununla ilgili biraz çalışmalar yavaş ama tabii, proje firması... Burada 2 defa ihale oldu. Bu Marmaray'daki yer altı çalışmalarının devamında bu tarih yarımada geçerken ihaleyi ilk alan firma beş yıl beklemek zorunda kalmıştı, o feshetti, şimdi ikinci alan firma şu anda çalışmaları yürütüyor ama inşallah bunu da sıkı takip ederek iki yıl içerisinde yapmayı hedefliyoruz. Yani, Bakanlığımız yürütüyor esas itibarıyla bu projeyi. Biz de tabii...

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Haydarpaşa ne olarak kullanılacak?

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN – Şimdi, efendim, buradaki hedefimiz şu: Biz, hızlı trenleri Haydarpaşa'ya da getireceğiz, karşıya da geçip Halkalı'ya kadar da gidecek, Marmaray'ı da kullanıp geçecek. Yani, trenler Ankara'dan kalktığında yolcularımızın bir kısmı Anadolu'da inmek isterse Anadolu yakasında Haydarpaşa'da veya Söğütlüçeşme'de, karşı geçmek istiyorsa Halkalı'ya kadar gidecek, planımız o şekilde.

Sayın Karakaya Vekilimizin soruları vardı Ulukışla-Yenice'yle alakalı, cevap verdim ona.

Sayın Tümer Vekilimizin Adana-Mersin arasında yaptığımız çalışmalarla ilgili... Burada hakikaten, Adana-Mersin, bizim için, önemli bir yerleşim merkezi olması hasebiyle, hem şehir içi yolu taşımacılığı hem yük taşımacılığı açısından önemli bir arterimiz. Biz burada özellikle şehir içiyle de entegre olması babında arkadaşlarla da görüştük, buradaki alt ve üst geçitleri şehir içindeki imar planlarına uygun hâle getirdik Sayın Vekilim. Yani, orada dar bir üst geçit yapılmayacak, bu konuda arkadaşlara ve talimatı verdim. Şehrin geliş istikametindeki şerit kara yolu ne kadersa biz de ona göre üst geçidi yapacağız.

ZÜLFİKAR İNÖNÜ TÜMER (Adana) – Şu anda 6 metre olarak...

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN – Yok, düzeltiyoruz yani onu yapacağız. Tabii, bunun yer altına alınmasıyla alakalı olan kısım çok maliyetli bir şey çünkü demir yollarının yer altına alınması için 1 kilometre geriden yolu geri almanız lazım, U duvarlar çıkıyor, çok büyük yapılar çıkıyor. Aslında, orası, bir de zemin suyu yüksek sulu bir bölge olduğu için çok yüksek maliyetler çıkacak, o projeyi yapılamaz hâle getirir o. Biz bu şekilde...

MEHMET AKYÜREK (Şanlıurfa) – Sayın Genel Müdürüm, yazılı verseniz daha iyi olur. Dün Meclis kapandı, bugün gene kapanacak.

BAŞKAN – Çalıştırırız.

Sayın Genel Müdürüm, yavaş yavaş toparlamanızı rica edeceğim.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN – Tamam, toparlıyorum efendim.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Nevşehir-Aksaray hattıyla ilgili bir şey yok mu?

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN – Şimdi, efendim, bununla ilgili Samsun-Çorum-Kırşehir-Nevşehir...

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Orada Türkiye'nin en önemli tarihî değerleri var.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN – O bölgeyle alakalı proje çalışmalarımız devam ediyor Sayın Vekilim.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Titremeyle Peribacalarını yok edeceğiz.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN – Yani, o titreme hadisesiyle ilgili... Demir yolları geçtiği yerde titreme yapmaz. Yani, belli bir mesafelerde geçilir, inşallah şey olmaz. Yani, gerekli izinlerimizi alacağız Sayın Vekilim, onunla ilgili bir endişeniz olmasın.

Efendim, Erzincan-Trabzon'la alakalı bir sayın vekilimizin sorusu vardı. Bu, şu anda proje olarak yatırım programımıza alındı, inşallah buranın proje çalışmasına bu yıl başlayacağız.

HASAN TURAN (İstanbul) – Güzergâh...

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN – İşte proje çalışması yapılırken güzergâh da belli olacak inşallah.

BAŞKAN – Giresun'dan geçecek mi diye merak ediyor.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ İSA APAYDIN – Sayın Başkanım, benim şu ana kadar vermiş olduğum cevaplar yeterli herhâlde, bundan sonrakileri yazılı olarak arz edeceğim efendim.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum, sağ olun.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünün 2013 ve 2014 hesap dönemlerine ilişkin sonuç bölümlerini ayrı ayrı okutup ibranıza sunacağım.

2013 yılını okutuyorum:

Sonuç:

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünün 2013 yılı bilançosu ve 1.280.554.387,03 Türk lirası dönem zararı ile kapanan gelir tablosu tasvibe sunulur.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Tarih : 01/06/16

Saat :

Kayıt: KİT

Stenograf:

Uzman : Sayfa 38

BAŞKAN – İbra edenler... Etmeyenler... İbra edilmiştir.

2014 yılını okutuyorum:

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünün 2014 yılı bilançosu ve 1.874.309.739,70 Türk lirası dönem zararı ile kapanan gelir tablosu tasvibe sunulur.

BAŞKAN – İbra edenler... Etmeyenler... İbra edilmiştir.

Bağlı ortaklıkların 2013 yılı hesaplarının bir kısmı ibra, bir kısmı genel görüşmeye tabidir. Sonuç bölümlerini okutup ayrı ayrı ibra ve genel görüşlerinize sunacağım:

2013 yılını okutuyorum:

Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii Anonim Şirketinin 2013 yılı bilançosu ve 8.030.512,90 Türk Lirası dönem zararı ile kapanan gelir tablosunun;

01/01/2013-30/04/2013 arası döneme ilişkin 2.149.278,50 Türk lirası dönem zararı ile kapanan bilanço ve netice hesapları tasvibe sunulur.

BAŞKAN – İbra edenler... Etmeyenler... İbra edilmiştir.

Okutuyorum:

01/05/2013-31/12/2013 arası döneme ilişkin 5.881.234,40 Türk lirası dönem zararı ile kapanan bilanço ve netice hesapları genel görüşmeye sunulur.

BAŞKAN – Genel görüşe sunulmuştur.

Okutuyorum:

Türkiye Vagon Sanayi Anonim Şirketinin 2013 yılı bilançosu ve 21.392.995,12 Türk lirası dönem zararı ile kapanan gelir tablosunun;

01/01/2013-30/04/2013 arası döneme ilişkin 11.365.165,56 Türk lirası dönem zararı ile kapanan bilanço ve netice hesapları tasvibe sunulur.

BAŞKAN – İbra edenler... Etmeyenler... İbra edilmiştir.

Okutuyorum:

01/05/2013-31/12/2013 arası döneme ilişkin 10.027.829,56 Türk lirası dönem zararı ile kapanan bilanço ve netice hesapları genel görüşmeye sunulur.

BAŞKAN – Genel görüşlerinize sunulmuştur.

Okutuyorum:

Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayii Anonim Şirketinin 2013 yılı bilançosu ve 323.221,10 Türk lirası dönem kârı ile kapanan gelir tablosunun;

01/01/2013-30/04/2013 arası döneme ilişkin 9.076.030,30 Türk lirası dönem zararı ile kapanan bilanço ve netice hesapları tasvibe sunulur.

BAŞKAN – İbra edenler... Etmeyenler... İbra edilmiştir.

Okutuyorum:

01/05/2013-31/12/2013 arası döneme ilişkin 9.399.251,40 Türk lirası dönem kârı ile kapanan bilanço ve netice hesapları genel görüşmeye sunulur.

BAŞKAN – Genel görüşlerinize sunulmuştur.

Bağlı ortaklıkların 2014 yılı sonuç bölümlerini okutup ayrı ayrı genel görüşlerinize sunacağım.

Okutuyorum:

Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii Anonim Şirketinin 2014 yılı bilançosu ve 3.702.495,17 Türk lirası dönem kârı ile kapanan gelir tablosu,

Türkiye Vagon Sanayii Anonim Şirketinin 2014 yılı bilançosu ve 13.221,57 Türk lirası dönem kârı ile kapanan gelir tablosu,

Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayii Anonim Şirketinin 2014 yılı bilançosu ve 1.687.556,09 Türk lirası dönem kârı ile kapanan gelir tablosu genel görüşmeye sunulur.

BAŞKAN – Genel görüşlerinize sunulmuştur.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü ve bağlı ortaklıklarının 2013 ve 2014 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri sona ermiştir.

Teşekkür ediyoruz, çalışmalarınızda başarılar diliyoruz.

Kapanma Saati: 15.13

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Tarih : 01/06/16

Saat :

Kayıt: KİT

Stenograf:

Uzman : Sayfa 39

ÜÇÜNCÜ OTURUM

Açılma Saati: 15.30

BAŞKAN: Fatih ŞAHİN (Ankara)

BAŞKAN VEKİLİ: Uğur AYDEMİR (Manisa)

SÖZCÜ: Kasım BOSTAN (Balıkesir)

KÂTİP: Halil ELDEMİR (Bilecik)

BAŞKAN – Çalışmalarımıza Et ve Süt Kurumu Genel Müdürlüğünün 2013 ve 2014 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleriyle devam edeceğiz.

2.- Et ve Süt Kurumu Genel Müdürlüğünün 2013 ve 2014 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri

BAŞKAN - Görüşmelere başlamadan önce Genel Müdürden başlayarak toplantımıza katılan kurum temsilcilerinin kendilerini Komisyonumuza tanıtmalarını rica ediyorum.

(Toplantıya katılan bürokratlar kendilerini tanıttı)

BAŞKAN – Teşekkür ediyor, bir kez daha hoş geldiniz diyorum.

Şimdi, sunumunu yapması için sözü Sayın Genel Müdüre veriyorum.

ET VE SÜT KURUMU GENEL MÜDÜRÜ MEHMET ÜNAL YILMAZ – Sayın Başkan, değerli üyeler; 2013-2014 yılı hesaplarımızın görüşülmesi nedeniyle kurumumuzun faaliyetleri hakkında özet bilgileri arz etmeden önce hepinizi şahsım ve kurumum adına saygıyla selamlıyorum.

Et ve Balık Kurumu 1952 yılında Ticaret Bakanlığına bağlı olarak Türkiye'deki et sanayisinin ve besiciliğin geliştirilmesi amacıyla 40 milyon TL sermayeli bir iktisadi devlet teşekkülü olarak kurulmuştur. Et ve Süt Kurumu, altmış üç yıllık tecrübeye dayalı köklü bir kuruluştur. Aynı zamanda kurulduğu 1952 yılından özelleştirme kapsamına alındığı 1992 yılına kadar kırk yıl sektörünün öncülüğünü yapmıştır. On üç yıl özelleştirme kapsamında kalan kurumumuzun 35 kombinasyonundan 19 işletmesi satılmış, 8 işletmesi ise başka kurumlara devredilmiştir. Bu süreç Et ve Balık Kurumunu sektör içinde zayıflatmış, kurumun üretimini düşürmüş ve kapasite kullanımı azaltmıştır.

2005 yılında Özelleştirme Yüksek Kurulu kararındaki "Şirketin yeniden yapılanması, AB normlarına uygun olarak hayvancılık sektöründe düzenleyici ve destekleyici bir rol üstlenmesi" temel gerekçesi ile Et ve Balık Kurumunun özelleştirme kapsam ve programından çıkartılarak eski statüsüne iade edilmesine karar verilmiştir.

27/4/2013 tarih ve 28630 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan 25/3/2013 tarih ve 2013-4553 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile devletin genel hayvancılık politikası çerçevesinde hayvancılık sektöründe düzenleyici ve destekleyici bir rol üstlenmesini temin etmek, piyasa ekonomisi kuralları içerisinde sektörde tam rekabet koşullarının tesisine katkıda bulunarak kârlılık ve verimlilik ilkeleri doğrultusunda kamu yararı da gözeterek faaliyetlerini sürdürmek amacıyla Et ve Süt Kurumu Genel Müdürlüğü olarak yeniden yapılandırılması kararlaştırılmıştır. Bu doğrultuda düzenlenen yeni ana statü, Yüksek Planlama Kurulunun kararıyla yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Yapılan son düzenlemelerle birlikte, Et ve Süt Kurumu Genel Müdürlüğü, kârlılık ve verimlilik ilkeleri doğrultusunda kamu yararını da gözeterek piyasa düzenlemelerine yönelik altyapının oluşumunda daha aktif rol almaktadır.

Kurumumuz ana statüsünde yer aldığı üzere KHK'nın 35'inci maddesine dayanarak Bakanlar Kurulunca verilen görevler saklı kalmak kaydıyla, gerektiğinde et, süt ve balık fiyatlarındaki dengenin üretici ve tüketici aleyhine bozulmasını önleyecek tedbirlerin uygulanması veya sektörün desteklenmesi çerçevesinde işletmecilik gereklerinin dışında kalan ve teşekküle ilave mali yük getirecek mahiyetteki görevleri Tarımsal Destekleme ve Yönlendirme Kurulunun teklifi üzerine çıkarılan Bakanlar Kurulu kararları uyarınca tarımsal destekleme bütçesinden aktarılabilecek kaynakla yerine getirmektedir.

Sayın Başkan, değerli üyeler; dünyada ve Türkiye'de hayvancılığın önemi her geçen gün daha iyi anlaşılmakta ve bu alanda devletin yönlendirici ve düzenleyici etkisi her zaman büyük önem arz etmektedir. Dolayısıyla ülkemizde hayvancılık alanında Et ve Süt Kurumunun daha etkin rol üstlenmesine yönelik beklentiler artmıştır.

Bu kapsamda bizler et ve süt piyasalarının istikrara kavuşarak bütün paydaşlarının öngöründe bulunabildiği, üretimin sürdürülebilmesi konusunda piyasa dinamiklerinin oturduğu, arz ve talebin dengelendiği bir hayvancılık mekanizması için gayret göstermekteyiz.

Sayın Başkan, değerli üyeler; Et ve Süt Kurumu Genel Müdürlüğü; Adana, Ağrı, Bingöl, Denizli, Diyarbakır, Erzurum, Sakarya, Ankara, Van ve Yozgat olmak üzere hâlen 10 kombinasyonu ve İstanbul'da bir depo müdürlüğü olmak üzere toplam 11 iş yeriyle faaliyetlerini sürdürmektedir.

Yeniden yapılanmayla birlikte kombinaların modernizasyonuna yönelik çalışmalara ağırlık verilmiştir. Hijyen ve kalitede uluslararası standartların üzerine çıkmak ve kombinalarımızı sektörde öncü işletmeler hâline dönüştürmek için modernizasyon faaliyetlerimizi hâlen sürdürüyoruz. Bu çerçevede, Van, Diyarbakır ve Sakarya kombinalarının asgari maliyetle en yüksek verimin

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Tarih : 01/06/16

Saat :

Kayıt: KİT

Stenograf:

Uzman : Sayfa 40

sağlanabileceği ileri teknolojiye sahip, çevresel sorun oluşturmayacak, şehir merkezlerinden uzak modern kombinalar olarak yeniden yapılması, diğerlerinde de modernizasyon çalışmalarının tamamlanması planlanmaktadır.

Kurumumuz, hayvancılık sektöründe öncü misyonu doğrultusunda ileri teknolojiye ve uluslararası üretim standartlarına sahip tesislerde hizmet sunmak için yeni yatırımlar yapmaktadır.

Erzurum Et Kombinası 31/01/2010 tarihinde Erzurum Büyükşehir Belediyesi ile mevcut kombina arsası karşılığında yeni kombina yapımı için sözleşme imzalanmıştır. İnşaatımız tamamlanmış, makine ekipman alım süreci ve montajı tamamlanmak üzere olup tesisin 2016 yılının ikinci yarısında hizmete açılması planlanmıştır.

Erzincan Tavuk Kombinası ise Erzincan Valiliği İl Özel İdaresine ait tavuk kombinası 2012 yılında kurumumuzca devralınmıştır. Mevcut tesisin yerine ek binaları ile birlikte yeni modern bir tesis yapılmış 8 bin adet/saat kapasiteli yeni bir tavuk kombinası yapımı inşaat kısmı tamamlanmış, makine ekipmanı yerleştirilmiş ve 2016 yılının ikinci yarısında faaliyete açılacaktır.

Van Et Kombinası ise Van şehir merkezi dışında Erciş kara yolu üzerinde hazineye ait 200 bin metrekare arazi yeni teknolojiyle donatılmış kombina yapılmak üzere satın alınmıştır. Kombina yapım projesi 2015-2019 yıllarını kapsamakta olup yatırım tutarı 45 milyon TL'dir. Proje çalışmaları tamamlanan tesisin 2016 yılı içerisinde yapım işi ihalesine çıkılması planlanmaktadır.

Sakarya Et Kombinası kurulduğu tarihte şehir merkezine oldukça uzak olan kombina zamanla şehir içinde kalmıştır. Kombinanın yerinin değiştirilmesi ve şehir merkezi dışında yeni kombina yapımı için gerekli çalışmalara başlanmıştır.

Diyarbakır Et Kombinası ise Diyarbakır Tarıma Dayalı Besi İhtisas Bölgesinde 95.766 metrekare arazi kombina yapılmak üzere satın alınmıştır. Yeni kombinanın yapımı için etüt ve proje çalışmaları hâlen devam etmektedir.

Sivas Et Kombinası, Sivas Valiliği İl Özel İdaresinden 21/10/2015 tarihinde bedelsiz olarak devralınmış, Sivas-Kayseri yolunun 20'nci kilometresinde 89.023 metrekare alana sahip tesis, günlük 350 büyükbaş, 500 küçükbaş kesim kapasitesine sahiptir. Tesisdeki hatalı imalatlar ve eksiklikler Sivas İl Özel İdaresince bir yıl içerisinde tamamlanacak, işletme ruhsat ve izinleri alındıktan sonra tapu devri Genel Müdürlüğümüze yapılacaktır.

İstanbul'da faaliyet gösteren franchise mağazaları ile bağlantılı kuruluşlarımıza hizmet vermek üzere 2011 yılında depo kiralanmıştır. Kira giderlerinin kurumumuza ek külfet getirmesi nedeniyle depo yapılmak üzere hazineye ait 4.846 metrekare arazi satın alınmıştır. Depo yapımı etüt ve proje çalışmaları hâlen devam etmektedir.

Özelleştirme kapsamından çıkartıldığı kurumumuzun 2005 yılından bugüne kadar kombinalarımızın modernizasyonuna yönelik olarak 159 milyon 917 bin 154 liralık bir yatırımımız söz konusudur.

Sayın Başkan, değerli üyeler; hayvancılığı bir meslek olarak yapılmasına katkıda bulunmak, besicilerimize pazar ve fiyat garantisi oluşturarak hayvancılığın sürdürülebilirliğini güvence altına almak, besiciliği geliştirmek ve yaygınlaştırmak amacıyla sözleşmeli besicilik projeleri geliştirerek uygulamaktayız. Besicilerimize devlet eliyle fiyat ve pazar garantisi sunan sözleşmeli besicilik modelini son yıllarda daha da etkin kullanarak sektörü planlı üretime teşvik etmekteyiz. Üretici birlikleriyle yaptığımız anlaşmalar kapsamında sözleşmeli besiciliği ülkemizde daha geniş kitlelere yayma gayreti içindeyiz. Sözleşme hükümleri çerçevesinde kesim takvimi belli olduğu için piyasaya düzenli et arzı sağlanmakta, üretici de yeni hayvan bağlama ve yem tedariki için yeni dönem planlaması yapabilmektedir. Yani besicilerimiz hangi dönemde ne kadar hayvan kesebileceğini, hayvanını nereye kaç liradan satabileceğini öngörebilmektedir.

Bu çerçevede, 2011 yılında başlatılan sözleşmeli besicilik modelinde ilk yıl 57 üreticimizle 13.748 baş, 2012 yılında 145 üreticimizle 15.356 baş, 2013 yılında 345 üreticimizle 29.335 baş, 2014 yılında 1.712 üreticimizle 82.656 baş, 2015 yılında ise 768 üreticiyle 117.228 baş hayvan için sözleşme yapılmıştır. 2016 yılında ise 319 üreticiyle 49.645 baş hayvan için sözleşme yapılmıştır.

Sözleşme imzalayan besicilerimize, yaz besisi, erken kesim, geç kesim, nakliye, sözleşme primi gibi ek primler de verilmektedir. Sözleşmeli besicilik modeli ve randıman esaslı alım usulüyle üreticilerin yetiştirdikleri hayvanlardan maksimum verim almaları sağlanmış, besi olgunluğuna gelmeden hayvanların kesilmesinin önüne geçilmiştir.

Et ve Süt Kurumu kombinalarının bulunmadığı illerde Bakanlığımızdan işletme onay belgesi alan kesimhanelerde besicilere mahallinde kesim hizmeti verilmektedir.

Toplumsal protein ihtiyacının yeterli oranda karşılanması için ülkemizin mevcut olan koyunculuk potansiyelinin tüketime dönüştürülmesi büyük önem arz etmektedir. Bakanlığımızın büyük önem gösterdiği küçükbaş et üretiminin artırılması ve tüketiminin yaygınlaştırılması bizim en temel hedeflerimizden birisidir.

Geçimini küçükbaş hayvan yetiştiriciliğinden sağlayan üreticinin emeğinin karşılığını alabilmesi için 2015 yılında ilk defa küçükbaş hayvan alımlarında da sözleşmeli besicilik modeli uygulanmıştır. Bu kapsamda kurumumuzla sözleşme imzalayan üreticilere sözleşme primleri verilmektedir. Böylece, 2015 yılı itibarıyla küçükbaş hayvan alımları artırılmıştır.

Ülkemizin coğrafi koşulları bakımından besleme ve bakımı en uygun tür olan küçükbaş hayvan yetiştiriciliğinin teşvik edilmesi ve tüketiminin artırılmasına yönelik kurumumuzca kamuoyunda farkındalık oluşturulması hedeflenmiştir. Bu doğrultuda satış mağazalarımızın reyonlarında küçükbaş hayvan eti sunumunu arttırmak başta olmak üzere, Millî Savunma Bakanlığı ve Jandarma Genel Komutanlığıyla yapılan protokollerde de satılan koyun eti miktarı yükseltilmiştir.

Sayın Başkan, değerli üyeler; Kamu İhale Kanunu kapsamında istisnai kuruluşlar arasında bulunan kurumumuz üretmiş olduğu etleri başta Millî Savunma Bakanlığına, kamu kurum ve kuruluşlarına satmaktadır. Ayrıca, serbest piyasaya ve satış mağazaları kanalıyla tüketicilere pazarlamaktadır.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Tarih : 01/06/16

Saat :

Kayıt: KİT

Stenograf:

Uzman : Sayfa 41

Et ve Süt Kurumu Genel Müdürlüğü perakende sektöründe 16 adet kurum ve 55 adet franchise satış mağazası olmak üzere toplam 71 adet satış mağazasıyla hizmet vermektedir.

Alım ve üretim faaliyetlerimizle ilgili olarak 2013, 2014 ve 2015 yılında... 2013 yılı için söylüyorum, 91.184 adet büyükbaş, 49.911 adet küçükbaş satın alınarak 23.032 ton kırmızı et ve 2.677 ton şarküteri üretilmiş; ayrıca piyasadan 9.303 ton beyaz et satın alınarak, 22.763 ton kırmızı et, 9.744 ton beyaz et satışı gerçekleştirilmiştir.

2014 yılında da, 115.076 adet büyükbaş, 67.804 adet küçükbaş satın alınarak 27.798 ton kırmızı et ve 2.739 ton şarküteri üretilmiş, ayrıca piyasadan 10.195 ton beyaz et satın alınarak, 22.976 ton kırmızı et, 10.076 ton beyaz et satışı gerçekleştirilmiştir.

2015 yılında da keza 101.510 adet büyükbaş, 130.160 adet küçükbaş satın alınarak 29.481 ton kırmızı et ve 2.873 ton şarküteri üretilmiş, ayrıca piyasadan 9.250 ton beyaz et satın alınarak, 27.600 ton kırmızı et, 9.200 ton beyaz et satışı gerçekleştirilmiştir.

Sayılı Başkan, değerli üyeler; dönemsal olarak arz fazlalığından kaynaklanan çiğ süt fiyatlarının Ulusal Süt Konseyi tarafından belirlenen referans fiyatları altına düşmesi nedeniyle süt piyasasını regüle etmek ve süt üretiminin sürdürülebilirliğini sağlamak amacıyla müdahale alımlarına başlamıştır.

Et ve Süt Kurumunun süt piyasasına müdahale yöntemi, arz fazlası sütün Ulusal Süt Konseyinin belirlediği 1.15 TL referans fiyattan birlikler ve kooperatifler tarafından alımının yapılarak yağsız süt tozuna dönüştürülmesi ve üretilen yağsız süt tozunun sözleşme ve teknik şartname kapsamında birlikler ve kooperatiflerden satın alınarak değerlendirilmesi şeklindedir.

17/05/2016 tarihi itibarıyla İzmir, Denizli, Muğla, Afyon, Aydın, Manisa, Uşak, Konya, Niğde, Kayseri, Sivas, Çorum, Amasya, Zonguldak, Burdur, Antalya, Mersin, Hatay, Çanakkale, Balıkesir, Sakarya, Osmaniye ve Tekirdağ il veya illere bağlı ilçelerde yer alan bazı birlikler ve kooperatifler kurumumuzla sözleşme yaparak 12 adet süt tozu tesisinde yaklaşık 61.122 ton çiğ süt alımı yapılmış, yaklaşık olarak 5.093 ton yağsız süt tozu üretilmiştir. Birlikler ve/veya kooperatifler tarafından üretilen bu yağsız süt tozlarının mayıs ayının ikinci haftasından itibaren kurumumuz tarafından satın alım işlemlerine başlanmıştır ve ürünler Denizli, Sakarya, Sincan ve Adana hinterland bölgesinde yer alan 4 adet depoda muhafaza edilmektedir.

Et ve Süt Kurumu süt üreticilerini korumak amacıyla aktif ve yoğun bir şekilde müdahale alımlarına devam etmektedir. Önümüzdeki süreçte, et ve süt piyasalarının yönetilmesi çerçevesinde besici ile alıcı arasında piyasa dinamiklerini işletecek olan canlı hayvan, süt ve et borsalarının gelişimi, kesimhane, kombina, barınak altyapılarının iyileştirilmesi, yetiştiricilerin ölçek ekonomisine uygun yapıya kavuşturulabilmesi için çalışılacaktır. Tüketicilerimizin hayvansal proteine uygun fiyatla ulaşabilmeleri de bu kapsamda önceliklerimiz arasındadır.

Sektörün tamamında serbest piyasa koşulları çerçevesinde sektörün hem üretici lehine hem de Türkiye'deki 78 milyon tüketicimizin lehine kararlar alarak bu alandaki ticari faaliyetlerini belli bir denge ve düzen içinde sürdürülmesini hedefliyoruz.

Bu duygu ve düşüncelerle yüce heyetinize saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Evet, önerilerin görüşmelerine geçiyoruz.

2012 yılında gündemde kalan iki öneri bulunmaktadır.

1 no.lu öneriyi okutuyorum: Bu öneri 2013 yılı 3 ve 2014 yılının 2 no.lu önerisiyle aynı mahiyettedir, birlikte işleme alacağız.

Öneri 1:

Erzurum Et Kombinasyonu ile ilgili olarak;

- Erzurum Büyükşehir Belediyesiyle imzalanan sözleşme kapsamında planlanan yeni kombina inşaatının tamamlanması amacıyla, sözleşmede öngörülen cezai yaptırımların uygulanması da dâhil gerekli girişimlerde bulunulması,

- Yeni kombina inşaatı dikkate alınarak, Gıda İşletmelerinin Kayıt ve Onay İşlemlerine Ait Yönetmelik şartlarını sağlayacak ilave yatırımları yapılmayan ve bu nedenle 2013 yılı sonunda faaliyetlerinin durdurulması söz konusu olan mevcut kombinanın ticari bağlantılarına ilişkin tedbirlerin alınması.

BAŞKAN – Cevap için buyurun lütfen.

ET VE SÜT KURUMU GENEL MÜDÜRÜ MEHMET ÜNAL YILMAZ – Erzurum'da belediyemizle birlikte yaptırdığımız kombinanın inşaatı tamamlanmıştır. Makine ekipman alımlarının yüzde 80'i ve montajı tamamlanmıştır. Önümüzdeki bir ay veya iki ay içerisinde maksimum kombinayı işletmeye almayı planlıyoruz.

BAŞKAN – Sayın Güler, buyurun.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Teşekkürler Sayın Başkan.

Bu Erzurum'da Et ve Süt Kurumunun kendisine ait araziyle ilgili Sayıştay raporunda kapsamlı bir anlatım var. Eder ve değeri düşük gösterilerek mevcuttaki arazinin veriliş diğer arazinin alınması değişikliğiyle ilgili yapılan bir uygulama var. Bu yeni dönem içinde mi oldu, yoksa daha önceden özelleştirme kapsamındayken mi devam edegelen bir süreç?

ET VE SÜT KURUMU GENEL MÜDÜRÜ MEHMET ÜNAL YILMAZ – Sözleşmemiz 2010 yılında Sayın Vekilim Erzurum Büyükşehir Belediyesiyle ama orada trampa usulü değer belirleme usulüne göre yapıldı.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Değer belirlemenin o kadar düşük tutulup gerçekçi bir yaklaşım içinde ele alınmamasının nedeni ne? Çünkü orada bir kurumun zararı var Sayıştay raporuna yansıdığı biçimiyle. Eder ve değeri çok düşük gösterilerek arsada bir değişiklik sağlanmış. Raporda geniş olarak da konu yer almış.

ET VE SÜT KURUMU GENEL MÜDÜRÜ MEHMET ÜNAL YILMAZ – Orada değer tespiti mahkeme kararıyla yapıldı Sayın Vekilim benim bildiğim.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Tarih : 01/06/16

Saat :

Kayıt: KİT

Stenograf:

Uzman : Sayfa 42

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Şimdi, şöyle bir şey var: Bazı kurumlardan alınırken bedava alınıyor. Mesela, Devlet Malzeme Ofisi Medeniyet Üniversitesine bedava veriyor. Diğer bir kurum verirken, biraz evvelki konuştuğumuzda olduğu gibi, mahkemelik oluyorlar. Mahkeme masrafı çıkıyor, sorun oluyor. Burada kurumun kendi yapısını geriye düşüren, zarara uğradığı bir bölüm var da, onun gerekçesini...

ZEKERİYA BİRKAN (Bursa) – Özel sektör olsa haklısınız ama devlet...

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Şimdi, bak, genelde ben bir şey anlatacağım. Özünde, ben, bu kurumun -isterseniz oradan gireyim yine de- yeniden bu şekilde faaliyete geçmesine ben memnunum. Öncelikle onu söyleyeyim.

ET VE SÜT KURUMU GENEL MÜDÜRÜ MEHMET ÜNAL YILMAZ – Teşekkür ederiz.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Neden? Et ve Süt Kurumunun Türkiye’de gerek hayvancılığın gelişimi gerekse sektörde dengeleyici bir yapı olarak 1952’de varlığından 2005 yılına kadar özelleştirme kapsamında olup da çıkarılıp yeniden kurum olarak faaliyete geçmesi doğru bir uygulama ama kurum geçmişte özelleştirme kapsamındayken önemli kan kaybına uğramış. Gerek personel gerek yer gerek durum. Onun için de şu anda işlevini çok görebilen bir kurum kimliğinde değil. Elindekileri de böyle kolay kaybedince fonksiyonunu düşündüğü gibi icra edebilme şansına sahip olmuyor.

Onun için, kime geçti, kimden geldi değil, bu kurum var olacaksa buna ait değerlerin korunması gerektiğini düşünüyorum, o bağlamda söyledim. Yoksa kime gitti, kime geldi anlamında değil.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Akar...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Evet, bu 2010 yılında başlamış süreç Erzurum Belediyesine bina karşılığı ve ekipmanlar karşılığı arsa verilmiş. Orada da yapılan sözleşmede de cezai müeyyideler var, cezai şartlar var ve her geçen şey için de 100 bin TL bildiğim kadarıyla bir ceza ödeyecek. Peki, bunun çok geciktiğini biliyorum, süresinde bitiremedi Erzurum Belediyesi bunu. Birkaç defa da daha önce konuştuk. Bu cezalar ödendi mi size?

ET VE SÜT KURUMU GENEL MÜDÜRÜ MEHMET ÜNAL YILMAZ – Henüz kombinayı teslim almadık Sayın Vekilim.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Cezaları ondan sonra mı şey yapacaksınız?

ET VE SÜT KURUMU GENEL MÜDÜRÜ MEHMET ÜNAL YILMAZ – Önce kombinamızı alalım izniniz olursa.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Erzurum Belediyesi biraz gevşek davrandı arkadaşlar burada. Erzurum Belediyesi bu et kombinasının bitirilmesi anlamında çeşitli mazeretleri oldu, her yıl bu gündeme geldi. Aslında bu daha önce hızlı bir şekilde bitirilip teslim edilmesi gerekiyordu kuruma.

Kurumla ilgili şunu söyleyeyim: Bir defa bu eski adıyla Et ve Balık, yeni adıyla Et ve Süt Kurumu daha önceki dönemlerde özelleştirme kapsamına alındı ve uzun yıllar bunlara yatırım yapılmadı. Genel Müdürün açıklamalarında söylediği gibi ellerindeki taşınmazlar, tesisler, arsalar özelleştirildi ya da satıldı ya da başka kurumlara devredildi ama 2005 yılında hayvancılığın Türkiye’de geri gittiği görülünce ki ciddi rakamlar var çünkü nüfusumuz ciddi anlamda artarken son özelleştirme tarihinden itibaren söyleyeyim ki şeye çıkmasın buradan ve sizin dönemimize demeyeyim, ciddi anlamda düşmüş. 2 koyundan 1’e düşmüş, nüfusumuz hızla artmış. 2 büyükbaştan 1’e düşmüş. Hatta çok ilginç, 10 mandadan 1’e düşmüş bu süreç içerisinde. Manda gerçi çok ilgilendirmiyor sizi ama, hayvancılık ciddi anlamda ivme kaybetmiş Türkiye’de. 2005’te bunun farkına varılmış. 2005’ten sonra gelişine baktığınızda da çok fazla bir gelişim sağlamamış. Bir defa ellerinde gelir getirecek, o kurum tekrar rehabilite edecek, yeniden yatırıma dönüştürülecek tüm imkânları elinden alınmıştı.

Kurumun çok geliştirilmesi lazım arkadaşlar, desteklenmesi lazım. Biraz belki genelinde sorarım. Ne kadar yatırıma pay ayrılıyor genel bütçenizin içinden diye bakıldığında çok ciddi anlamda pay ayrılmadığını görüyoruz. İşte, bu kombinaların bir an evvel hayata geçirilmesi, bir de bu hayvancılık veya et sektörü içerisindeki payının artırılması gerekiyor. Bildiğim kadarıyla piyasayı düzenleme yüzde 5 civarında galiba değil mi?

ET VE SÜT KURUMU GENEL MÜDÜRÜ MEHMET ÜNAL YILMAZ – 6...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Yüzde 5-6 civarında bir kurum Türkiye’deki et piyasasını düzenleyemez arkadaşlar. Süt için yapılan işin doğru olduğunu söyleyeyim bu arada, onun da geliştirilmesi gerekiyor ama yüzde 5-6’lık bir piyasa payıyla bu piyasaya müdahale etmek çok zor. Son yıllarda da et ithalatımızdan hem et hem de canlı hayvan ithalatımızdan da bu anlaşılıyor. Bu kurumun gerçekten büyütülmesi lazım. Büyütülürken de çiftçiye... Çiftçiye derken de Sayın Genel Müdür, basit bir hesap yaptım hemen sizin konuşmanız üzerinden. Yaklaşık firmalara 150 büyükbaş düşüyor yani yıllar itibarıyla rakamları vermişsiniz, “Şu kadar üreticiyle şöyle anlaşma yaptık.” diye. 150-152 büyükbaş düşüyor. Bu da gösteriyor ki rakam 700’lerden 300’e düşmesine rağmen son yılda, yine 150 ortalamayı tutturmuşuz. Büyük çiftlik sahipleriyle anlaşma yaptığınız gibi bir izlenim doğuruyor burada üreticilerle. Onun için, bunu daha aşağıya yaymak lazım, daha köylüye yaymak lazım. Hani bizim köylerimizde ahırda kaç tane olur? 3 tane, 5 tane olur. 10 tane vatandaş ahırında çok fazla bakamaz hayvan ama bu desteğin özellikle verilmesi, o bireysel hayvancılığın, çiftlik hayvancılığının değil de köylerimizde yapılan hayvancılığın geliştirilmesi gerekiyor.

Örneğin, Bayburt’ta, orada hayvan alan bulur mu, bilmiyorum ama bu proje, geliştirilebilir sanayi yok, o yok, bu yok. Bir keçi üretimini konuşmuştuk Bayburt’ta. Mesela, buradan ele alınabilir. Gerçekten de mağdur orası. O bölgelerde özellikle bu köylünün desteklenmesi, yerel üretimin desteklenmesi yani büyük firma sahiplerinden ziyade çok önemli.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Tarih : 01/06/16

Saat :

Kayıt: KİT

Stenograf:

Uzman : Sayfa 43

Tabii, Erzurum da bir kamu kuruluşu, sonuçta Et ve Süt Kurumu da bir kamu kuruluşu ama Erzurum'un bu işte biraz gevşekliği var, biraz o cezaları alın onlardan. Sizin ihtiyacınız var ona.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Akar.

Sayın Deligöz, buyurun.

ORHAN DELİGÖZ (Erzurum) – Sayın Başkan, sayın hazırun; hepinizi saygıyla selamlıyorum. Öncelikle Sayın Mehmet Ünal Yılmaz Bey'e yeni görevinde başarılar dilerim, kendisini eskiden beri de tanırım. Zor bir görev üstlendiler, Allah kolaylık versin.

Ben Erzurumlu olmam hasebiyle, kendim de ziraat lisesi mezunuyum, eskiden bu kurumun nasıl işlediğini de biliyorum. Erzurum'da Et ve Balık Kurumu tam Erzurum'un göbeğinde, merkezinde kaldı, zamanında kenardaymış. Ya, mutlaka değişmesi gerekiyordu yani o pis kokunun, işte çirkin görüntülerin hayvanların inmesi, bindirilmesi falan ve yani geniş gözüксе de daracık bir alan. Büyükşehir belediyemiz, o zamanki Genel Müdür Bekir Ulubaş Bey kendisi talep etti Bekir Bey, "Burada olmuyor, bize yardımcı olun." dedi. Büyükşehir Belediyesi Başkanlığımız bu konuda risk üstlenerek, daha çok para harcayarak şehir dışında çok geniş bir arazi üzerinde sıfır fabrika kurarak, artık adına fabrika demek gerekir, bir sürü cihazları falan var.

Dolayısıyla burada Et ve Balık Kurumunun bir kaybının söz konusu olduğunu düşünmüyorum. Gayrimenkul değerlendirme uzmanlarınca yaptırılmış olan değerlendirme sonucunda takasa giriştiler. Şimdi de, tabii, zamanında yetişmedi iklim koşulları, bilmem nelerden dolayı. Aylık 100 bin lira civarında da belediye ek olarak ceza ödeyecek. Dolayısıyla Et ve Balık Kurumunun burada bir zarar ettiğini düşünmüyorum.

Çalışmalarında başarılar diliyorum Sayın Genel Müdür ve ekibine ve hatta yani üretimden çıkarılıp bir an önce sadece düzenleyici ve denetleyici bir kurum hâline gelmesini de umuyorum ben yani işletmecilik yapmamalı diye düşünüyorum.

Teşekkür ederim Başkanım.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Bakanlar Kurulu kararı var.

BAŞKAN – Sayın Çetinkaya, buyurun.

SALİH ÇETİNKAYA (Kırşehir) – Sayın Başkanım, değerli katılımcılar; sizleri saygıyla selamlıyorum.

Tabii, Et ve Balık Kurumu Türkiye'de son zamanda et fiyatlarının artması ve dünyadaki gıda arzındaki doğan sıkıntılar düşünüldüğünde çok önem arz eden bir kurum hâline geldi. Belki özelleştirme döneminde geriye gitmesi olmuştur ama bu dönemde çok ciddi anlamda bir ihtiyaç var. En son bakanlığın aldığı karar gereğince ithal hayvanları herhâlde sizin üzerinizden getirecekler, doğru mu?

ET VE SÜT KURUMU GENEL MÜDÜRÜ MEHMET ÜNAL YILMAZ – Doğrudur efendim.

SALİH ÇETİNKAYA (Kırşehir) – Ona ne zaman başlanacak?

ET VE SÜT KURUMU GENEL MÜDÜRÜ MEHMET ÜNAL YILMAZ – Şu anda talep topluyoruz Sayın Vekilim, ondan sonra planlamasını yapacağız.

SALİH ÇETİNKAYA (Kırşehir) – Şimdi, ben bu 10 tane Et ve Balık Kurumunun yerine baktım. Şimdi, Kırşehir'de 100 bin besi hayvanı var ve gelen ithal hayvanın yüzde 30-40' ı da Kırşehir'e giriyor şu anda büyükbaşta. Böyle bir ortamda biz Kırşehir'e bir et balık kombinasi talep etmiştik. Onunla ilgili sürecin ne olduğunu da merak ediyorum işin doğrusu çünkü yapılması gerekir. Zaten sizin senede kestiğiniz kadar Kırşehir'de besi yapılıyor şu anda. Özellikle üreticinin mağdur edilmemesi anlamında hayvan üretiminin yoğun olan illerde et balık kombinaları mutlaka olması gerektiği kanaatindeyiz. Aksi takdirde üretici çoğu zaman kestiği hayvanın bedelini alamamakta yani ciddi anlamda dolandırıcılık oluyor. Bedelleri alınmadığı zaman da büyük iflaslar, batışlar söz konusu oluyor. O anlamda, Kırşehir'e böyle bir talebimiz var. bunun değerlendirilmesini talep ediyoruz.

İnşallah önümüzdeki süreçte bu ithal hayvan meselesini iyi takip edersiniz çünkü o mesele de çok hassas bir mesele. Özellikle piyasadaki fiyat dalgalanmalarına belki bu anlamda bir faydanız olur diye düşünüyorum. Aksi takdirde şu anda sektörde araçlar oluştu ve o araçlar ciddi anlamda üreticiye zarar veriyor.

Ben teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Öneriyle ilgili olarak Sayıştayın görüşünü alacağız.

Buyurun.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Sayın Başkanım, devir aşamasına geldiği anlaşılıyor. Devri görelim açısından izlenmesinin uygun olacağını düşünüyoruz.

BAŞKAN – Önerinin oylamasına geçiyorum.

2012 ve 2013 yılına ilişkin olarak önerinin gündemden çıkarılmasını oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

2014 yılına ilişkin olarak önerinin izlenmesi hususunu oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

İkinci öneriyi okutuyorum, bu öneri 2013 yılının 4 ve 2014 yılının 1 no.lu önerisiyle aynı mahiyettedir, birlikte işleme alacağız:

Öneri 2:

2011 yılındaki depremlerde hasar görmüş, otuz beş yıllık eski teknolojiye sahip ve yerleşim alanı içinde kalmış olan Van Et Kombinasi tesislerinin, onarım, güçlendirme ve modernizasyonu ya da aynı alanda yeniden inşa edilmesi için yapılacak yatırımların

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Tarih : 01/06/16

Saat :

Kayıt: KİT

Stenograf:

Uzman : Sayfa 44

ekonomik olmayacağı dikkate alınarak kombina arazisinin uygun bir yöntemle değerlendirilmesi ve yerleşim alanı dışında ileri teknolojiye sahip yeni bir entegre tesis yapılması hususunun etüt edilmesi,

BAŞKAN – Cevap için buyurun:

ET VE SÜT KURUMU GENEL MÜDÜRÜ MEHMET ÜNAL YILMAZ – Van iline yeni bir kombina yapmak amacıyla Van ili Tuşba ilçesi Alaköy Mahallesi'nde bulunan hazineye ait 200 bin metrekare yüz ölçümlü arazi satın alınmıştır. 2015 yatırım programına alınmış olan Van Et Kombinasi yapımı ile ilgili etüt ve proje işlemleri tamamlanmış olup 2016 yılı içerisinde yapım işi ihalesine çıkılması planlanmaktadır.

Mevcut kombina taşınmazları Bakanlar Kurulunun 19/08/2015 tarihli ve 2015/8043 sayılı Kararı'na istinaden Tuşba Belediyesine bedelsiz olarak devredilmiştir.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Sayın Başkan...

BAŞKAN – Buyurun Sayın Akar.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Bu eski yeri ne yapıyorsunuz? Araziyi satın alınız, yeni tesis yapacaksınız. Eski yer faaliyet aktif mi şu anda?

ET VE SÜT KURUMU GENEL MÜDÜRÜ MEHMET ÜNAL YILMAZ – Hayır değil.

BAŞKAN – “Tuşba Belediyesine bedelsiz verilecektir.” diye zaten...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – O yerin güncel değeri nedir şu anda, mevcut yerin.

ET VE SÜT KURUMU GENEL MÜDÜRÜ MEHMET ÜNAL YILMAZ – Bakanlar Kurulu kararıyla bilabedel devredildi Sayın Vekilim.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Onu da kaçırdınız.

BAŞKAN – Bedelsiz olarak devredilmiş Bakanlar Kurulu kararıyla.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Peki bu yere karşılık mı böyle bir karar aldılar yoksa...

ET VE SÜT KURUMU GENEL MÜDÜRÜ MEHMET ÜNAL YILMAZ – Tabii, yani Van'da kombinamızın olması gerektiği için...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Sonuçta hazineden bir arazi almışsınız, o diğer arazi de fabrikanın kurulması için bir kaynak olarak kullanılabilirdi çok rahat.

BAŞKAN – Yani siyasi irade öyle takdir etmiş, bedelsiz olarak verilmiş.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Araziyi satın aldı. Yatırımı gerçekleştirmek için tekrar para isteyecek.

Var mı yatırım programında?

ET VE SÜT KURUMU GENEL MÜDÜRÜ MEHMET ÜNAL YILMAZ – Var efendim.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Çıktı yani parası.

ET VE SÜT KURUMU GENEL MÜDÜRÜ MEHMET ÜNAL YILMAZ – Tabii, tabii.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – İyi, çok güzel.

BAŞKAN – Sayın Birkan, buyurun.

ZEKERİYA BİRKAN (Bursa) – Başkanım, zaten bina depremde hasar görmüş, ben mi yanlış duydum.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Satın alınan araziyi...

ZEKERİYA BİRKAN (Bursa) – Yani şimdi, Değerli Komisyon üyesi, bu bürokratlara bu şekilde kamu arazilerinin takası noktasında... Ben de belediyede danışmanlık yaptığım için daha önce, aynı şekilde, araziler takas edilemediği için hepimiz ortak zarar ediyoruz. Yani burada önemli olan hangi kamu kurumunun bunu daha optimal hâlde kullanacağını tespit edilmesi ve ona devri. Yoksa kâr-zarar, yani bunun sorgulanmasının doğru olmadığı kanaatindeyim.

Teşekkür ederim Başkanım.

BAŞKAN – Evet, teşekkür ediyorum.

Sizin söylemek istediğiniz bir şey var mı bu konuda?

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Başkanım yeni kombinanın yapılışını izleme açısından, takip etme açısından yeni alınan arsa üzerinden, izlememizde kalmasının uygun olacağını düşünüyoruz.

BAŞKAN – Yani yoluna girmiş, ihaleye de çıkacak.

Ben önerinin gündemden çıkarılmasını oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

ZEKERİYA BİRKAN (Bursa) – Sayın Başkan...

BAŞKAN – Zekeriya Bey buyurun.

ZEKERİYA BİRKAN (Bursa) – Sayıştayın süreci içinde bu yere kombina yapılıp yapılmamasını tayin etmek... Yok böyle bir görevi yani.

BAŞKAN – Eyvallah.

2013 yılı görüşmelerine başlıyoruz.

2013 yılına ait 5 öneri bulunmaktadır.

1 no.lu öneriyi okutuyorum, bu öneri 2014 yılının 3 no.lu önerisiyle aynı mahiyettedir, birlikte işleme alacağız.

Öneri 1:

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Tarih : 01/06/16

Saat :

Kayıt: KİT

Stenograf:

Uzman : Sayfa 45

Et ve Süt Kurumunun kiracı olarak bulunduğu ve mülkiyeti Sosyal Güvenlik Kurumuna ait olan Ulus, Anafartalar hâl binası içindeki dükkânın kirası ile ilgili olarak; Sosyal Güvenlik Kurumu tarafından yıllar itibarıyla açılan kira tespit davalarının, iki tarafın da kamu kurumu olması, dava sürelerinin uzunluğu ve katlanılan masraflar göz önünde bulundurularak, karşılıklı mutabakatla çözülmesi hususunda gereğinin yapılması,

BAŞKAN – Cevap için buyurun lütfen:

ET VE SÜT KURUMU GENEL MÜDÜRÜ MEHMET ÜNAL YILMAZ – Mülkiyeti Sosyal Güvenlik Kurumu Başkanlığına ait olan ve kiracısı olduğumuz Ulus hâl binası 34 numaralı satış mağazasının kira bedelinin artırılması ve tespiti için 2006 yılından bugüne kadar SGK tarafından Kurumumuz aleyhine 9 adet dava açılmıştır. Bu davalardan 7 tanesi bitmiş olup 2 dava hâlen devam etmektedir. SGK, her dönem için kira bedelini bir önceki dönemde mahkemelerce tespit edilen kira bedelinden fazla talep ettiği için ve kurumumuzun talep ettiği oranda artış yapılmadığından açılan davalarda kısmen kabul kararı çıkmaktadır. SGK kısmen haklı çıkmakta olduğundan dava aşamasında avukatlarımızın karşı taraf avukatları ile yaptığı şifahi görüşmelerden sonuç alınamayınca, emsal mahkeme kararları esas alınarak kurumumuzca SGK'ya yeni dönem için dava açılmasında fayda olmadığına ve dava açmamları yönünde uzlaşma talebinde bulunulmasına dair yazı yazılmıştır. SGK'ya, mahkemelerce esas alınan yeniden değerlendirme oranında artış teklif edilmesine rağmen SGK teklifimizi kabul etmeyerek yazımızdan sonra dava açmaya devam etmiştir. Kurumumuzun SGK'ya ödemeyi teklif ettiği 01/05/2013-30/04/2014 tarihleri arasındaki 4.102,78 TL kira bedeli SGK tarafından kabul edilmemesine rağmen aynı dönem için açılan davada Ankara 6. Sulh Hukuk Mahkemesinin 2015/873 Esas sayılı dosyasına sunulan bilirkişi raporunda belirtilen dönem kira bedelinin 4.102,78 TL olması gerektiği belirtilmiştir. Mahkemece bilirkişi raporu doğrultusunda verilen karar Sosyal Güvenlik Kurumu tarafından temyiz edilmiştir. Ayrıca Sosyal Güvenlik Kurumu 01/05/2016-30/04/2017 tarihleri arasındaki kira bedelinin 5.255,67 TL'ye çıkartılması için Genel Müdürlüğümüze yeni bir ihtarname göndermiştir. SGK, daha önceki mahkeme kararları esas alınarak talep edilen dönem kirasının yeni bir dava açılmadan taraflarca belirlenmesi konusunda yaptığımız teklife ilişkin 14/04/2016 tarih 2779 sayılı uzlaşma konulu yazımıza da herhangi bir cevap vermemiştir.

BAŞKAN – Kaç metrekaire burası?

ET VE SÜT KURUMU GENEL MÜDÜRÜ MEHMET ÜNAL YILMAZ – 32.

BAŞKAN – 32 metrekaire.

Evet, siz de buyurun, 32 metrekaire için burayı bu kadar meşgul ediyoruz. Kurumdan arkadaşımızı çağırdık, yarım gününü aldık.

Ya, bu işleri aranızda halledin, bizleri yormayın gözünüzü seveyim.

Buyurun.

SGK İNŞAAT EMLAK DAİRE BAŞKANI İSMAİL ERTÜZÜN – Sayın Başkanım, tabii, Sosyal Güvenlik Kurumunun Türkiye'nin 81 ilinde ve yüzlerce ilçesinde gayrimenkulleri var, bunların işletimini yürütüyor. Et ve Süt Kurumumuz bunlardan bir tanesi. Ankara'da bulunduğu Ulus halinde 57 kiracımız var. Oradan aşağıya doğru incek olursak Gümrük Müsteşarlığı dâhil Ulus Anafartalar'daki esnaf da Sosyal Güvenlik Kurumunun kiracısı. Sosyal Güvenlik Kurumu kiralarnı belirlerken 5502 sayılı Yasa'nın verdiği talimat doğrultusunda hareket ediyor ve yeniden değerlendirme oranından az olmamak üzere rayiç bedelden kiralarnı belirlemesini emrediyor. Nitekim, Sosyal Güvenlik Kurumu aynı zamanda Sayıştayın da denetimi altında. 2013 yılı raporunda 5'inci bulgunun (a) ve (d) arasındaki alt bentlerinde Sosyal Güvenlik Kurumunun bazı yerlerde rayiç altında güncelleme yapmaksızın kira belirlediğini eleştiri konusu yaptı. Bu konuda biz de gerekli itinaı göstermeye çalışıyoruz. 32 metrekairelik bir alan, sağındaki ve solundaki kiracılar ve diğer kiracıların önemli bir kısmı belirlenen miktarları ödüyor. Tabii, tamamı özel. Sadece burada Et ve Süt Kurumumuz kamu olarak bizim kiracımız.

Bunun dışında, tabii -sizin gündeminizi meşgul etmeden- bunun çözüm yolu maalesef yasal olarak, takdir olarak bize verilmemiş. Sadece ekonomik durum, ekonomik şartlar gözetilmek şartıyla Yönetim Kuruluna bu konuda bir yetki vermiş. Bu yetkiyi kullandığınız andaki -şu anda olağanüstü bir durum yok zaten- diğer kiracıların da haklı talebiyle karşı karşıya kalması Sosyal Güvenlik Kurumunun ciddi anlamda bir kira kaybına ve ihtilafa konu olmasına neden olacak.

Arz ediyorum efendim.

BAŞKAN – Evet, teşekkür ediyorum.

Sayın Akar, bu konuyla alakalı mı? Bir de sen kendini yorma gözünü seveyim ya, 32 metrekaire yer için.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Şunu söylemek istiyorum: 2006'dan beri devam ediyor. İki tane devlet kurumu. Şimdi, önceki Bakanımız Sayın Faruk Çelik Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı, şimdi de Et ve Süt Kurumunun bağlı olduğu Bakanlık. Biz bunu Faruk Bey'e havale edelim. Biraz evvel nasıl belediyeye bilabedel devrettiler, Et ve Süt Kurumuna bunu Sosyal Güvenlik Kurumundan bilabedel devrettirelim.

BAŞKAN – Şimdi, taraflar birleşince hukukta dava ortadan kalkar, onun gibi bir şey oldu.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Şimdi, dava ortadan kalsın, bir. İki, bedelsiz devretsın. Üç, çok merak ediyorum, bu 5 bin liralık kira alacağı için 2006'dan bu yana ne kadar avukatlık ücreti ödenmiş iki kurum tarafından?

BAŞKAN – Ya, bu hukuk sistemindeki çarpıklık aslında. Mahkemeleri de meşgul ediyoruz. Burada Komisyonu da meşgul ediyoruz.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Tabii, tabii. Bence kiradan fazla ödenmiştir avukatlık ücreti.

BAŞKAN – Onun için biraz üstünde duruyorum yani. Biraz meseleyi karikatürize etmek gerekiyor burada.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Tarih : 01/06/16

Saat :

Kayıt: KİT

Stenograf:

Uzman : Sayfa 46

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Böyle bir şey yapalım mı? Faruk Bey'e, Sayın Bakana bir teklifte bulunalım bilabedel devredilmesi konusunda.

BAŞKAN – Şu işimizi halledelim de.

Evet, önerinin oylamasına geçeceğim.

Bütün yıllara ilişkin olarak önerinin gündemden çıkarılmasını oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

2 no.lu öneriyi okutuyorum:

Öneri 2:

Kurumun mümkün olan en kısa sürede bir hizmet binasına sahip olabilmesi açısından, devri tamamlanmış olan arsa ile ilgili sorunların giderilmesi yönündeki girişimlerini sürdürmesi,

BAŞKAN – Cevap için buyurun lütfen:

ET VE SÜT KURUMU GENEL MÜDÜRÜ MEHMET ÜNAL YILMAZ – Ankara ili Yenimahalle ilçesi Atatürk Orman Çiftliği Mahallesi'nde bulunan 8523 ada 10 no.lu 16.816 metrekare alanlı parselde yapılması planlanan idare binası, sosyal tesis ile bu binalara ait çevre düzenlemesi işi projeleri için yaptırılan imar tadilatı 17/10/2014 tarihinde sonuçlanmıştır.

Genel Müdürlük Hizmet Binası için teknik şartnameler ve projeler hazırlanmış olup 2016 yılı Yatırım Programına alınmadığı için yapım işi ihalesine çıkılamamıştır.

BAŞKAN – Önerinin oylamasına geçiyorum.

Önerinin izlenmesi hususunu oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

3 ve 4 no.lu önerileri önceki yılların görüşmelerinde görüşmüştük.

5'inci öneriyi okutuyorum:

Öneri 5:

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

BAŞKAN – Cevap için buyurun lütfen:

ET VE SÜT KURUMU GENEL MÜDÜRÜ MEHMET ÜNAL YILMAZ – Raporun ilgili bölümlerinde yer alan diğer öneri ve tavsiyelerin de yerine getirilmesine çalışılacaktır.

BAŞKAN – Önerinin izlenmesi hususunu oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

2014 yılı görüşmelerine başlıyoruz.

2014 yılına ait 4 öneri bulunmaktadır. 1, 2 ve 3 no.lu önerileri daha önce görüşmüştük.

4 no.lu öneriyi okutuyorum:

Öneri 4:

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

BAŞKAN – Cevap için buyurun lütfen:

ET VE SÜT KURUMU GENEL MÜDÜRÜ MEHMET ÜNAL YILMAZ – Raporun ilgili bölümlerinde yer alan diğer öneri ve tavsiyelerin de yerine getirilmesine çalışılacaktır.

BAŞKAN – Önerinin izlenmesi hususunu oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Böyledikle her iki yıla ait önerilerin görüşmeleri sona ermiştir.

Şimdi kurumla alakalı görüş ve düşüncelerin ifade edilmesi ve soru-cevap işlemi için genel üzerinde görüşme açacağım.

Cevaplayabileceklerinizi şu anda, cevaplandırılması hazırlık gerektirenleri tutanakların tarafınıza tebliğinden itibaren yazılı ve ayrıntılı olarak cevaplandırmanızı hatırlatmak istiyorum.

Sayın Gürer, buyurun.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Biraz evvel de belirttiğim gibi, 2005 yılında hayvancılığın gelişmesi ve desteklenmesi için özelleştirme kapsamından çıkarılan ve 25/3/2013 tarihinde amacı devlet genel hayvancılık politikası çerçevesinde, hayvancılık sektöründe düzenleyici ve destekleyici bir rol üstlenmesini temin etmek, piyasa ekonomisi kuralları çerçevesinde sektörde tam rekabet koşullarının tersine katkıda bulunmak amacıyla yeniden işlev kazandırılan kurum, bence, Adalet ve Kalkınma Partisinin bu bağlamda, ileride “Biz bunu yaptık.” diyebileceği bir kurum. O anlamda, ciddi olarak irdelenmesinin yararı var çünkü kurumu özelleştirmeden çıkarıp gerçek fonksiyonuna döndüren Adalet ve Kalkınma Partisi.

Hem canlı hayvan hem de et piyasasında iki yönlü misyonu bulunan Türkiye hayvancılık sektöründe yaşanan genel sorunlarda kurumun kapsamlı olarak müdahil olması düşünülerek bu yola girildi. 2014 yılında, toplam hayvan sayısının artmasına rağmen et fiyatları da yüksek oranda artmış, 2014 yılında kurumun sığır eti sektöründeki payı ne yazık ki yüzde 2,7. Türkiye’de Ocak 2014-Haziran 2015 itibarıyla et ürünleri fiyatlarına göre Et ve Süt Kurumunun satış fiyatları baz alındığında, kıyma fiyatlarında da yüzde 45,4 oranında bir artış görülüyor. Şimdi, kuşbaşı fiyatında da aynı dönemdeki artışlar var. Kurum aleyhine bir denge bozukluğu var.

Kurum, burada, askerî birliklere ve Millî Savunma Bakanlığına verdiği etler nedeniyle zararda gibi görülüyor ama kurumun en büyük alıcısı da bir yerde, Millî Savunma Bakanlığı. Millî Savunma Bakanlığıyla da yıllık anlaşmalar yapılıyor. Gene, ben raporu irdelediğimde gördüm, altı aylık geçmiş dönemlerde yapılma şansı var. Sanırım öyle bir yola girilecek. Ancak kurum “franchising”

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Tarih : 01/06/16

Saat :

Kayıt: KİT

Stenograf:

Uzman : Sayfa 47

mağazalar açıyor, bunlara yeterli ürün verilemiyor. Gidiyorsunuz, bakıyorsunuz, mağazada ürün yok. Böyle mağazalar açılmış ve bunların sayısı 59'ken bu da 100'e çıkarılıyor. Ayrıca, mağazanın satış fiyatı üzerinden yüzde 10, tavuk etinde de yüzde 8'lik bir komisyon veriliyor. Şimdi, bu mağazalar ne kadar denetleniyor? Buraya giren ürün alındığı gibi fiyatı daha uygun olduğu için pazara mı sevk ediliyor, yoksa oradan gerçekten ihtiyaç sahiplerine ulaşması mı sağlanıyor? Ürünler bir sıra içinde yok olduğu gibi, gittiğiniz zaman, belli bir saatten sonra da zaten kapıları kapalı. Gidenler görmüştür. Çünkü umutla gidiyorsunuz Et-Balık diye ama yok öyle bir şey.

Kısa vadede, bir de burada, satışlarda, daha kurum yeni yapılanma sürecindeyken vadeli satışlarda teminat üzerinden fazla ürün verildiği ya da karşılıksız çekler alındığı ve bu yolla da zararların başladığı görülüyor. Bu konuda daha titiz olunması gerekiyor. Yani, yeniden bir fonksiyon kazanan kurumun bu konularda daha hassas olması gerektiğini düşünüyorum. Sözleşmenin durumu, piyasa koşulları, satış, bunların tamamının doğru irdelendiğinde daha yararlı olacağı noktasındaki düşüncemi belirtmek istiyorum.

Kombinaların kesim ve üretim kapasiteleri de irdelendiğinde, kesim ve üretim kapasitesi kullanım oranlarının çok düşük olduğu görülüyor. Buna rağmen kapasite kavramlarıyla maliyet karşılıklı olarak birbiriyle orantılı. Bu kapasitelerin daha verimli kullanılması sağlanınca maliyetler doğal olarak düşecek. Bu bağlamda, kurumda ne gibi çalışmalar yapılıyor?

Geçmiş yıllarda zarar eden kurumun bu tür yaklaşımla zararı katlanarak artacak. Yani, yeniden özelleştirmeden çıkarılan bir kurumun tekrar eskiye dönen ve bu anlamda, verimliliği sağlanamayan bir kurum olmasını, açıkçası, doğru bulmak mümkün değil.

Maliyetin altında satış yapılmaması belirtiliyor ama orada Millî Savunma Bakanlığının yıl içinde değil, yıllık program kapsamında bunu gerçekleştirdiği düşünüldüğünde, bence, kurumun Millî Savunmanın dışında da pazara daha fazla hâkim olması, ürün satışlarını geliştirebilmesi ve kendini bu anlamda da yenilemesi gerektiğini düşünüyorum.

Siğir eti maliyetinde önceki yıllara göre 2014' te -koyun etinde yüzde 6, parça siğir etinde yüzde 19- artış olmuş ve maliyette de gövde siğir etinde sapma yüzde 15, parça ette yüzde 15 oranında bir sapma görülüyor.

Keza, kurum -biraz evvel vekilim söyledi- Büyükbaş Besicilik Sözleşmesi'yle doğru bir işe yönelmiş, ancak oradan sonuç alamadığı için bu kez Kırmızı Et Üreticileri Birliğiyle bir iş birliğine girmiş. Burada olumlu bir sonuca doğru, herhâlde, gidiliyor. Ama bunun yaygınlaştırılmasının büyük yararı olacaktır, yani daha çok kişinin hayvan yetiştireceği bir destek sağlanıp oradan kesimin de sağlanmasıyla bu alanda da bir gelişme faydalı olabilir.

Kurumun zararında bir önceki yıla göre yüzde 100 artış var. Bu da dikkat çekici. Kurum mağaza ve bayilerinin temel et ürünleri, şarküteri ürünlerine talep oranında bir artış sağlanması beklenirken bu da gerçekleşmemiş.

Bir de mağazalardaki ürünlerin denetimleri kimler tarafından yapılıyor yani kurum tarafından mı yapılıyor? Bu anlamda yaşanan sorunlar var mı?

Askerî birliklere yapılan satışlarda analiz raporlarının olumsuz çıktığı ve ürünün doğal olarak size geri döndüğü var. Bu ürünü ne yapıyorsunuz, askeriye almadı, bize mi yediriyorsunuz, nasıl bir uygulama geliştiriyorsunuz? Bu, kuruma zarar mı yazıyor, analiz değerlerinizde, raporlarınızda, laboratuvarınızda bunlar görülüyor mu? Askeriyeyle birlikte, aynı biçimde bir sisteminiz yok mu yani kontrol sisteminizi onlar gibi kılınıp bu sorunların yaşanmaması mümkün değil mi?

Et fiyatlarının anormal arttığı dönemlerde kurum olarak ne yaptınız? Yani, şu anda etin pazardaki durumu belli, hayvan sayısı artmış ama et fiyatında da bir artma var.

Ayrıca, yine, burada, çok dikkatimi çeken bir şey var. Örneğin, ekonomik ömrünü tamamlamış araçların satışında trafik tescili yapılmamış, buradan kurum zarara uğratılmış. Motorlu taşıt vergisi ve trafik cezaları kuruma gelmiş, bunu da tahsil edemiyorsunuz. Neden ömrü tamamlanmış araç trafik tescili yapılmadan el değiştirdi?

2014-2018 Stratejik Plan Taslağı Kalkınma Bakanlığı tarafından onaylandı mı? Taslak planda, strateji ekibinin "Sunuş" bölümünde fiyat dalgalanmalarının ortadan kaldırılması, ürün arz ve talebinde istikrar sağlanması, piyasa düzenleme mekanizmasının oluşturulması, sektörde tarım rekabet koşullarını sağlayarak tekelleşmenin önüne geçilmesi hedefleri belirtiliyor. Kurumunuz, gerçekten, mevcut kapasitesiyle bunları sağlayacak bir pozisyonda mı? Bu anlamda, hazırladığınız rapor gerçekçi mi?

Bilgi yazılım sisteminde 2013 yılında başlayan çalışmalar neden hâlâ tamamlanamadı? Personle bu bağlamda 2011 yılından beri eğitim verilmesine rağmen sistemin kullanılmasında problemlerin yaşanması ve sistemin kullanılamamasının nedeni ne? Uzman personel sıkıntınız mı var?

Kombinalarda istihdam edilen personel sayıları açısından da bir uyumsuzluk görülüyor. Sincan Kombinasında 2014 yılında 28.813 büyükbaş hayvanın kesimi yapılmış, personel sayısı 236; Sakarya Et Kombinasında 6.979 kesim yapılmış, personel sayısı 103; Ağrı Kombinasında da 6.545 kesim yapılmış, personel sayısı 60; Bingöl Kombinasında 13.183 kesim yapılmış, personel sayısı 74. Bu rakamlar neden dengesiz? Yani kesilen hayvan sayısı çalışan işçi sayısıyla büyük bir orantısızlık gösteriyor.

Kurumda müşavir ve başuzman konumunda daha önce dairede birikimi olan müdürlerin kızağa alınması... Onların bu yeni süreçte daha verimli kullanılması mümkün değil mi? Eleman yetersizliği gerekçesiyle mali işler, personel ve üretimle ilgili dairelerde gerçek meslekleri muhasebeci ve mühendis olan, ancak işçi statüsünde bulunanların yaptıkları işe, kadroya geçirilmesi yönünde bir çalışmanız var mı? Kurumun personele ihtiyacı varken başka kurumlara neden görevlendirilmektedir?

22 boş lojman mevcut. Bu arada, Ağrı'da 30 Nisan 2015 denetiminde -Sayıştayın yaptığında- lojmanların kullanılmaz durumda olduğu, eksik ve kusurlu lojmanlar bulunduğu ifadesi yer alıyor. Bu nasıl bir şey?

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Tarih : 01/06/16

Saat :

Kayıt: KİT

Stenograf:

Uzman : Sayfa 48

Kuruluş kaynaklarının yapısında yabancı kaynak payı artış göstermekte ve tamamı kısa vadeli borçlardan oluşan bir yapı var. Yüzde 72,8 bankalara borç, kredi alınarak yürüyor. Bu denge giderek açıldığında, kurumun geleceği açısından risk değil mi? 2012 yılında Sincan Tavuk Kombinasında kümes hayvanlarının kesimleri, Kanatlı Hayvan Eti ve Et Ürünleri Üretim Tesislerinin Çalışma ve Denetleme Usul ve Esaslarına Dair Yönetmelik çerçevesinde teknik ve hijyen açısından uygun üretime geçinceye kadar ara verilmiş. Tekrar faaliyet sağlandı mı, yoksa bu ara verme devam ediyor mu? Sığır alımlarında yüzde 10 peşin, geri kalan otuz gün vadeli, yılın sonunda yüzde 50 peşine dönmüş, bakiye otuz güne çıkarılmış, satışınızla alışınız arasındaki bu vade farklarında bir uyum var mı?

2013 yılında, kuruma bağlı işletmelerde tüberküloz hastalığı 1.452, brusella hastalığı 87 baş olmak üzere 1.539 baş hayvana şarta bağlı kesim yapıldığı raporda var. 2014 yılında tüberküloz hastalığı 3.114, brusella hastalığı 399 baş olmak üzere 3.513 baş hayvan şarta bağlı kesilmiş. Kesilen hayvanların etleri, ilgili yönetmelikte belirtilen usullere göre kavurma yapılmış. Biz de kavurma en pahalı şey diye alıyorduk ama burada, Türk Gıda Kodeksi Yönetmeliği Etiketleme Kuralları Tebliği'nde, bu kavurmaların ambalajlarında şarta bağlı "kavurma" yazısı mecburiyeti bulunmadığından siz de bunu etiketlerinizde yazmıyorsunuz. Zoonoz hastalıklar, hayvandan insana geçen hastalıklardır. Hiçbir besinin sıfır riski olmadığından sizin kurum olarak bunların etikette yer alarak tüketicinin aldığı üründe böyle bir durumun olduğunu bilmesini sağlamak açısından, bir kurum iyi niyeti göstergesi olarak ilgili birime, yani bununla ilgili belirleyici kuruma bunun da yazılması gerektiğini ifade eden bir girişiminiz oldu mu? Yani etikette bu tür kavurma yapılan hayvanların mevcuttaki hastalıklarını da ifade eden bir tanımla yazılması yönünde bir girişiminiz oldu mu? Çünkü alan kişi onun hastalıklı bir hayvanın kavurması olduğu bilgisine sahip değil, o zaman bir tüketicinin aldatılması var; bu bağlamda bir girişimde bulundunuz mu?

Sincan İlçe Tarım ve Hayvancılık Müdürlüğü kombinada yaptığı incelemede yüzde 100 dana sosis ve kangal sucuk için yapılan kontrollerde Mikrobiyolojik Kriterler Tebliği'ne uymadığı... Bu anlamda da ceza kesilmiş, dava konusu olmuş ve dava da kaybedilmiş. Kurumunuzda üretilen ürünlerin hijyen konusunda sorunu mu var, yoksa Sincan Kombinasında gerekli denetimlerden kurum mahrum mu?

Şüpheli ticari alacaklar 908 bin lira. Bu durumda gerekli irdelene yapıyor mu?

Yurt dışından getirilen hayvanlardan Turgut İtikyıldırım firmasının alacakları sözleşme gereği söz konusu kişiye ait mezbahada yurt dışından getirilen canlı hayvanlardan acil kesilmesi gerekenlerin kesilerek kuruma teslim edilmesi hizmet alımında kesilen hayvanların bir kısmının zayıf hayvanlarla değiştirildiği raporda yazılıyor. Ben şaşardım. Yani normalde kesimi gereken hayvan yerine zayıfı kesilip birileri menfaat sağlıyor. Bu konuda ne yapıldı?

Sakarya Kombinasında 456 bin lira sayım ve tesellüm tutanağında kurumca ithal edilen sığırlardan noksan çıkan 143 sığır olduğu görülüyor. Bu konudaki durum dava konusu, nedir?

Keza kurum tarafından getirilecek canlı hayvanların ithalat ihalesini üstlenen Altınstern firmasının sözleşmesi kapsamında ülkeye getirilecek hayvanların tahlil ve analiz ücretlerini ödemeyi üstlenmesine rağmen ödememesi... Bu anlamda ne yapılmıştır, neden burada bir açık vardır, niye bu gerçekleşmemiştir?

Akaryakıt giderleri dikkate alındığında, kurumdaki 9 ve 36 yaş arasında olup ekonomik ömrünü tamamlayan araçların elde çıkarılması yönünde bir girişiminiz var mı?

Bir de, tabii, tamire giden bir araç, 23 bin liralık araç tamire gitmiş geri gelmemiş, ortadan kaybolmuş; bu nasıl gerçekleşmiştir?

Bu konularda da bilgilendirirseniz memnun olurum.

Ben başında söyledim, tekrarlamak istiyorum: Et ve Süt Kurumunun çok çok önemli bir kuruluş olduğuna, bu kuruluşun geçmişteki özelleştirmeden önceki bazı kamu kuruluşlarında yaşanan ve özelleştirmenin de yolunu açan yanlışlardan alınarak yeniden yeni bir anlayışla piyasaya girmesi, destek olması, düzene sokması ve bu anlamda gelişim sağlamanın önemli olduğuna inanıyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Ben teşekkür ediyorum.

Sayın Genel Müdürüm, buyurun.

ET VE SÜT KURUMU GENEL MÜDÜRÜ MEHMET ÜNAL YILMAZ – Sayın Başkanım, küçük çiftçi veya üreticilerimizden bizimle sözleşme imzalamak isteyip de sözleşme imzalamadığımız hiçbir üreticimiz veya besicimiz yoktur.

Kurum dışında geçici görevli olan şu anda bir tek personelimiz vardır, onun da geçici görevinin sonlandırılması için gerekli yazışmayı yapmaktayız.

Franchising mağazalarımızın denetimi belli bir program dâhilinde yapılmaktadır. Genel Müdürlükten arkadaşlarımız görevlendirilmekte, kombinalarımızdan da elemanlar gönderilmektedir. Ayrıca, bilgi edinmede oradan alışveriş yapan vatandaşlarımızın haftalık 10-12 arası gelen talepleri değerlendirilmekte, bu şekilde ciddi bir denetime tabi tutulmaktadır.

Askeriyeden iade olan etlerin eğer referans değerlerin altında olması söz konusu ise imha edilmesi yüzde 100'dür.

Geri kalan sorulara yazılı cevap vereceğim.

Arz ederim efendim.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – İmha ettiğinizle ilgili personel mi sorumlu, yoksa kuruma zarar mı yazılmaktadır? Çünkü meydana gelen olumsuzluğun sorumluluğunu birisiniz üstlenmesi lazım.

ET VE SÜT KURUMU GENEL MÜDÜRÜ MEHMET ÜNAL YILMAZ – Elbette ki gereken neyse yapılıyor mevzuat çerçevesinde Sayın Vekilim. Kişi kusuru varsa rücu edilir.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Tarih : 01/06/16

Saat :

Kayıt: KİT

Stenograf:

Uzman : Sayfa 49

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Mağazalarla ilgili -burada veride var- daha yeni sayılacak bir düzenlemeyle başladığı için ödeme yapmayan, şu anda maliyet açısından kuruma külfet olan yerler raporda var. Bunu siz de okumuşsunuzdur. Daha hassas olunmasında büyük yarar olduğunu düşünüyorum.

ET VE SÜT KURUMU GENEL MÜDÜRÜ MEHMET ÜNAL YILMAZ – Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Et ve Süt Kurumu Genel Müdürlüğünün 2013 ve 2014 hesap dönemlerine ilişkin sonuç bölümlerini ayrı ayrı okutup ibranıza sunacağım.

2013 yılını okutuyorum:

Sonuç:

Et ve Süt Kurumu Genel Müdürlüğünün 2013 yılı bilançosu ve 45.447.294,94 TL dönem zararıyla kapanan gelir tablosu tasvibe sunulur.

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

2014 yılını okutuyorum:

Sonuç:

Et ve Süt Kurumu Genel Müdürlüğünün 2014 yılı bilançosu ve 91.141.508,28 TL dönem zararıyla kapanan gelir tablosu tasvibe sunulur.

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

Et ve Süt Kurumu Genel Müdürlüğünün 2013 ve 2014 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri sona ermiştir.

İller Bankası Genel Müdürlüğünün 2013 ve 2014 yılları bilanço ve netice hesaplarını görüşmek için 2 Haziran 2016 Perşembe saat 10.30' da toplanmak üzere birleşimi kapatıyorum.

Kapanma Saati: 16.30

