

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

YASAMA DÖNEMİ

24

YASAMA YILI

3

DIŞİŞLERİ KOMİSYONU

TUTANAK DERGİSİ

21 Şubat 2013 Perşembe

DIŐIŐLERİ KOMİSYONU
GÖRÜŞME TUTANAKLARI

21 Şubat 2013 Perşembe

----0----

K O N U

Sayfa

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleőtme Bakanı Binali Yıldırım'ın ölkemizin uluslararası ulaştırma hatları konusundaki politikaları hakkında sunumu

1:17

İ Ç İ N D E K İ L E R

Sayfa

BİRİNCİ OTURUM

1:17

Binali YILDIRIM (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleőtme Bakanı)	(İzmir)	1:4, 5:11, 11:14, 14:17
Suat Hayri KAYA (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleőtme Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı)		4:5
Rıfat SAİT	(İzmir)	5
Sinan OŐAN	(İğdır)	6, 7, 10, 13:14, 15:16, 17
Bilal EKŞİ (Sivil Havacılık Genel Müdürü)		7
Özay ATBAŞ (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleőtme Bakanlığı Genel Müdür Yardımcısı)		10
Erol YANAR (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleőtme Bakanlığı Strateji Geliştirme Baőtkanı)		11
Osman Oktay EKŞİ	(İstanbul)	11, 12
Tunca TOSKAY	(Antalya)	13, 15
Osman Taney KORUTÖRK	(İstanbul)	14, 16
Osman Aşkın BAK	(İstanbul)	16:17

Aılma Saati: 11.12

Kapanma Saati: 13.25

21 Şubat 2013 Perşembe

BİRİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 11.12

BAŞKAN: Volkan BOZKIR (İstanbul)

BAŞKAN VEKİLİ: Muhammed ÇETİN (İstanbul)

SÖZCÜ: Osman Aşkın BAK (İstanbul)

KÂTİP: Gönül BEKİN ŞAHKULUBEY (Mardin)

_____0_____

BAŞKAN – Toplantı yeter sayımız vardır.

Dışişleri Komisyonunun 24' üncü Yasama Dönemi, Üçüncü Yasama Yılı, 17'inci toplantısını açıyorum.

Bugün, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanımız Sayın Binali Yıldırım davetimizi kabul ederek Komisyonumuzu şereflendirdiler. Kendisine teşekkür ediyoruz. Bugün burada hem basınımızdan hem Komisyonumuzdan gördüğümüz son derece kalabalık katılım da Sayın Bakanımızın ne kadar zamanlı bir şekilde buraya teşrif ettiklerinin delili.

Ülkemizin uluslararası ulaştırma hatları konusundaki politikaları hakkında Sayın Bakanımız bir sunum yapacaklar. Tabii, artık dış politika eskiden olduğu gibi tek boyutlu değil -ekonomi, ulaştırma, haberleşme, enerji- çeşitli boyutlarla gerçekten çok daha karmaşık ama çok daha önemli katkılarla yürüyor. Onun için bugün Sayın Bakanımızın Komisyonumuza yapacağı sunum aslında dış politikamızın da çok önemli bir unsurunu teşkil ediyor.

Sayın Bakanımız, tekrar “Hoş geldiniz.” diyorum.

Ne kadar uygun bulursanız, basınımızla ne kadar birlikte olmamızı arzu ederseniz ona göre biz tedbir alıyoruz.

Size sözü veriyorum, buyurun efendim.

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

Sayın Başkan, Dışişleri Komisyonumuzun çok değerli üyeleri; öncelikle bana ve Bakanlığımızdaki çalışma arkadaşlarımıza bu fırsatı verdiğiniz için sizlere teşekkür ediyoruz.

Bugün Bakanlığımızın çalışmalarıyla ilgili mümkün olabildiğince özet mahiyette bir sunum yapacağız. Bakanlığımızın, sizin ifade ettiğiniz gibi, dış ilişkilerle ilgili çalışmalarından da ayrı bir başlık olarak bahsedeceğiz.

Ulaştırma ve haberleşme sadece yurt içindeki ağların geliştirilmesi, bölgesel farklılıkların ortadan kaldırılmasıyla sınırlı değil, aynı zamanda, başta ülkemizi çevreleyen komşu ülkeler olmak üzere, dünyanın birçok ülkesiyle gerek ulaşım gerek iletişim bakımından bağların güçlendirilmesi şarttır. Bu bakımdan, sunumu iki başlık altında kurguladık. Genel olarak bizim projelerimizden bahsedeceğiz ve projelerimizin ikili, çok taraflı ülkelere ilişkilerimize nasıl yansıdığı ve bunların etkilerinin, sonuçlarının ne olduğu hususunda da değerli Komisyon üyelerimizi bilgilendirmiş olacağız.

Basının, tabii, süre sonuna kadar takip etmesi bakımından bizim için bir sorun yok ama takdir sizindir, yani görüntülerini alırsınlar benim teklifim, daha sonra gerekirse bir açıklama zafiatınız yapabilir diye düşünüyorum. Takdirinize.

BAŞKAN – Sizin uygun bulduğunuz yerde...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Sunumun kopyasını da tamamen basın mensuplarına dağıtabiliriz. Aksi hâlde onların da işleri güçleri var, meşgul etmeyelim.

BAŞKAN – O zaman, basın mensuplarımıza burada yapacağınız bilgilendirmenin kopyasını verelim efendim, hem de teşekkür edelim. Sabahtan beri gerçekten çok yoğun bir şekilde ilgi gösterdiler.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Elektronik ortamda ve kâğıt ortamında arkadaşlar dağıtacaklar.

(Basın mensupları dışarı çıkarıldı)

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Sayın Başkan, çok değerli Komisyon üyeleri; başlamadan önce, izninizle, ben çalışma arkadaşlarımı size bir tanıtmak istiyorum.

(Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Binali Yıldırım beraberindeki bürokratları tanıttı)

BAŞKAN – Sayın Bakanım, çok teşekkür ediyorum, bu kadar gerçekten üst düzey bir heyetle teşrif etmeniz Komisyonumuza verdiğiniz önemin de göstergesi, ayrıca teşekkür ediyoruz.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Efendim “Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Uhdesindeki Projeler ve 2023 Hedefleri” diye birinci başlığımız bu. Bu çerçevede, ilk gördüğünüz diyagramda Bakanlığımızın toplam kamu yatırımları içerisindeki payını görüyorsunuz. Bu pay 2003 yılından bu güne, geçtiğimiz on yılda sürekli artış göstermektedir. Maviyle gösterilenler bu oranları ifade ediyor. 2012 yılında yüzde 44 mertebesine çıktık, 2003’te yüzde 17’ydi. Dolayısıyla şunu rahatlıkla diyebiliriz: Toplam merkezî bütçeyle yapılan yatırımların yarıya yakınını Bakanlığımız gerçekleştirmektedir. Bugünkü fiyatlarla yatırımlarımızın tutarı 137 milyar liraya ulaşmıştır. Bunların içerisinde küçük bir parça kamu-özel ortaklığıyla bitirilmiş projelerdir ama kamu-özel ortaklığıyla devam eden önemli miktarda ve maliyet olarak da ciddi bir proje stokumuz vardır, bunları ilerleyen slaytlarda daha rahat göreceğiz.

Ulaştırma sektörü hem büyümenin hem istihdamın hem de ülke kalkınmasının lokomotif sektörlerinden bir tanesidir. Bakanlığımızın bu alandaki doğrudan istihdama katkısı 202.352 kişidir. Sektörün oluşturduğu istihdam ise 1 milyon 347 bin düzeyindedir. Çalışan şantiye sayısı, faal olarak, 1.463 adettir. Tabii bunların alt, küçük şantiyeleri, alt yükleniciler buna dâhil değil.

Bu görsel, üçüncü Boğaz Köprüsü’nün tasarım projesidir. Üçüncü köprü dünyada ilk defa demir yolunu da bulunduran bu kadar geniş açıklıklı bir köprüdür. Köprü platform genişliği 55 metredir. Dört şerit gidiş, dört şerit geliş ve ortasında da bir gidiş, bir geliş demir yolu hattı mevcuttur. Bu proje hemen hemen aslına yakın bir tasarımdır. Bunların kule yükseklikleri 320 metre civarındadır. Şu anda İstanbul’daki en yüksek yapı konumundadır.

Bu proje, tabii, biliyorsunuz yap-işlet-devret modeliyle gerçekleştirilen bir projedir. Fiilen ihalesi yapılmış, inşaatla başlama çalışmaları, sondaj çalışmaları, şantiye yeri belirleme, güzergâhla ilgili çalışmalar tamamen bitirilmiştir. Köprü, artı, katılım yollarıyla birlikte 130 kilometrelik yoldan oluşmaktadır. Bedeli de 5 milyar Türk lirası civarındadır. Yapım dâhil işletme süresi de on bir yıl üç ay, yanlış hatırlamıyorsam. Daha sonra geleceğiz oraya.

Kara yollarımızdan öncelikle bahsetmek istiyorum. Kara yollarımızda yol ağımız, görüldüğü gibi, 65.444 kilometre civarındadır. 63.143 de 2003’te vardı. Ağa alınan yeni yollarla 65 binin üzerine çıktı. 2003’teki bölünmüş yol oranımız toplam yol ağımıza göre yüzde 10 mertebesindeyken 2012 sonu itibarıyla bu oran yüzde 34’e çıkmıştır. Burada önemli bir mesafe aldığımızı rahatlıkla ifade edebilirim. Sathi durumunda da doğrusu günden güne iyileşme mevcuttur. Yollarımız hâlâ ağırlıklı olarak sathi kaplamalı yollardır ama en baştaki diyagrama bakılırsa, sıcak karışım dediğimiz sıcak asfalt kaplama oranı gittikçe artmaktadır. Yani 8.652’den 13.840 kilometreye çıkmıştır. Bundan sonraki ağırlıklı işimiz, yaptığımız bölünmüş yolların sıcak kaplama asfaltla daha da standardını geliştirmek olacaktır.

Hafif bir görsel var bu bölünmüş yollarla ilgili süreci anlatan. 6.101 kilometreyle başlamıştık. Yapılan yollardan örnekler gözüküyor. Şu an itibarıyla 22.253 kilometreye ulaşmış bulunuyoruz 6.101 kilometreden.

Kısacası, bizim bölünmüş yollarla ilgili on yıl içerisinde yaptığımız çalışmaları bu harita en iyi şekilde ifade ediyor. Birinci harita, üstteki harita bölünmüş yol ağımız 2003’teki. İkinci harita da 2012 sonu itibarıyla bölünmüş yol ağımızı gösteriyor. Doğrusu o dönemde otoyollar dışında şehir giriş çıkışlarındaki bölünmüş yollar dışında fazla bir bölünmüş yol yoktu. Şu anda bölünmüş yol ağı yetmiş dört ilimizi tamamen kapsamaktadır.

Bölünmüş yolların tabii birçok faydası var- bunların ekonomiye doğrudan katkıları, dolaylı katkıları, trafik güvenliğine katkıları, çevreye katkıları- ama burada ben sadece üç tane önemli katkıyı ön plana çıkarmayı tercih ettim. Bir tanesi, bölünmüş yollarda havaya verilen yanmış gazlardaki azalma 2,33 milyon ton mertebesinde gerçekleşmiştir. Bu “karbondioksit ticareti” dediğimiz şeye ciddi anlamda bir katkıdır. Yani uluslararası çevrelerde bize sürekli karbondioksit miktarını azaltma yönünde baskı vardır, Kyoto Protokolü çerçevesinde. Bu bölünmüş yolların o anlamda ciddi, olumlu bir katkısı olduğunu söyleyebiliriz.

Bölünmüş yollarla ilgili bir başka enteresan bulgu da şu: Akaryakıt ve zaman tasarrufundan elde edilen yıllık gelir 14,6 milyar TL’yi bulmaktadır. Bu toplamı. Son on yılda yapılan 10,5 milyar TL ve toplam 22.253 kilometreyi esas aldığımızda bu oran neredeyse 15 milyarı bulmaktadır. Buradan da şu sonucu çıkarabiliriz: Bölünmüş yollar esasında kendi kendini beş yıldan az bir sürede amorti eder hâle gelmiştir.

Bir başka önemli grafik, sevindirici bir gelişme: Türkiye’de son on yılda motorlu araç sayısı yüzde 100’den fazla arttı, 8,5 milyondan 17 milyon 200 bine ulaştı. Seyahat miktarları da çok arttı. Bunlar da neredeyse yüzde 100 mertebesinde arttı. Uluslararası standartlarda taşıt/kilometre başına, milyon ölçeğinde, can kaybı 100 milyon taşıt/kilometre olarak veriliyor. Bu ölçeğe göre 2003 yılında Türkiye’de 5,72’ydi yani milyon taşıt/kilometre miktarımız -milyar oluyor artık bu- 52.349’ken ölüm oranı 5,72’ydi. 2012 tahmini değeri 90.625 milyon taşıt/ kilometre başına can kaybı 3’e gerilemiştir. Bu, Avrupa Birliği’nin üst sınırındır. Dolayısıyla, şu anda

bölünmüş yollar nedeniyle can kaybında yüzde 41 azalma olduğunu rahatlıkla söyleyebiliyoruz. Ayrıca, yol kusurunun kazalardaki payı da 5'inci dereceye gerilemiştir ama bir gerçeği de burada ifade etmekte yarar var: Hâlâ, tabii, kazalarda en büyük etken insan unsurudur. Kazaların yüzde 87'si insan unsuruyla yani insandan kaynaklı olduğunu da istatistikler maalesef gösteriyor.

Projelere kısa kısa değineceğim. Az önce ifade ettiğim Boğaz Köprüsü ve Otoyol Projesi. Köprü 1.875 metre, 73 adet tünel, viyadük var güzergâhta. Bu köprünün devreye girmesiyle birlikte güzergâhta bir yılda sağlanacak enerji tasarrufu, yani buna "akaryakıt tasarrufu" dememiz daha doğru, 1 milyar 450 milyon, ayrıca iş gücünden 335 milyon dolar, toplam 1 milyar 785 milyon dolar doğrudan ekonomik fayda sağlanması söz konusu. Bu tabii, ayrıca İstanbul'un transit trafiğini de rahatlatacak, o da ayrı bir konu. Bu, dediğim gibi, kamu-özel ortaklığıyla gerçekleştirilen bir projedir.

Kamu-özel ortaklığıyla gerçekleştirilen bir başka proje de Marmaray'ın hemen güneyinde İstanbul Boğazı kara yolu tüp geçişi "Avrasya Tüneli" de deniyor buna. Bu da toplam başlangıcından bitimine yaklaşık 15 kilometredir. Tek tüptür, altlı, üstlü iki tüptür. Kamyon dışındaki küçük ticari araçlar dâhil otomobillerin geçişine göre planlamıştır. Bu da bir yap-işlet-devret projesidir. Burada da yapım süreci hâlen devam ediyor. 2015 sonu itibarıyla burayı da hizmete almayı hedefliyoruz. Şu anda yaklaşım tünelleri yapılıyor. Deniz dibinde en derin yeri 108 metredir. Dünyada böyle bir derinlik yok. Yani deniz geçişi toplam 5 kilometre civarında ve burada sıfırdan 108 metreye kadar bir tünel eğimiyle geçiş olacak çünkü orada bir derin yarık var, o kısmı da, 150 metrelik kısmı da elastik bağlantıyla geçecek. Diğeri deniz dibinden tünelle geçecek, ortada bir yer, 150 metrelik bir yarık var, çok derin bir yarık. Orayı da borulardaki elastik bağlantılar olur ya onlara benzer elastik bir tüple geçecek. Bu da deprem riskine karşı alınmış bir tedbir, yeni bir teknoloji.

Değerli arkadaşlar, diğer önemli bir yap-işlet-devret projemiz İstanbul-İzmir Otoyolu ve İzmit Körfez Geçiş Köprüsü'dür. Bu proje de büyük bir proje. Yaklaşık Türk lirası olarak 13 katrilyon civarında bir tutarı vardır projenin. Projenin bir önemli özelliği, İzmit'te yani Gebze'yle Hersek Burnu arasındaki köprü toplam uzunluğu itibarıyla dünyanın 3'üncü büyük köprüsü olacaktır. 3.600 metre toplam uzunluğu vardır. Bunun da çalışmaları devam ediyor. 2015'e kadar Bursa'ya kadar, köprü dâhil, açılışını gerçekleştirmiş olacağız. Şu anda -bu da son yıllarda tabii- ilk yıllarda yollarımızda fazla tünel ve viyadüke yer vermemiştik ancak bu konudaki teknoloji geliştiği için, bir de tabiri caizse, kolay yerleri önce yaptık tabii, dağlara rastlayınca orada ya yolumuzu değiştireceğiz ya da tünelle girecektik. Bunun çalışmasını yaptık tünel ve viyadüklü çözümün daha doğru olduğuna karar verdik biraz zor olmasına rağmen ve şu anda zannediyorum 113 kilometre son on yılda yaptığımız tünel miktarı var. Bundan daha önce de 50 küsur, 48 kilometre vardı, on yılda 113 kilometre tüneli de yollarımızda yapmış bulunuyoruz. Cankurturan Tüneli, Ovit Tüneli, Ünye çevre yolu, Ordu çevre yolu, Bolu Dağı, o bilinen meşhur tünel, o da çok uzun sürdü tabii, son zamanlarda bitti. Bu şekilde her yerde var bu tünellerden. Şu anda devam edenlerin Ilgaz Dağı Tüneli, Malatya-Diyarbakır-Elâzığ arasında var, Adıyaman-Malatya arasında var, Şırnak-Cizre arasında var, birçok yerde var, zamanınızı almak istemiyorum. Yani şurada görüldüğü gibi 2,3 milyar TL'lik harcamayla 101 kilometre civarında da köprü bugüne kadar gerçekleştirmiş durumda.

Bu biraz, Dışişleri Komisyonu açısından daha ilginç bir diyagram olabilir: Burada gördüğünüz gibi, taşımalarda bizim hinterlandımızda, çevremizde bulunan ülkelerle hangi koridorlarımızın olduğu gözüküyor. Özellikle olarak deniz otoyolları var ve kara koridorları var. Deniz otoyolları daha ziyade Avrupa'ya İtalya üzerinden, Fransa üzerinden ve Afrika'ya Mısır ve Lübnan üzerinden, Karadeniz'de de Ukrayna, Rusya bağlantılarımız var. Evvelsi gün Samsun'da Rus meslektaşımızla Samsun-Kavkaz tren ferri hattının da açılışını yaptık. O olaylı günde biz de oradaydık. Çok güzel bir proje. Oldukça önemli bir kombine taşımacılık açısından demir yolu ve deniz yolunun birlikte kullanıldığı bir projedir. Deniz otoyolları konusunda biz Avrupa'da en iyi ülkeyiz. 1990-91 Balkan krizinde, savaşında keşfedilmiş bir yoldur, güzergâhtır. Bugün Avrupa'yla olan ticaretimizin yüzde 85'inden fazlasını bu yollarla yapıyoruz. Kara yolu geçişleri çok olduğu için tabii, dört ülkeyi, beş ülkeyi ilgilendiriyor. Burada ciddi zaman kayıpları ve maliyet artışları söz konusu. Bu yönden, deniz otoyolları çok daha etkin kullanılıyor. Kara taşımacılığı daha ziyade Türki cumhuriyetlere, Orta Doğu'ya gerçekleşiyor. Rusya'ya yapılan, Ukrayna'ya, Litvanya'ya, Baltık cumhuriyetlerine yapılanlar da kara artı kara-deniz kombine taşımacılığı şeklinde gerçekleşmiş oluyor.

Kara yolu taşımacılığında çok önemli bir reformu hayata geçirdik. 2003 yılında bunu yaptık. Bu reformun iki boyutu var: Bir tanesi, uluslararası alanda ciddi bir çalışma yaptık. "ECMT" denilen, şu anda "ITF" diye ismi değişen Uluslararası Taşımacılık Forumu, bir nevi bu "taşımacılığın Davos'u" diye de adlandırılıyor. Burada Türkiye'nin maalesef hakları çok eski yıllara göre belirlenmişti. 1971'de Arnavutluk'la bize aynı kotayı vermişler. Yıllık kota 141, "Çok Geçişli İzin Belgesi" bunun adı. Biz bu konuda çok ciddi çalışmalar yaptık. Bu kota miktarı, bu sayı şu anda 3.715'e yükselmiş durumda, temel kotamız da 141'den 509'a çıktı. Yani bu ITF

içerisinde Türkiye 23'üncü ülke konumundayken şu anda Rusya, Almanya'dan sonra 3'üncü konuma yükseldi. Arkadaşlarımız hatırlatıyor, 2012 yılı itibarıyla biz 1'inci sıraya yükselmişiz. Tabii, taşımacılığı artık bazı ülkeler bırakıyorlar. Taşımacılık mesela, Almanya yapmıyor, yeni Avrupa Birliği'ne giren üyeleri kullanarak onlara yaptırıyorlar bu işi ve hem onları desteklemek amacıyla hem de kendileri de -çok, tabii, zahmetli bir iş- daha teknolojik işlere zaman ayırıyorlar.

Demir yolu sektörüne geldik. Demir yoluyla ilgili de bir görsel var, kısaca onu da arz edelim.

Bu, baştan yani ham bir araziden bir demir yolunun yapılışıyla ilgili kısa bir kesit, gerçek bir kesit gösteriyor. Bunlar şu anda fiilen yaptığımız çalışmalardan örnekler, başka yerden alıntı değil. Viyadükler, tüneller, dolgular, yarmalar ve nihayet... Bu zannediyorum İstanbul-Ankara yüksek hızlı treninin Bilecik-Sapanca arasındaki bölümünden bir görüntü. Nihayet iş tamamlandı ve tren Eskişehir-Ankara seferine başladı.

Şimdi, demir yollarında, tabii, siz çok iyi biliyorsunuz, demir yollarının tarihini anlatacak değilim ama demir yollarının bir parlak geçmişi var bir de maalesef talihsiz geçmişi var. Cumhuriyetin ilk yıllarından 1946'ya kadar demir yolları bu ülkenin yükünü taşıyan en öncelikli sektörlerinden biriydi. Bunda da Büyük Atatürk'ün iradesi ve ortaya koyduğu hedefler vardı ama 1950'den itibaren Türkiye'de temel bir politika değişikliği, bütün dünyayı saran otomotivdeki gelişmeyle beraber başlıyor ve demir yolları âdeta uyumaya terk ediliyor yani demir yolları ondan sonra hep güç kaybetmiş. Bu güç kaybı elli yıl-altmış yıla yakın devam etmiş ve bu dönemde hakikaten dedik ki: "Yani burada bir karar vermemiz lazım. Bu karar, ya bu işten vazgeçeceğiz yahut da bu demir yolları Türkiye'nin istiklal mücadelesiyle özdeşleşmiş bu önemli sektörü ayağa kaldıracaktır." İkinci kararı verdik ve ciddi bir çalışma başlattık, yatırım miktarları da bu çalışmayı yansıtıyor aslında. 2003'te 251 milyon liralık yatırım bütçemiz varken şu anda, 2012'de 4 milyar 112 milyon yatırım yapmışız, 2013'te de 4 milyar 700 milyonluk bir yatırım hedefimiz var. Burada tabii, üç tane ana konuya yoğunlaşıyoruz: Bir tanesi, yeni hat yapımı. Yeni hatları da ikiye ayırıyoruz, yüksek hızlı tren ağları ve konvansiyonel ağlar. Konvansiyonel ağlarda da bir "iltisak hattı" dediğimiz hatlar yani bağlantılar, organize sanayilerden ana hatlara bağlantılar, limanlara bağlantılar. Diğeri de normal mevcut hatların daha da kurplarının düzeltilmesi, "relokasyonu" dediğimiz çalışmalar. Bir başka çalışma da mevcut hatların tamamen yenilerek elden geçirilmesi. Bu çok uzun ve zahmetli bir iş ama bugüne kadar bu alanda, şöyle söyleyeyim, 11 bin kilometrelik çekirdek ağın 7 bin kilometresinin biraz üzerinde bir miktarı tamamen yeniledik, elden geçirdik, geriye kalan kısımlarda da çalışmamız devam ediyor ama yapmamız gereken iki tane önemli iş var, onlara da başladık. Bizim maalesef demir yolu hatlarımız tek hat, bu bir dezavantaj, daha kötüsü, sinyalsiz, yani yüzde 90'ı sinyalsiz, bir başkası da, yüzde 80'i de elektrikli değil, dizelli hatlar. Bunların birçok dezavantajı var tabii, işletmeciliği olumsuz etkiliyor. Hele hele sinyalsiz olmaları işletmede kapasite sorunu çıkarıyor, A noktasından B noktasına gidebilmek için öbür trenin orada beklemesi gerekiyor. Bunları peyderpey sinyalli hâle getiriyoruz, elektriksiz hatları elektrikli hâle getiriyoruz ama çift hat yapma işi biraz daha zaman alacak çünkü o başlı başına büyük bir proje. Onu şu anda yeni yaptığımız projelerde gerçekleştiriyoruz yani hızlı tren projelerinde ve bağlantı hatlarında gerçekleştiriyoruz. Bu bağlamda biz Avrupa Birliği IPA fonlarından bugüne kadar hem proje başına hem de miktar olarak en fazla hibe kaynağı kullanan Bakanlığımız. 2 projede 500 milyon euronun üzerinde bir kaynak kullandık, kullanıyoruz. Bir tanesi, Ankara-İstanbul yüksek hızlı trenin Köseköy Gebze arası, üç hatta çıkarılması, hızlı tren standardına çıkarılması, 200 milyon euro. Diğeri de Karabük-Irmak demir yolu hattının rehabilitasyonu ve sinyalli hâle getirilmesi, o da 300 milyon euro civarında. Toplam 500 milyon euroluk bir hibe kaynağını IPA kapsamında kullandık. Türkiye başka projelere de kullanıyor ama her biri 50 bin euroluk, 200 bin euroluk, tabiri caizse, sosyal sorumluluk projeleri. Bu bakımdan, en anlamlı bu fondan yararlanan Bakanlığımız. Şu anda Filyos Liman Projesi için 300 milyon euroluk bir teklif yaptık maalesef Güney Kıbrıs bunu bloke etti "Bu, limanlara erişimle ilgili bir projedir. Dolayısıyla, Kıbrıs sorunuyla da bağlantılıdır." diyerek bunu engellemeye çalışıyor. Burada biz mücadelemizi sürdürüyoruz. Geçen hafta Müsteşar Yardımcım iki gün boyunca gitti, müzakere etti; sizlerin bu konuda desteğine ihtiyacımız var bu blokajı kaldırmak için.

İstersen kısaca ne durumdayız onu bir izah et.

Bu çok önemli bir konu bizim için çünkü bunu başarabilirsek 300 milyon euro hibe Filyos Projesi için almış olacağız yoksa kendi kaynağımızdan yapacağız; yaparız, yine yaparız ama hakkımız olan bir kaynak olduğunu düşünüyoruz.

Kısaca özet verirseniz...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SUAT HAYRİ KAYA – Filyos Limanı, Avrupa Birliği hibe fonlarından yararlanmak suretiyle yapmayı planladığımız ve önceliklendirdiğimiz beş büyük projeden bir tanesi. Demir yolu projelerinde herhangi bir sorun yok, Sayın Bakanımın belirttiği gibi onlar yürüyor ama Filyos bir liman projesi olduğu için Güney Kıbrıs biraz da arkasında Yunanistan'ın örtülü desteğiyle özellikle bizim Kıbrıs'a uyguladığımız ambargoyu,

onların gemilerini limanlarımıza sokmadığımız için Avrupa Birliği'nin ilgili birimleri nezdinde yoğun bir lobi yaparak serbest giriş hakkının Rumlara da tanınmaması hâlinde bu projenin desteklenmemesi ve yaptırılmaması yönünde bir kampanya yürütüyor. Tabii, bunu çok açıkça ifade edemiyorlar ama bürokrasi içinde ciddi bir engel var. Biz de mücadele ediyoruz. Yüce Meclisimizin üyelerinin de desteği, bu konuda bilgisi olursa...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Nerede proje kararı şimdi?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI SUAT HAYRİ KAYA – Proje şu anda Avrupa Birliği'nin bölgesel kalkınmayla ilgili genel müdürlüğünde. Rekabet kurumuna soracaklarını söylediler, "DG Competition" adlı birimlerine soracaklar. Rekabet kurumundan olumsuz bir cevap gelirse, korkarım, ona sığınacaklar ama hem genişlemeden sorumlu ilgili birimler DG Enlargement hem de rekabet kurumunun sağduyulu bir karar vermesini bekliyoruz. Bir yirmi gün-bir ay içinde muhtemelen bir sonuç elde etmiş olacağız.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir)– Evet, bu gördüğünüz proje Marmaray Projesi'dir. Marmaray Projesi'ne de "asrın projesi" diyoruz çünkü 1860'ta Abdülmecit Efendi tarafından ilk defa gündeme getirilmiş ve 1904 yılında da Sultan II. Abdülhamit projelerini yaptırmış Fransızlara. Tabii, bugün de inşallah bu sene sonu itibarıyla proje hayata geçecek yüz yıl aradan sonra.

Projeye ilgili bilgiler var. Deniz dibinden 1.400 metrelik tünel var 60 metre derinlikte. Tek yönde bir istikamette saatte 75 bin, geçiş süresi Üsküdar'dan Sirkeci'ye dört dakika. Toplam karada ve denizde tünel uzunluğu 15 kilometreyi buluyor. Projenin toplam boyu 88 kilometre, diğerleri yüzeyden gidiyor.

Bu da yüksek hızlı tren hatlarının şu anda planlaması gözüküyor. Kırmızı hatlar, yapılıp işletmeye alınan güzergâhları gösteriyor, Ankara-Konya, Ankara-Eskişehir. Maviler, yapımı devam eden, sarılar da bu yıl içerisinde ihalesi yapılacak olanları gösteriyor. Burada şunu söyleyebiliriz rahatlıkla: Şu gördüğünüz yüksek hızlı tren ağıyla önümüzdeki üç-dört sene içerisinde toplam ülke nüfusunun 36 milyonunun yaşadığı 15 şehrimiz birbiriyle yüksek hızlı trenle bağlanmış olacak. En uzun hat, mesela, diyelim, İstanbul-Erzincan arası, o da beş buçuk saat bir sürede gelmiş olacak. Ankara'ya iki buçuk saat, Ankara-İstanbul da üç saat, beş buçuk saatte gelmiş olacak.

RIFAT SAİT (İzmir) – Uçaklar iflas edecek Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Onlara da iş var. Yani Türkiye gelişiyor, büyüyor. Yani hızlı trenin uçağın alternatifi olduğunu düşünüyorum ben. İkisinin de işinin olacağını düşünüyorum. Tabii, demir yoluyla yapılan seyahatin keyfi uçakta yok yani o ayrı bir şey, o bir kültür, sadece bir taşıma değil demir yolu.

Demir yollarıyla ilgili stratejik sayılabilecek bir başka projemiz de Bakü-Kars-Tiflis Projesi'dir. Malum, bu doğu kapısı kapalı olduğu için bizim demir yolu bağlantımız Türkiye cumhuriyetlere, Azerbaycan'a yok. Bu proje Gürcistan üzerinden hemen bizim Çıldır'dan sonra Aktaş kapımız var, oradan Ahılkelek'e geçiyor, 29 kilometre, Ahılkelek'ten de Tiflis hattına bağlanıyor, Tiflis'ten de Bakü'ye devam ediyor. Bu bizim sorumluluğumuzda olan kısmı gösteriyor. Ahılkelek'e kadar biz yapıyoruz. Geçişte Gürcistan Türkiye arasında yaklaşık 4 kilometrelik bir tünel de mevcut. Şu anda Türk tarafı bitti, Gürcistan tarafında çalışma devam ediyor.

Demir yollarıyla ilgili bir başka konu, lojistik merkezler. Demir yolu hatları üzerinde belirli noktalarda lojistik merkezler yapıyoruz. Bunların amacı, taşımacılığı daha etkin hâle getirmek, parsel miktarını artırmak, demir yolu taşımacılığında süreleri kısaltmak, fiyatları aşağıya çekmek. Bu lojistik artık küresel anlamda gittikçe taşımacılıkta bir "yeni trend" diyelim, yeni yol şöyle: Bu bir taşımacılık değil, bu bir tedarik sistemi diye de anılıyor. Bu tedarik sistemi içerisinde depolama var, paketlenme var, gümrükleme var, hatta kısmi imalat da var. Yani öylesine birçok hizmetin bir arada verildiği, dolayısıyla, zamanın kısaltıldığı bir şey. Bu, tabiiyle sadece demir yollarının kullanımına hasredilen bir şey değil, aynı zamanda kara yolları da bu lojistik merkezleri kullanabilecek.

Demir yollarını yenilerken, demir yolu hızlı tren hatlarını yaparken üzerinde çok önemle durduğumuz bir konu da Sayın Başkan, değerli üyeler; "Bu arada biz sadece tedarikçi bir ülke olamayalım, kendi demir yolu sanayimizi de kuralım." dedik. Bu yönde de çok ciddi adımlar attık. Yani bunların meyvesini de görüyoruz. Türkiye ray yapamıyordu. Ben size bir şeyi itiraf edeyim: Ben bu demir yollarına üç buçuk sene ray alamadım. Beş sefer ihale iptal oldu. Dünyada üç tane imalatçı âdetâ demir yollarını maskaraya çevirmiş yani onların elinde oyuncak hâline gelmişti. Dedik ki: "Kötü mal sahibi kiracıyı ev sahibi yapar." misali Karabük Demir Çelik Fabrikasını çağırdık, dedik ki: "Kardeşim, bize ray yapar mısınız?", "Bakalım." dediler, gittiler, sonra geldiler: "Yaparız. Şu kadar yatırım lazım." dediler. "Yapın. Nasıl olacak?", "Bize alım garantisi vereceksiniz.", "Ya, alım garantisi nasıl verelim? Devlet İhale Kanunu var, o var, bu var, rekabet var ama -biz inisiyatif aldık- 'Alacağız kardeşim sizden, yapın.'" dedik. "Yazılı bir şey...", "Yazılı

veremeyiz ama alacağız, sözümüz söz, siz yapın.” Bize inandılar, yaptılar ve iyi fiyat da verdiler ve biz o ray tekellerini dize getirdik. Şu anda Karabük bize vermekte nazlanıyor çünkü ihracata yöneldi, bize biraz, tabiri caizse, git-gel yapıyor. Önemli değil, yani nereden nereye geldi, çok önemli. Sonra hızlı tren ray hattını da kurdular, 60 metrelik de yapıyorlar. O artık kapanmaya yüz tutmuş fabrika hem canlandı hem de ülkemizin bir stratejik ürünü oldu, bu çok önemli bir şey. Bunu da başardık. Ayrıca, tabii, travers fabrikaları kuruldu, makas fabrikaları kuruldu, Adapazarı’nda hızlı tren, Korelilerle Türk ortaklar demir yolunun da içinde bulunduğu fabrika kuruldu, ray bağlantı elemanları fabrikası kuruldu. Çok önemli bir gelişme de TÜLOMSAŞ’la Amerikan General Electric bir stratejik iş birliği yaptı. Şu anda General Electric dünyanın en son gelişmiş lokomotiflerini üretiyor. Bunların yüzde 50-50 TÜLOMSAŞ’ta üretilmesi için bir iş birliği anlaşmasına gittik ve bunun için Medisten özel kanun çıkardık sizlerin katkılarıyla. Şu anda 50 tane de sipariş aldı, 30 tanesi Avrupa’ya, 20 tanesi de demir yolları alacak, bizim demir yolları, anlaşmanın çerçevesi böyle ve burada katkı oranı da yüzde 50-50 olacak, burada yapılacak. Yani bir anlamda bu Eskişehir’deki TÜLOMSAŞ Fabrikası Türkiye’nin Amerika pazarı için, bütün Orta Doğu, Balkanlar, Avrupa ve Orta Asya’ya yönelik merkezi hâline geliyor. Çok güzel bir iş birliği oldu, bunda da Medisimiz katkısı var, onun için de sizlere teşekkür ediyoruz.

SİNAN OĞAN (İğdir) – Sayın Bakanım, projede İğdir-Nahçıvan’ı göremedik, iptal mi oldu?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Yok, oraya geleceğim. O daha proje hazırlama safhasında. Bunlar fiilen yapılan işler, onun için yok. Yani, biz, şimdi, zamanınızın sınırlı olduğunu bildiğimiz için tasarladıklarımızı koymadık. O, şu anda planlanıyor yani projeleri yapılıyor. Nahçıvan’a kadar 230 kilometrelik bir hatır; büyük kısmı, 90 kilometresi Nahçıvan tarafında, diğer kısmı da bizim tarafta. İşte “O Selim’e mi gelsin, daha aşağı mı, daha yukarı mı gelsin?” o çalışma yapılıyor, proje alternatifleri çalışılıyor.

Biz şehir içi metro inşaatlarına da yapılan bir yasal düzenlemeyle girdik. Bundan Ankara metrolarının 3 tane projesini devraldık: Kızılay-Çayyolu, Batıkent-Sincan, Tandoğan-Keçiören. Bu Tandoğan, şimdi, Kızılay’a uzadı. Bunu arkadaşlar değiştirdim. O Tandoğan’da kalmıyor, Kızılay’a da erişiyor, yeni bir revize yaptık. Çünkü Tandoğan’da bırakmanın bir manası yok, Kızılay asıl şehrin kalbi olduğu için oraya getirmek gerekiyor. Bu Kızılay-Çayyolu ve Batıkent-Sincan’ı bu sene sonunda bitirmeyi hedefliyoruz. Çok iddialı bir hedef. Yani, bu proje ya bitecek ya da biz biteceğiz, öyle görülüyor. O kadar ciddi durum. Onun için, arkadaşlar orada yatıp kalkıyorlar, şantiyede hepsi.

Bir başka projemiz, yine belediyelerle birlikte yaptığımız, İzmir Belediyesiyle, EGERAY Projesi’dir. Aliğa’yla Cumaovası arasını bitirdik, hizmete aldık. Yani, bu aşağı yukarı Türkiye’de en uzun toplu taşıma raylı sistemi; 80 kilometre. Bunu yaptık, açtık, çalışıyor. Şimdi, bu hattı Torbalı’ya ve Selçuk’a, kuzeyde de Bergama’ya uzatacağız. Böylece, İzmir’i ta kuzeyden güneye kadar raylı sistemle buluşturmuş olacağız. Şu ana kadar 2011’den beri, 86 milyon burada seyahat olmuş.

Devam edelim, biraz hızlanalım. Yani, daha üçte 1’ine geldik, isterseniz hızlanalım biraz.

Evet, bu da bir yasal düzenlememiz. Bugünlerde Medise gelen bir konudan bahsediyorum. Demiryollarının Yeniden Yapılandırılması Projesi’nin üzerinde son üç yıldır yoğun bir çalışmamız var ve nihayet bir noktaya geldik. Burada getirdiğimiz şey şudur yani piyasada bazen böyle doğru olmayan bilgiler de geziniyor: “Demir yolu sektörü özelleştiriliyor.” filan. Buradaki yaptığımızı ben size ilk ağızdan söylemek istiyorum. Demir yollarını da aynen kara yolları gibi serbest kullanıma açıyoruz. Yani, demir yolları ikiye ayrılıyor; bir tanesi yine altyapıyı, bakımını yapacak, sinyalizasyona sahip olacak, bir de işletmecilik olacak. Şu anda ikisi bir arada yapılıyor TCDD altında ve başka kimse demir yollarında taşıma yapamıyor. Yani, dolayısıyla demir yollarımız aktif olarak kullanılamıyor. Hatlarımız var. İki nedeni var kullanılmamanın: Bir tanesi, maalesef, altyapı yıllarca ihmale uğradığı için gittikçe hızlar düşmüş, emniyet sıkıntıya girmiş. İkincisi de tekel hakkı olduğu için “Ben taşımam, kimseye de taşıttırmam.” gibi bir noktaya gelmiş. Şimdi, diyoruz ki burayı herkes kullansın, ona açıyoruz; işin özü budur yani bunun için de bir düzenleme yapıyoruz, o da Medise geldi, bugünlerde komisyonlarda görüşülecek.

Havacılık sektörü: Bu gördüğünüz 3’üncü hava limanının temsili görünümüdür yeriyile, vesaire. Bu, çok büyük kapasiteli bir havalimanı olacak yani dünyanın en büyüklerinden biri olacağını bütün safahatları tamamlandığında söyleyebiliriz. Bununla ilgili de ihale ilanına 24 Ocakta çıktık, mayıs ayı içerisinde de teklifleri alacağız. Bu da çok büyük bir proje yani yaklaşık 4 etaptan oluşuyor. İlk etabı 70 ila 90 milyon/yıllık kapasitede olacak, 4’üncü etabı tamamlandığında 150 milyon/yıllık yolcu kapasitesine erişmiş bir havalimanından bahsediyoruz. Tabii, bu hava limanının İstanbul’da ne kadar elzem ve acil olduğunu biliyoruz. Şimdi, bu havalimanı da yap-işlet-devret modeliyle gerçekleşiyor. Evet, bu gördüğünüz, havacılıkta son on yılda geldiğimiz noktayı gösteriyor açıkçası. Çok fazla detaya girmeden bunu iki tane diyagramla karşılaştıralım dedik. Havada işler arap saçına döndü maalesef yani aşağıda sorun yok,

yukarıda da ciddi sorunlar var ama Allah'tan onu kimse fark etmiyor. Hava kontrolörlerimiz yirmi dört saat işbaşında, onlar hava emniyetini sağlayacak şekilde görevlerini ifa ediyorlar. Özetle, 2 merkezden 26 havalimanına sefer yapıyorduk, şu anda 7 merkezden 49 noktaya ama son bir gelişme, 20 havalimanımızı teşvik kapsamına aldık; buraya da önümüzdeki aylarda -mart, nisanda- 60 tane yeni hat açılacak. Son olarak bu sene içerisinde açtığımız hava alanları Iğdır...

Iğdır nasıl gidiyor?

SİNAN OĞAN (Iğdır) - Sayın Bakanım, iyi gidiyor da o cihaz olmadığı için uçaklar inemiyor.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Şimdi, cihazla ilgili şunu söyleyeyim: Şu anda Ermenistan'la henüz anlaşamadık, onlar seçimde falan. ILS onların kapsama alanına giriyor. Dolayısıyla, onların rızası olmadan ILS koymamız diplomatik açıdan sıkıntılı. Görüşmeleri sürdürüyor arkadaşlar. Ama, tabii, ILS olmasa da orada VOR, NDB cihazlarımız var. ILS olursa daha iyi tabii, hava şartları daha sıkıntılı olduğu zaman da iniş kalkışlar olabilecek. Şu ana kadar çok ciddi bir sıkıntı yaşamadık ama yaşamayacağımız...

SİNAN OĞAN (Iğdır) – İptaller var Sayın Bakanım. Güneşli havada bile iptal edilebiliyor.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – İşte oluyor. Evet, şimdi, Sayın Vekilim, bu iptallerin bir kısmı teknik nedenlerle olabildiği gibi, bir kısmı da ticari oluyor. Orada, tabii, en kolay şey hava şartlarına işi havale etmek. Yani, bu genel bir uygulama, dünyada da böyle. Ama, bazen mesela seferleri birleştiriyorlar, yeterince yolcu çıkmıyor, aktarmaları sağlayamıyor...

SİNAN OĞAN (Iğdır) – Yolcu var, Iğdır'da fazlasıyla yolcu var Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Yani, şunu söyleyebilirim: Her şeye rağmen, Iğdır Havalimanı, başlangıçta en yüksek sefer sayısı ile başlayan havalimanı. Yani, yirmi senedir çalışan havalimanlarının gelebileceği bir seviyede başladı, bence bunun daha da ileriye gitmesi mümkün. ILS ile ilgili görüşüyoruz ama onlar bir seçim süreci yaşadığı için bir mesafe henüz alamadık. Başka tedbirler üzerine de çalışıyor arkadaşlar. ILS'e benzer, Ermenistan sınırına tecavüz etmeyecek, hava sahasına tecavüz etmeyecek başka sistemler var, teknik çözümler var, onu araştırıyorlar, localizer gibi, glaypad gibi o tip çözümler üzerinde de çalışıyorlar.

Devam edelim.

Bunlar da dış uçuşlarımız efendim. Dış uçuşlarımız 2003 yılında 60 noktaya sınırlı iken bugün 192 noktaya uçar hâle geldi.

Kaç ülke ile anlaşma yaptık Binali Bey?

SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ GENEL MÜDÜRÜ BİLAL EKŞİ – Efendim, 81'den 143 ülkeye çıktık.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Şu anda 143 ülke ile havacılık anlaşmamız var. Afrika'ya 3-5 seferimiz vardı, şu anda zannediyorum 36 tane seferimiz oldu. Afrika'ya gidişler, transitler Türkiye üzerinde yapılmaya başlandı, hem batıya hem doğuya gidiş gelişler Türkiye üzerinden yapılıyor. Burada, tabii, bu gelişmeden, bu vesileyle yapılan dış havacılıktaki, dış hatlardaki bu sağlanan imkândan Türk Hava Yolları ve diğer taşıyıcılarımız da ciddi anlamda istifade etti ve onlar da uçuş ağlarını çok genişlettiler. Şu anda zannediyorum, Türk Hava Yolları 192 noktaya uçuyor.

SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRÜ BİLAL EKŞİ – Bugün itibarıyla 202 efendim.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – 202'ye çıkmış, 202 noktaya uçuyor. Uçak sayısı da 59'du ben göreve başladığımda, şu anda 210 civarında da uçağı var, daha da büyüme hedefleri var. Aynı zaman da Pegasus da iyi büyüyor, diğerleri, Onur, Atlasjet ve SunExpress tarifeli taşımacılık yapan şirketlerimiz.

Evet, devam edelim.

Bu 3'üncü hava limanı ile ilgili... Daha önce söylemişim, yirmi beş yıllığına yap-işlet-devretle gerçekleştirilecek bir proje, büyük bir proje. Tamamı bittiğinde 7 milyar euroya mal olacak, işletme süresi yirmi beş yılla sabit, yapım süresi buna dâhil değil. 1,4 milyon metrekare büyüklüğünde terminali olacak, sadece terminalin büyüklüğü 1,5 milyon metrekareye yakın. 150 milyon yolcu kapasitesi, 6 tane birbirinden bağımsız pist yani aynı anda kullanılabilen, 6 değil de 4'ü rahatlıkla aynı anda kullanılabilir. Bir tanesi tabii doğu-batı aksında görüldüğü gibi, onun rüzgâr durumuna göre lodos olunca belki onu ayrı kullanmak gerekecek. Bu projeye ilgili sadece bir kıyas olsun diye söyleyeceğim. Şu anda dünyadaki müstakil, küçük, irili ufaklı birçok ülkenin millî gelirinden fazla proje bedeli, 60 tane ülkenin millî gelirinden fazla, Türkiye Cumhuriyeti'nin de 1950 yılındaki millî gelirinden fazla. Bunu yap-işlet-devretle yapabilecek bir kapasiteye Türkiye ulaştı. Bakalım, tabii, daha teklif almadan bir şey diyemiyorum, ihtiyatlı olmakta fayda var. Mayıs

ayı içerisinde -şu anda ilgi fazla- teklifleri göreceğiz. Projenin en önemli darboğazı çok ciddi toprak hareketi var. Burası eski bir maden sahası olduğu için arazi çok örselenmiş, buraları düzeltmek lazım, çok ciddi bir toprak hareketi söz konusu.

Uydu hizmetleri de Bakanlığımıza bağlı TÜRKSAT tarafından ifa ediliyor. Malum bir süre önce GÖKTÜRK-2 uydusu büyük oranda yerli katkıyla fırlatıldı ve yörüngesinde şu anda faaliyetini sürdürüyor; gözlem amaçlı bir uydudur, düşük yörüngede çalışır. Şu anda, bu yıl sonu kasımında bir uydumuzu, Şubat 2014'te de bir başka uydumuzu faaliyete geçireceğiz. Bu arada da "TÜRKSAT-5" dediğimiz bir uydunun da yerli uydu yapım çalışmaları, proje çalışmaları tamamladı, TAI'de de ortak üretim için bir iş birliği şeklinde "UMET" dediğimiz Uydu Üretim Merkezinin yapımı devam ediyor.

Denizcilik sektöründen de biraz kısaca bahsedeyim. Denizcilik sektörü de ülkemizin önemli sektörlerinden bir tanesi. Burada animasyonunu gördüğünüz proje Kuzey Ege Liman Projesi'dir -Çandarlı Limanı- inşaatı fiilen başlamıştır, iki bölümden oluşmaktadır. Bir tanesi direkt deniz yapılarının yapılması yani korumalı su alanının oluşturulması, mendireğin, ana mendirek, tali mendirek, rıhtımların yapılması; ikincisi de üstyapıdır. Altyapıyı biz yapıyoruz, başladık, şu anda inşaat çalışmaları devam ediyor, üstyapıyı da yine kamu-özel ortaklığıyla yapmayı hedefliyoruz, bunun hazırlıkları da devam ediyor.

Denizcilikte Türkiye'nin küresel anlamda da önemli bir konumu var. 1.000 gt'nun üzerindeki gemi olarak, tonaj olarak dünya deniz ticaret filosunu oluşturan, yüzde 87'sini oluşturan 30 ülke var, bunlar içerisinde Türkiye 15'inci sırada yer alıyor. Burada filo iki kısımdan oluşuyor; bir tanesi Türk bayraklı, diğeri de Türk sahipli olmak üzere. Dünyada da böyle, birçok gemicilik firma sahipleri mesela Amerika oluyor, bayrak Panama oluyor, Malta oluyor vesaire; denizcilikte böyle bir gelenek var. O bakımdan, bizim de Türk bayrak ve Türk sahiplerini bir arada düşündüğümüzde 22,5 milyon dwt'luk bir kapasiteyle dünya deniz ticaretini kontrol eden 30 ülke arasında Türkiye 15'inci sırada yer almaktadır.

Gemi inşaatında da Türkiye belirli tip ve tonajlarda önemli bir konuma gelmiştir. Şu anda 71 tane yapımı tamamlanmış tersane mevcuttur. Bunlar ağırlıklı olarak İzmit Körfezi'nde, Tuzla'da ve yeni yeni biraz Karadeniz kıyılarında yayılmış vaziyettedir. Görüldüğü gibi bu sektörde biraz kriz var, küresel krizle paralel olarak bir durgunluk var ama 2009'a kadar biz dünya 23'üncülüğünden 5'inciliğe kadar yükselmiştik, şu anda da zannediyorum yine 6'ncı sıradayız. Ama, şunu bilmemiz lazım: Dünya gemi inşaatından en büyük payı 3 ülke alıyor: Kore, Çin, Japonya. 3'ünün toplamı yüzde 75'i geçiyor, diğer bütün ülkelerde yüzde 25'i paylaşıyorlar.

Denizcilikte en önemli bence kazanımımız şudur: Türk ticaret filosu kara listedeydi, Türk denizciliği. Yani, bunun anlamı ne? Başka limanlara gittiğinizde ne kadar geminiz tutuluyor, onların istatistiki bilgileri toplanıyor ve kara listeye alınıyor. Türkiye 2003'te kara listedeydi. Neden kara listede? Neredeyse yurt dışına giden gemilerinin yüzde 25'i tutuluyordu. Kara listeye girince tabii kontroller sıklaşıyor, gemiler tutulunca yükten düşüyor, yükten düşünce tabii her taraftan kaybediyorsunuz hem geminizi kurtarmak için dünya kadar masraf yaptırıyorlar hem de yükünüzü almadan boş gitmek zorunda kalıyorsunuz. Bunun için çok yoğun bir çalışma yaptık, çok ciddi bir ekip oluşturduk. Denizcileri, uzmanları yetiştirdik ve biz, 2005'in sonunda 2006'da gri listeye geçtik, 2007'de gri listede konumumuz devam etti, 2008'den beri de beyaz listedeyiz. Şu anda tutulma oranımız aşağı yukarı yüzde 5'in altına inmiştir, bu da normal standartlar içerisinde. Burada bu gelişme bizim IMO'daki, Uluslararası Denizcilik Örgütümüzdeki pozisyonumuzu da güçlendirdi. Biz konseyin önemli ülkelerinden biri hâline geldik.

Bir de denizcilikte arama kurtarma bölgesel organizasyonu var. Bu haritada gördüğünüz sınırlar Türkiye'nin arama kurtarma etkin alanıdır, COSPAS-SARSAT, LRIT, GMDSS, AIS gibi bunlar yedi gün yirmi dört saat hizmet veren, Türk kıyı emniyetinin ve sahil güvenliğinin hizmet verdiği, etkin hizmet verdiği alanları gösteriyor.

Bir de bir başka hizmetimiz var, Türkiye 2012 yılının 7'nci ayından beri Gürcistan'da irtibat noktası hizmetli SPOC ülkelerine katıldı. Yani, Türkiye'nin uzak mesafelerde de sinyal alma, sinyal gönderme sınırları da bu haritada gözüküyor. Yani, diyelim ki bir Umman Denizi'nde herhangi bir olayda Türkiye sinyal alabiliyor veya oraya sinyal gönderebiliyor ve oradan haberleşme yapabiliyorlar bir kaza hakkında.

Az önce bahsettiğim Çandarlı Limanı'nın yapım çalışmalarından görüntüler var. Geçelim arkadaşlar, Kuzey Ege Limanı.

Denizciliğimizle ilgili 2 tane merkez kuruyoruz; bunlar acil müdahale merkezleri, bir tanesi Antalya'da, bir tanesi Tekirdağ'da kuruluyor. Buna bağlı 18 istasyon da var, toplam bu proje bedeli 116 milyon TL'dir, yapım çalışmaları devam ediyor. Buradaki amacımız yani denizcilikle ilgili sürekli gemi adamlarını eğitmek, karadaki yöneticileri eğitmek, herhangi bir deniz kazasında, herhangi bir olayda ekipleri daha bilinçli hâlde tutmak. Biliyorsunuz ne kadar donanımlı olursanız olun başarınız bir kriz anında ortaya çıkar. Eğer krize hazırlıklıysanız, onun röle eğitimlerini almışsanız, o panik anında eğer serinkanlılığınızı muhafaza edip ne yapacağınızı biliyorsanız o krizden çok daha kolay çıkma fırsatı doğuyor.

Bakanlığımızın diğer bir faaliyet alanı da bilişimdir, haberleşmedir. Haberleşmede de bazı gelişmeleri sizlere arz etmek istiyorum. Türkiye’de bilişimdeki gelişmeler yıllar itibarıyla gözüküyor. Bu üsteki yeşil grafik... Aslında, iletişimle bilgi teknolojilerinin karışımına “bilişim” diyoruz. Yani, bir ses var, iletişim, bir de... Artık ses gittikçe çaptan düşüyor. Şu andaki bilişimdeki sesin payı yüzde 30’un altına düştü. Yani, ses, konuşma, işin konuşma tarafı toplam bilgi iletişim hacmi içerisinde yüzde 30’un altına düştü. Daha çok, millet, tık tık tık oraya mesaj çekiyor, buradan görüntü indiriyor, bilmem ne yapıyor. Yani, işin veri akışı daha fazla olmaya başladı. Yani, bu anlamda da iletişimde bir değişiklik yaşıyoruz. Pazar büyüklüğü 11,5 milyar dolardan 44 milyar dolara on yılda yükseldi. 2023 yılı hedefimiz 160 milyar dolar. Bu gidişle onun üzerine de çıkacağız gibi gözüküyor. Çünkü bu bilişim sektörü çok hızlı büyüyor. Yani, burada hedefleri böyle on yıllık yapmak çok akıllıca bir şey değil, bazen her yıl düzeltmeniz icap ediyor. Örneklerden göreceğiz az sonra. Şimdi, tabii, iletişimde, haberleşmede bu hızlı gelişmenin arkasında serbestleşme süreci var. Burada da bir serbestleşme süreci yaşadık. 2005’te TELEKOM’un yüzde 55’inin blok satışıyla birlikte sektörde tam serbestleşme süreci başladı ve o günden bugüne tabii yetkilendirilen firma sayısında çok ciddi artış görüyoruz, 665’e çıkmış. Mobil numara taşımasını da ilk defa hayata geçirdik Aralık 2010’da fiilen başladı ve şu anda 50 milyon abone numarasını taşıdı yani operatörünü değiştiriyor ama aynı numarayı kullanabiliyor. 68 milyon abone var, 50 milyonu mobil taşıma hizmetinden yararlanıyor. Bunun güzel tarafı şu: Tabii, durduğu yerde değiştirmiyor. Buradaki operatörlerin birbirine geçişindeki şartları biz düzenleme yaparak cazip hâle getirdik. Hâlbuki öbür türlü ne oluyordu? Kendi içinde döndürüyordu aboneyi, dışarı vermiyordu. Dışarı gittiği zaman sanki milletlerarası görüşme gibi yazıyordu, onları düzeltti, rekabet sağlandı bu konuda ve şu anda insanlar her bir operatör için ayrı telefon taşımak zorunda kalmıyor, tek operatörle bütün diğer operatörlerin alanlarına da geçiş yapabiliyor.

Evet, üçüncü nesil devreye girdi, geniş bant İnternet devreye girdi. Geniş bant İnternet çok hızlı gelişti Türkiye’de. Yani, 2003’te yok mesabesindeydi, şu anda 20 milyonu aşmış durumda ve bunun 12 milyondan biraz fazlası, dikkatinizi çekiyorum, mobil geniş bant. Yani, bu akıllı telefonlar dediğimiz, şu anda kullanılan, bunlar aynı zamanda bir bilgisayar, aynı zamanda bir ofis diye de düşünebilirsiniz. Şu anda 20 milyona eriştik. Hâlbuki bizim 2013’teki hedefimiz 12 milyon geniş bant abonesiydi. Yani, tahminlerimiz hep geride kaldı, hedeflerimizi de düzeltmek zorunda kaldık. Kişi başına 420 saat İnternet kullanımı var ve şu anda bizim nüfusumuzun yüzde 63’ü -penetrasyon dediğimiz şey- bu veya 47 milyonu İnternet’e giriyor, İnternet’te muhakkak bir işlem yapabiliyor, 47 milyon nüfus veya yüzde 63 penetrasyon.

Tabii, bilişimde en önemli konulardan bir tanesi İnternet’in yurdun her tarafına aynı kalitede, aynı hızda yaygınlaştırılması. Bunun için uyduyu kullandık, VMAX teknolojisini kullandık ve kırsal kesimde de geniş bant İnternet erişimini sağladık. Bunu da yine Mediste yapılan bir düzenlemeyle evrensel hizmet kanunuyla yaptık. Şimdi, serbestleşme olunca tabii kamu görevi veremiyorsunuz kimseye, muhakkak onu eğitirir masrafı kurtarmıyorsa biz desteklemek zorundayız. Daha iki gün önce Türkiye genelinde 1.799 yerleşim yerini -nüfusu 500’den aşağı olan- kapsama alanına alacak bir proje başlattık. 312 milyonluk bir projedir, bir buçuk yıl içinde bitecek ve nüfusun yüzde 99,9’u kapsama alanına girmiş olacak.

Bunlar eğitime yapılan destekler, Bakanlığımızın yaptığı destekler. 20 bin okula bilgi teknoloji sınıfı yapıldı, onlara öğretim nesneleri verildi vesaire. Akıllı sınıflar kuruldu, web tabanlı eğitim sistemi, multimedya dil sınıfları kuruldu. Millî Eğitime kuruldu, İçişleri Bakanlığına kuruldu, YÖK’e kuruldu, isteyen kurumlara bunları da sağlıyoruz.

Bir de Gören Göz Projemiz var, bizim çok önemseydiğimiz bir proje. Bu, görme engelli vatandaşlarımızın bir cihaz yardımıyla günlük işlerini yapabilmelerine imkân veriyor. Sesi ve Braille alfabesi var üzerinde. İsterse İnternet’e girip bilgi alabiliyor veya ses sürekli seyahat esnasında onu bilgilendirerek yönlendiriyor, herhangi bir tehlikeye karşı uyarıyor. Bunun da dağıtımına başladık; Ankara, İstanbul, İzmir ve dün Niğde’de dağıttık. Tabii, o şehrin altyapısı bütün işleniyor bilgisayara, ondan sonra dağıtılıyor. İşlenmezse bu sefer fayda yerine zarar da getirebilir. O yüzden biraz ağır ilerleyen bir proje.

Acil ve afet durumlarında baz istasyonları yaptık. Yedek duruyor bunlar. Mesela, 25 bölgede, diyelim ki iletişim bir şekilde zarar gördü, bunlar devreye giriyor. Orada bazı SIM’lere öncelik veriyoruz, diyoruz ki: “Şu, şu, şu numaralar geçiş üstünlüğüne sahip numaralardır.” O esnada herkes bütün hatlara yüklendiği için çökmese bile meşgule düşüyor, erişemiyorsunuz. Burada tanımlama yapıyoruz, diyoruz ki: “Bu hatlar mutlaka öncelikli hatlardır.” Diğerlerini yaklaştırmıyorum görüntüye. Böyle bir sistem kuruldu. Bunun faydasını Van depreminde çok gördük. Van depreminde iletişim hiç kesilmedi Allah’a şükür.

Bir de bir şey yaptık orada -onu ben çok önemsiyorum, sizlerle paylaşmak istiyorum- biz bir mesaj gönderdik bütün Van’daki abonelere, dedik ki: “Herhangi bir dardaysanız, zordaysanız 112’yi tuşlayın.” Ve bu şekilde aldığımız sinyallerle 235

insanımızı enkaz altından iki saatte çıkardık. Çok önemli bir katkı diye düşünüyorum, çok anlamlı bir katkı. Burada da iletişimin gücünü görmüş olduk çünkü depremlerde zaman âdeta altın mesabesinde.

Fiber altyapısını geliştiriyoruz hem Orta Doğu'ya hem Avrupa'ya. Çıkış kapasitemiz 1.7 gigabyte/saniye iken, şu anda 1.455 gigabyte/saniye. Biz ulaşımaya yoğunlaşıyoruz. Aslında ulaşım önemli bir koridor. Yani, tarihten beri, ipek yolları, baharat yolları, Türk yolları ama iletişim daha stratejik bir alan. Burası çok gözüküyor ama Türkiye üzerinden bağlantıların kurulması, bölge ülkeleriyle ülkemiz açısından stratejik bir hedef olması gerekiyor. Bu bağlamda çalışmalarımız var. Orada, ekranda gözüküyor.

PTT yine bizim hizmetlerimizde önemli bir yer alıyor. PTT de, son yıllarda özellikle, banka şubeleri olmayan birçok yerde onların parasal işlemlerini onlar adına yapar hâle geldi ve ciddi anlamda da hizmet ağını genişletti, şurada görüldüğü gibi. Burada, tabii, en önemlisi, PTT'nin, TELEKOM ayrıldığı için çok para getiren kaynakları kalmamış. Posta tekeli olmasına rağmen, fiilen bu da maalesef ihlal edilmiş durumda. Fiilî durum, herkes taşıma yapıyor. Bununla ilgili de bir düzenleme yaptık. Sektördeki bu fiilî durumu resmîleştiren bir yasamız ve PTT'nin daha rahat çalışacağı bir düzenleme içeren yasa taslağını da Meclise gönderdik. Önümüzdeki bir iki ay içerisinde sizlerin desteğiyle çıkarmayı hedefliyoruz.

SİNAN OĞAN (İğdir) – Kadrolar azalıyor Sayın Bakanım, uzak illerde çalışan sayısı azalıyor.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Efendim, tabii, doğru, yani şimdi şöyle: Hazine burada bir kısıtlama uyguluyor personel alımında. Dolayısıyla, şöyle bir durum da oluyor, arkadaşlar açıkçası kapasitelerini, verimlerini çok daha fazla kullanmak durumunda kalıyorlar. Yani şöyle söyleyeyim, onu teyit etmek için söylüyorum: PTT'nin bir ayda yaptığı işlem sayısı bütün, 4 bin küsur iş yerinde yaptığı işlem sayısı 2 milyon 400 bin. Şu anda ne kadar biliyor musunuz? 26 milyon. Buna rağmen personel sayısı da 5 bin azaldı. Şimdi, bunu nasıl okuyacağınıza bağlı. Ya kapasitelerini tam kullanmıyorlardı yahut da efendim, çok daha fedakârca, aşırı bir gayretle çalışıyorlar. İkisi de doğru ama ağırlıklı olan, kapasiteyi tam, etkin kullanamıyorduk, yani onu görüyoruz ama artık şimdi onlar da zorlamaya başladı. Bazı hizmetleri dışarıdan alıyoruz bu personel kısıtlılığı yüzünden. Orada da elimiz çok rahat değil. Belirli gönderilerin mutlaka daimî kadrolarca yapılması lazım. Kanun, anayasal şeyler böyle. O yüzden de bir sıkıntı yaşıyoruz. Yoksa, problem değil, personel bulunabilir. PTTMatikler var, efendim, PTT kart var, 3 milyon kişi kullanıyor. Emekliler, yaşlılar, istiyorsa, evinde PTT götürüp maaşını verebiliyor. Hiç bankanın olmadığı 1.522 noktada, 36 ilçe, 1.251 belde, 235 köyde sadece PTT hizmet veriyor. Bu da bence çok anlamlı bir şey çünkü bankalar şöyle hesap yapıyor: Yani bir yere bir şube açtığı zaman, diyelim 150-160 bin dolar yıllık asgari masrafı var. Onun üzerinde bir para getirmiyorsa açmıyor. Tabii ki bu hizmetlerin de orada görülmesi lazım. Biz PTT Bankı kurarken bunu düşündük ve çok da başarılı olduk. PTT başa baş noktasındaydı 2003'te, yani masraflarını zor karşılar durumdaydı. Bir ara 400 milyon TL kadar kâra geçti, şu anda 250-260 milyon TL civarında artışı da var ama daha önemlisi, 700 noktada otomasyon hizmeti verirken 4.500 noktada aynı hizmeti vermeye başladı. Şu anda şunu söyleyebiliriz: PTT Türkiye genelinde en yaygın ağı olan bir bankadır. Tek yapmadığı şey, para alıp nemalandırmıyor, onun dışındaki bütün finansal hizmetleri yapıyor. Yani, paranızı alıp vadeli, vadesiz hesapta tutmuyor, sadece parasal işlem yapıyor.

Genel Müdür Yardımcımız Özay Hanım, yaptığı günlük parasal işlem ne kadar? Sen bak, devam edelim.

Ben, bir rakam var da, tereddüt ettim, onun için söylemedim.

Devam ediyoruz. Bir de, kayıtlı POS, elektronik posta hizmeti de veriyor PTT. Tabii, bilişim geliştikçe... Bu da şu, kolay anlaşılın diye söylüyorum: Artık, gönderiyi fiziki olarak götürmüyor, yani en uçtan, uzak noktadan diğer noktaya götürmüyor, bilgisini aktarıyor. En yakın yerde çıkışı alınıyor onun, teyitli bilgisi alınıyor, oradan götürüp teslim ediliyor ve burada da şöyle bir risk yok: "Efendim, ben gönderdim, göndermedim." falan yok. Daha doğrusu, bunu şöyle açıklamak lazım: Diyelim ki siz mesaj gönderdiniz, sonradan da, "Efendim, bağlayıcılığı yok, işte, ben böyle bir mesaj göndermedim..." PTT üzerinden yaptığınız zaman böyle bir mağduriyet ortadan kalkıyor. PTT bu noktada onay makamı oluyor. Hem taşıyıcı hem onay makamı. "Tamam, sen gönderdin kardeşim." Eskiden vardır ya, "R" diye basılan, işte, gitti, iadeli taahhütlü, küçük kuponlar veriliyordu falan, onun gibi bir şey. Bunun elektronik ortamdaki verilen hizmeti diyebiliriz.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI GENEL MÜDÜR YARDIMCISI ÖZAY ATBAŞ – 550 milyon TL günlük dolaşımdaki para.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – 550 milyon günlük dolaşımdaki para.

Hızlı geçiş sistemi PTT'nin diğer bir hizmeti. Şu anda KGS vardı otoyollarda, köprülerde, onu kaldırdık. Malum o kartla geçiş yapılıyordu, o trafik akışını bayağı yavaşlatıyordu, onu da ortadan kaldırmış olduk. Bu sistem de trafikte çok ciddi rahatlama sağladı.

Bir ulaştırma portalimiz var, bunu hizmete aldık. Esasında, çok kapsamlı bir seyahat rehberi diyebiliriz buna. Burada, vatandaş bu portale "ulaşım.gov.tr"den girdiği zaman, nereye, nasıl gidecek, hangi yolla gidecek, efendim, alternatifler nedir vesaire çok kapsamlı bilgiler var. Bunu denemenizi tavsiye ederiz. Seyahat yapmadan önce bütün alternatifleri önünüze koyuyorum.

Öyle mi Erol Bey, başka ne var?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI STRATEJİ GELİŞTİRME BAŞKANI EROL YANAR – Evet efendim, bütün ulaşım alternatiflerini seçebilmesine imkân sağlayacak şekilde ortaya konuluyor; kara yolu, hava yolu, demir yolu... Bu anlamda bir yükleme yapma şansımız var. Yoldaki güzergâhtaki, bütün akaryakıt istasyonları, sağlık tesisleri, dinlenme tesisleri gibi yerlere ulaşabiliyorsunuz, yolda herhangi bir şekilde kapanma varsa daha önceden onu görebiliyorsunuz, 5 kilometrekarelik alanlar dâhilinde de hava durumunu, dijital ortamda, çok rahat bir şekilde, bütün güzergâh boyunca görebiliyorsunuz.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Bu da teknolojinin bir imkânı. Gittikçe bu tip hizmetler yaygınlaşacak tabii, bilgisayar kullanımı arttıkça.

Bir başka hizmetimiz de e-devlet uygulamalarıdır. E-devlet de Bakanlığımızın sorumluluğunda. Yani, bilgi toplumu olmanın en önemli şartlarından bir tanesi, elektronik ortamdan vatandaşlar ne kadar hizmet alabiliyorlar, ona bağlı. 2009'da bu faaliyete geçti, 18 Aralık 2008 resmî açılışı. Şu anda kullanıcı sayısı 14 milyonu aştı, hizmet sayısı 560'ı aştı, aylık yaklaşık kullanımı da 30 milyon civarında. Burada ilginç olan bir şey var. 65 yaşını geçmiş vatandaşlarımızın 600 bine yakını e-devlette iş yapıyor. Bu bana çok ilginç geldi, bu bilgiyi sizinle paylaşmak istedim. Yani "Bu gençlerin işi, biz bu işe bulaşmayalım." deme lüksümüz yok, bu bilgi toplumunun bir gereğidir. Avrupa Birliği şu anda buraya çok büyük yatırım yapıyor, yani yaşlı nüfusu bilgi toplumuna entegre etmek için çok özel projeler geliştiriyorlar. Hakikaten bizim nesil, bunu samimiyetle söylüyorum, biraz bu işin dışında kaldık biz, sonradan dâhil olmaya çalışıyoruz. Çocuklarımız bize öğretiyor, o vesileyle.

Mecburuz ama, bu işin için girmeye mecburuz Oktay Bey, başka şansımız yok.

OSMAN OKTAY EKŞİ (İstanbul) – Yapıyorduk, doğru.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Siz yapıyorsunuzdur belki de, ben kendimden bahsediyorum.

Evet, devam edelim.

Diğer önemli bir işimiz siber güvenlik. Bu tehdit gittikçe büyüyor maalesef. Daha bugün haberlerde vardı, Çin ile Amerika birbirine girmiş vaziyette, "Sen benim savunma sistemime saldırdın." O diyor: "Sen bana saldırdın." filan. Ya bu iş hakikaten çok büyük bir tehdit. Bu konuda da Bakanlığımıza bir görev verildi ve "Siber Güvenlik Kurulu" oluşturduk. Şimdi, buradaki iş şu: Aynen terörle mücadele gibi bu ve daha kötü, saldırması çok kolay ve çok ucuz, yani 100 dolarlık bir yatırımla bir ülkeyi felç edebilirsiniz. Bu kadar büyük bir tehdit ama bundan korunmak için milyarlar yatırmanız gerekiyor. Korunması zor, saldırması çok kolay. Bunu ülkeler yapabiliyor, bireyler yapabiliyor, örgütler yapabiliyor, yani, yasal olmayan örgütlerden bahsediyorum, terör örgütleri yapabiliyor. Bunun örneklerini Gürcistan-Rusya anlaşmazlığında, Irak'ın 2'nci harekâtında, Estonya'ya yapılan saldırılarda, İran'ın nükleer projelerinin geciktirilmesine yönelik saldırılarda gördük. Bu konuda, tabii, işin bir askerî yönü var, bir sivil yönü var, ülkenin dolaşımdaki bilgilerinin korunması var. Sadece altyapıyı korumanız yetmiyor, insanların bilgilerini de koruyacaksınız, bankaların içeriğini koruyacaksınız, savunma sistemlerini koruyacaksınız, elektrik altyapınızı koruyacaksınız. Farkında olmadan girer, sizin interconnect sistemden bir başka ülkeye satış yapabilir hiç haberiniz olmadan. Böyle riskler var. Bir anda bütün elektriği kesebilir. Bunlar olağan şeyler değil ama tehdidin olma ihtimali olan büyüklüğünü anlatmak için söylüyorum. Tedbirler tabii ki alınıyor ama tedbirlerin... Ne yapıyoruz? Şu anda bir strateji planı ve eylem planı çıkardık, toplantılar yapılıyor düzenli olarak. Öncelikli yapmaya karar verdiğimiz iş, bir kere Türkiye içerisindeki bütün dolaşımı ayrı bir ağa almak. Biz uluslararası ağla çalışıyoruz da, Türkiye'den, yani dışarı çıkma ihtiyacı olmayan dolaşımı, bilgi dolaşımını ayrı bir ağla yapmak. Yani, bir nevi intranet dediğimiz şey. Diyelim ki: Efendim, şurada sizin Komisyon veya Meclis kendi içindeki iletişime, veri hareketlerine ayrı bir ağ geliştirebilir. Bunu biz Türkiye çapında yapıyoruz ki millî veri güvenliğini önce sağlama alalım. Dışarıya gidenlere de bir "buffer zone" oluşturup orada tedbir alacağız, onun çalışmalarını yapıyoruz. Ama burada yerileştirmeyi artırmamız lazım, işin özü bu. Bir de, bu konuda kurumların farkındalığının geliştirilmesi lazım.

Evet, hedeflerden bahsedelim mi?

Zamanımız nasıl Sayın Başkanım? Ben size tabiyim, ne zaman “Durun.” dersiniz, orada dururum.

BAŞKAN – O kadar ilginç konular ki aslında, kesmek istemiyorum efendim.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Şimdi, şöyle: Hedefler de, açıkçası, demir yollarında hedeflerimiz var, denizcilikte var, iletişimde var, kara yollarında var, havacılıkta var. Kısa kısa, çok hızlı geçiyoruz. Hedefler 3 kademede gerçekleşiyor. 2016-2019, 2020-2023. Bu bizim koyduğumuz hedefler. Tabii, bunlar bir öngörüdür. Bunlar ne kadar tutar ne kadar tutmaz zamanla ortaya çıkacak ama önemli olan Türkiye'nin hedef koyabilmesi, yani öngörülebilir bir ülke olabilmesi. O açıdan anlamlı olduğunu düşünüyoruz.

Burada bölünmüş yollarla ilgili hedefler var. Bölünmüş yol ağını 2023'te 22 binden 36.500'e çıkarmayı hedefliyoruz. Otoyol ağını 7.800 kilometreye çıkarmak istiyoruz. Kara yollarında ağırlıklı olarak sıcak asfalt hedefimiz var, 70 bin kilometreye çıkarmayı hedefliyoruz, şu anda 13 bin kilometre civarında. 13.800, 14'e yakın.

Eski araçları trafikten çekme projemiz var. Burada da, efendim, 350 bin, parça, parça tabii, toplamı daha fazla. 100 bin ilk etapta, 200 bin ondan sonra, 350 bin de ondan sonra.

Demir yollarında da hedef şöyle: Toplam yüksek hızlı tren ağı 10 bin kilometreye çıkacak, normal tren ağı da 4 bin kilometre mevcuda ilave olacak. 8 kilometrelik hat da elektrikli ve sinyalli hâle getirilecek, mevcutları. Burada da hedefimiz bu.

Havacılıktaki hedef de iki cümle: Bir kere, havaalanı kapasitemizi, toplam kapasiteyi, şu anda 160 milyon, 375 milyona çıkaracağız; ikincisi de, toplam taşıma hedefimiz yurt içi- yurt dışı 350 milyon. Şu anda 130 milyondayız. Burada da ciddi bir iddialı hedefimiz var. Yerli uçağımızı, uydumuzu yapıyor olacağız.

Denizcilik hedeflerimiz var. Denizcilikte de dünyanın en büyük limanlarından bir tanesine sahip olacağız, konteyner kapasitemizi 32 milyon TEU'ya çıkaracağız, elleçleme oranını kabotaj hattında yüzde 20'ye çıkaracağız.

Haberleşmede, az önce söyledim, 160 milyar dolar civarında bir ciroya erişmek istiyoruz. Abone sayımızı geniş bantta 30 milyona çıkaracağız. Bu daha da geçecek.

Dış ilişkiler: Dış ilişkilerde kısaca şöyle: Burada, uluslararası kuruluş ve platformlar nelerdir Bakanlığımızı ilgilendiren, bunları görüyorsunuz. Tüm ulaştırma sektörleri için en soldaki sütun Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu, UNESCAP dediğimiz, ekonomik, sosyal; EİT, Ekonomik İşbirliği Teşkilatı vesaire. Liste uzayıp gidiyor aşağıya doğru. Kara yoluyla ilgili kuruluşlar, taraf olduğumuz, yani demir yoluyla ilgili olanlar, denizcilikle ilgili olanlar, sivil havacılıkla ilgili olanlar, haberleşmeyle ilgili olanlar. Bunları zaten siz bizden daha iyi biliyorsunuz, onun için teferruatına girmiyorum.

Ülkemizin 2002-2012 arasında dönem başkanlığı yaptığı kuruluşlar var. Burada listesi var: EİT, ITU, Karadeniz Ekonomik İşbirliği, tekrar EİT, Uluslararası Ulaştırma Forumu, Güneydoğu Avrupa İşbirliği, Karadeniz Ekonomik İşbirliği.

Ve şu anda, uygun bulma kanun tasarıları, yani bizim iki taraflı ve çok taraflı anlaşmalarımız. Genel Kurul gündeminde 13 tane var, Komisyon gündeminde 2 tane var, IMO sözleşmelerinden de, Uluslararası Denizcilik Sözleşmelerinden 10 tane var, Komisyon gündeminde de 2 tane var, Komisyonumuza verilmiş.

OSMAN OKTAY EKŞİ (İstanbul) – Sayın Bakan, müsaadenizle, basın toplantısına gitmeye mecburum.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Estağfurullah, buyurun efendim.

OSMAN OKTAY EKŞİ (İstanbul) – Vakit geldi, bağışlırsanız...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Estağfurullah, buyurun efendim, müsaade sizin.

Efendim, bir de imzalanan metinlerimiz var. Kara yoluyla ilgili -bugüne kadar- 6, demir yolunda 16, denizcilikte 11, havacılıkta 14, haberleşmede 9, KEK, KUK gibi diğer toplantılarda da 24 tane metin imzalaması gerçekleştirmiş durumdayız.

Bakanlığımız on yıl içerisinde bağlı ilgili merkez teşkilatından toplam 4 bin personeli kısa süreli yurt dışı eğitime göndermiş. Uzun süreli olanlar var, onların çok fazla sayısı yok, onun için burada yer almamış.

Avrupa Birliği çalışmaları: Malum, Avrupa Birliğiyle ilgili, bizim sektör kara listede, yani ulaştırma bizim Avrupa Birliğiyle anlaşmazlık noktası oluşturan bir sektör. Güney Kıbrıs'tan dolayı ulaştırma konuları, o fasıllar dondurulmuş durumda. Doğrudan dolaylı 14 fasılda bizimle ilgili konular var. Orada fazla mesafe alamıyoruz ama biz bu arada boş durmadık, kendimizi Avrupa Birliği müktesebatına uygun hâle getirmek için ciddi bir çalışma içerisine girdik.

PAN-Avrupa koridorları ekranda gözüküyor. Bu konuda Avrupa Birliğiyle etkin çalışıyoruz. 4'üncü ve 8'inci koridorun doğrudan üyesiyiz, 10'uncu koridor çalışmalarına katılıyoruz.

TEN-T dediğimiz, Avrupa Birliği Trans European Network ve Birlik dışındaki ağlarda Türkiye aktif olarak yer alıyor. Bu 5 IPA projesi de aslında bu ağları tamamlayan projeler. TEN-T'e entegre olacak 15.200 kilometre kara yolumuz var, 7.610 kilometre demir yolumuz var, 14 limanımız var, 20 de havaalanımız mevcuttur. Bunlar bizim çekirdek ağımız, yani bu bölgesel ulaşım koridorlarına dâhil olacak sistem.

Taahhüt edilen müktesebat: 12 tane kanuni düzenleme, 99 tane ikincil düzenleme, toplam 111, yayımlanan 7 tane kanunda, ikincil düzenlemede 59, toplamda 66, yani uyum oranımız yüzde 60 şu anda.

Avrupa Birliği Mali İş Birliği (IPA) fonları: Az önce bundan bahsettim, bunu geçiyoruz. 3 projede çalışıyoruz.

Uluslararası güzergâh çalışmaları da demir yollarıyla ilgili. Görüldüğü gibi bunlar demir yolu bağlantılarını gösteriyor. Türkiye'nin birlikte çalıştığı diğer ülkelerle demir yolu ağını gösteriyor Orta Doğu, Afrika, Rusya, Avrupa, Çin'den Orta Asya'ya kadar. O yanıp sönenler de Türkiye'nin bağlantılarını gösteriyor. O bağlantılar da, gördüğünüz gibi, Iğdır'da, Nahçıvan'da var. Diğer taraftan, önemsemediğimiz, Musul'a Nusaybin üzerinden Habur'u geçerek bir bağlantı var, onu çok önemsiyoruz. Irak'la görüşmelerimiz devam ediyor. Samsun-Kafkas, yukarıda onu bahsetmiştim, başlattık. Marmaray yapılıyor. Diğerleri de bu şekilde.

Uluslararası kara yolu aksları: Türkiye'den geçen akslar bunlar. Bunların değişik isimleri var. Trans Avrupa Kuzey-Güney Otoyolu, TEM dediğimiz yol, 6.962 kilometre Türkiye sınırları içerisinde. E yolları. Bunlar da Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu kara yolu ağı. Her bir organizasyonun ayrı ağları var. Bunların Türkiye bölümlerini gösteriyor. KEİ'nin, BSEC-URTA'nın yolları, Ekonomik İş Birliği, İran, Türkiye, Pakistan ve diğer ülkeler, 9 ülkenin yolları, UNESCAP Asya yolları. Avrupa, Kafkasya, Asya ulaşım koridorları, TRACECA dediğimiz. Pan-Avrupa-Avrasya Ulaştırma Bağlantıları ve TEN-T'ler. Bunlar, işte, görüntüleri. Az önce bahsettiğimiz ağların Türkiye'deki güzergâhlarını gösteriyor.

Uluslararası demir yolu akslarını burada görüyorsunuz, Türkiye'yle bağlantılarını görüyorsunuz.

Bu kadar. Teşekkür ederim beni sabırla dinlediğiniz için. Sorularınız ve değerlendirmelerinizi bekliyoruz.

BAŞKAN - Teşekkür ederim.

Üyelerimizden size soru sormak isteyenler var.

Sayın Toskay, buyurun.

TUNCA TOSKAY (Antalya) – Sayın Başkan, teşekkür ediyorum. Sayın Bakanımıza da çok teşekkür ediyoruz, çok tatmin edici bir brifing oldu. Benim çok acele söz almamın sebebi, bizim Merkez Yönetim Kurulu Toplantımız var, ona da yetişmek bakımından şey yapıyorum.

Sayın Bakanım, iki noktaya açıklık getirilmesini istirham edeceğim: Bir tanesi: Ulaşımda, özellikle navlunda verimliliğin artırılması ekonomiye bir katkı sağlıyor. Bu demir yolu, deniz yolu ve kara yolu altyapılarımızın bu ulaşım açısından optimum verimliliğe ulaşacak tarzda koordine edilmesi konusunda bir master planımız var mı, yok mu? Bunun ayrıntısını değil. “O konuda çalışıyoruz.” demeniz bizim için yeterli, birincisi bu.

İkincisi: Turizm sektörü ve deniz ulaşımıyla ilgili bir soru. Antalya-Akdeniz havzasında kruvaziyer turizmin en önemli bölgelerinden bir tanesi Akdeniz havzası. Antalya da bütün turizm kriterlerine göre, belki de Barcelona ve Civitavecchia'dan sonra en önemli odak noktalarından bir tanesi, cazibe merkezi olarak. Burada birtakım turistik problemler var. Yani, işte “Efendim, her şey dâhil sistemiyle ekonomiye katkı azalıyor.” vesaire gibi hep şikâyetler var. Siz de gittiğinizde duyuyorsunuzdur bunları. Bunları da ortadan kaldıracak ve gerçekten Türk ekonomisine de çok önemli katkı sağlayacak, en az 2.800 ile 4 bin yolcunun üzerinde olan, 4 tane geminin aynı anda yanaşabileceği bir kruvaziyer limanı düşünülüyor mu? Eğer bu yakın vadede gündeminizde yoksa burada Ulaştırma Bakanlığımız inisiyatifi ile alarak özel sektörle beraber böyle bir girişimi ivedi olarak başlatırsa Türkiye ekonomisine çok büyük katkısı olacağını düşünüyorum.

Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

BAŞKAN – Muhterem Oğan, buyurun.

SİNAN OĞAN (Iğdır) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, çok teşekkür ederim. Hakikaten çok detaylı, doyurucu bir sunumdu. Biz de tabii, Türkiye'mizin bu şekilde gelişmesini bu sunumdan izleyerek gurur duyduk.

Sayın Bakanım, Iğdır havaalanı hakikaten büyük bir sorun. Teşekkür ederiz, açılışını hep beraber yapmıştık ama şimdi uçuşta biraz sıkıntı var, onu ifade ettiniz.

Diğer taraftan, çağrı merkezi... Karşıda, siz açılışını yapmıştınız, "300 kişi istihdam edilecek." denmişti, şu an 40'a düştü sayı, onlar da ücretini alamıyor ve ciddi bir sorun var orada. Belki size ulaşmamıştır.

Bir de tabii, esas önemli konu İran'la ilgili ulaştırma konusu Sayın Bakanım. İran tırları Türkiye'den rahatlıkla yük alıp başka yerlere taşıyabiliyorlar, istedikleri kadar benzin getirebiliyorlar, mazot getirebiliyorlar. Dolayısıyla da bizim Türk tırlarına karşı haksız bir rekabet var Sayın Bakanım. Bizim tırlarımız İran'a geçtiği zaman orada hem navlun ücreti hem kilometre başına yol ücreti hem benzin parası falan... Yani, 2 bin dolar civarında bir fark var İran tırlarıyla Türk tırları arasında. Bu da haksız rekabete sebep oluyor Türk tırları açısından. Bununla ilgili İğdır Nakliyeciler Birliği Başkanlığının bir müracaatı var, bunu da zatinalinize buradan arz etmek istiyorum.

Bir de Sayın Bakanım, çok özel bir konu. Benim danışmanım sağlık sorunları sebebiyle ayrıldı, eski görev yerine dönmek istedi ama biraz sanki sürgün olmuş gibi -başka bir- Kırıkkale'ye gönderilmeye kalkışıldı. O hani...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Nerede, hangi birimde?

SİNAN OĞAN (İğdır) – Karayolları 4. Bölge.

Yani bilgisini, görgüsünü artırıp daha iyi istifade edilmesi gerekirken başka bir yere gönderilmesi biraz sanki siyasi sürgün gibi algılanıyor.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Onun bilgilerini verin de bakalım.

SİNAN OĞAN (İğdır) – Ben beyefendiye verdim.

Teşekkür ediyorum.

Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

BAŞKAN – Sayın Korutürk, buyurun.

OSMAN TANEY KORUTÜRK (İstanbul) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Başkan, ben de Sayın Bakana çok teşekkür etmek istiyorum. Sadece brifingin ve verdikleri bilgilerin doyurucu olmasından değil -onların doyurucu olduğundan hiçbir şüphe yok, o kadar doyurucuydu ki bugün bir yabancı yere içmeye, yemeğe gidecekken sms'le iptal ettim, burada kaldım- vermiş olduğu bilginin doyuruculuğu yanında yapılan işler de son derece doyurucu, memleketimiz için de çok iftar edici. Kendilerini ve Bakanlık mensuplarını bundan dolayı kutluyorum.

Küçük bir sorum olacak benim: Sayın Bakan demir yolu taşımacılığında bahsederken bunun Türkiye'nin geleneksel ilerlemesine katkıda bulunan önemli bir taşımacılık olduğunu, bir süre sonra da bir şekilde beklemeye alındığını ama kendi zamanlarında artırıldığını söyledi. Aynı şekilde deniz yolu taşımacılığı da Türkiye'de eskiden önemli bir taşımacılıktı ve deniz yolu sadece mal taşımacılığı değil, aynı zamanda insan taşımacılığı da yapardı, hem Karadeniz hattı hem Akdeniz hattı. Biz gençliğimizde gemilerin isimlerini de bilirdik -Akdeniz, Karadeniz, İskenderun, Güney Shatrughan, Etrush, sayabilirim sayabildiğim kadar- hatta o derece ki Sayın Bakanım, bunların kaptanlarını da tanırdık. Şimdi, acaba, bu demir yoluyla deniz yolunu bağlantılı olarak, Türkiye'nin üç tarafının deniz olmasından bilistifade, geliştirmek konusunda da bir plan var mı? Bir de onu sormak istiyorum.

Tekrar Sayın Bakana ve Ulaştırma Bakanlığının değerli mensuplarına teşekkür ediyorum.

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

BAŞKAN – Sayın Bakanım, buyurun efendim.

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

Tabii, Sayın Tunca Toskay Hocamızın navlunda verimliliğin artırılması konusu... Bunu herhâlde ben şöyle anladım: Bütün taşıma modlarını kapsıyor, kara, deniz, hava, demir yolu. Yani, bu, Türkiye'de buradaki yılların getirdiği çarpık bir yapı var. 2002 sonu itibarıyla yükte yüzde 92, yolcуда yüzde 94 kara yolu ağırlıklı taşımamız vardı. Bu oranı geriye çekmek, dürüst söylemek gerekirse, kısa vadede çok kolay değil. Şu anda yüzde 88'lerdeyiz ama bizim hedefimiz orta ve uzun vadede kara yolunu yüzde 70'te tutmak, diğer modları da yüzde 30'da tutmak, gerçekçi olanı bu. Bazıları "Yüzde 60, yüzde 40." diyor ama ben onun mümkün olduğunu düşünmüyorum. Bu konuda biz bir çalışma da yaptırдық, bir master planımız var ama bunu şimdi yeniliyoruz çünkü bu 2003'te devreye girmişti, o günden bugüne yapılan işler ve yaşadığımız gerçekleri dikkate alarak bunu yeniliyoruz. Şu aralar herhâlde hazırlık çalışmaları devam ediyor, güncelleyeceğiz, bu şunu kapsayacak: 2 safhada olacak, 2025 hedefleri ve 2035'te hedeften ziyade öngörü şeklinde 2 parçada çıkacak. Şu konuda size katılıyorum: Navlun verimliliğinin artmasının iki tane yolu var. Bir, İntermodal dediğimiz kombine taşımacılığın geliştirilmesi. İkincisi de bu altyapıların birbiriyle entegrasyonunu sağlayacak şekilde planlanması. Bu var mı? Yok, yok

idi. Yeni yeni yapmaya çalışıyoruz ama zamana ihtiyacımız var. Mesela, biz kabotajda ÖTV'yi kaldırdık denizde, bunun amacı oydu. Kabotaj hattında kara yolundan denize aktaralım. Sınırlı bir başarı sağladık, yüzde 53-yüzde 54 denizden taşınmayı sağladık. 8-10 milyon civarında aracı denizden taşıdık, özellikle, Marmara'da, kuzeyden güneye geçişlerde. Burada daha çok çalışmamız gerekiyor, hem fiziki altyapının entegrasyonunu yapmak için hem de modlar arasındaki geçişlerin birbirini tamamlayacak şekilde kurgulanması için. Bunun çalışmalarını yapıyoruz. Bir de tabii, parsel miktarını artırmamız gerekiyor. Diyelim ki 1000 tane kamyonu bir gemiyle taşıyabiliyorsunuz, onun taşıdığı yük. O zaman navlun otomatik olarak aşağı düşüyor ama bu bir yapısal sorun. Buna birden bire geçtiğiniz zaman 800 bin tane kamyonu ne yapacaksınız? Yani, bunu sisteme entegre edebilirsiniz, diğer taşıma modlarını birbirine entegre edebilirsiniz... Onlar ayağı kalkıyor aksi hâlde. Bu, o yüzden biz 2 tane genel müdürlük oluşturduk, sırf bu işte çalışıyor. Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğü var. Tehlikeli yük taşıma işi Türkiye'de henüz uluslararası standarda da gelmiş değil, çok ağır şartları var ama çok büyük altyapı yatırımı gerekiyor, araç yatırımı gerekiyor. Onlarla ilgili de bütün altyapımızı, mevzuatımızı yaptık, bir takvim dâhilinde ona da geçeceğiz. Bu genel müdürlüğün işi tamamen bu, planlama yapmak.

Efendim, tabii, deniz turizmi... Siz de ifade ettiniz, deniz turizmi katma değeri en yüksek turizm. Şu "her şeyi içinde" yle kıyaslanmayacak bir şey. Yapılan hesaplara göre yolcu başına bıraktığı miktar 5 bin dolar, kruvaziyer turizmin. Kruvaziyer turizmde Türkiye'nin potansiyeli çok yüksek. Yani, bütün kısıtlı şartlara rağmen on yıl içerisinde 500 bin yolcudan 2 milyon 100 bin yolcuya çıktık, bu ciddi bir şey oldu. 2 merkezde vardı, şu anda 11 merkeze kruvaziyer seferleri yapılıyor ama altyapı sorununuz var. Antalya'da da var, İstanbul'da da var, yanlış anlamayın. Yani, Salıpazarı projesini malum bir türlü hayata geçiremedik çünkü çeşitli çevre konuları, çeşitli kültür varlıkları vesaire hassasiyetler bazen işin amacının da önüne geçebiliyor, bu da projeleri geciktiriyor. Antalya'da böyle bir düşünce var mı? Var. Ama adım atıldı mı? Adım atılmadı. Mevcut limanda yapılmak isteniyor, çok sınırlı bir şekilde. Orası çok müsait değil. Şimdi, öbür tarafta yaptığımız büyükçe, balıkçı barınağı gibi bir yer var. Orası üzerinde biraz arkadaşlar çalışsın dedim. Orada geliştirerek yapabilir miyiz? Yani, Antalya'da da öyle çok elimiz rahat değil yer olarak.

TUNCA TOSKAY (Antalya) – Doğuda zaten su derinliği yeterli değil.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Evet. Dolayısıyla, orada bir ihtiyaç olduğunu biliyoruz ama bir başka gerçek daha var. Dünyanın her tarafında da bu altyapı sıkıntısı olduğu için yeni bir yöntem bulmuşlar. Serilen, toplanan iskeleler algıya alıyor gemiyi. Hemen pat diye hop şişme iskeleler gemiye yanaşıyor, yolcuyu alıyor, çıkarıyor, tekrar şey yapıyor. Norveç'te uygulanıyor bu. Şu anda yeni yeni uygulanmaya başladı çünkü bu gemilerin çok cesameti büyük olduğu için bunların manevraları filan başlı başına bir sorun. Yani, iskeleye getirip bunu yanaştırmak hem ciddi bir zaman kaybı hem de bir güvenlik tehdidi de var. Bir şekilde abrayamazsa gemiyi bir tarafından Allah göstermesin, işte karaya bulursa...

TUNCA TOSKAY (Antalya) – Sayın Bakanım, onu çözmüşler. Norveç'te fiyortlarda 300 metrelik gemi küçük küçük koylarda dolaşiyor...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Efendim, dolaşiyor da limana sokmuyorlar, onu söylemeye çalışıyorum. Dolaşmasında, seyirde bir problem yok. Gemicilikte en zor iş Hocam, yanaştırmaktır, yani gemiyi limana yanaştıramazsan allamecihan ol, kaptanı hiç ifade etmez yani. Kaptanın iki tane işi var: Gemiye kaldırmak, gemiyi yanaştırmak. Ondan sonra beybaba. Kaptan kamarasından çıkmaz, diğerleri hamaliye işleri.

Şimdi, dolayısıyla, bu Antalya'yla ilgili çalışma bu şekilde, yani somut olarak söyleyebileceğim bu.

Sinan Bey'in bahsettiği konularla ilgili, çağrı merkeziyle ilgili yorum benim için yeni, bilmiyorum, bakacağız.

Özel sektör, Karşı bir hemşehrımız oraya yapmak istedi, biz de gittik açılışını yaptık ama devamını getirmiyorsa iyi olmamış yani ona bir bakalım.

SİNAN OĞAN (İğdır) – 300'den 40'a indi, onlar da üç aydır maaş alamıyorlar.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Şimdi, şöyle bir şey var, şu sıkıntı var bütün çağrı merkezlerini etkileyen: 5084'ün yürürlük süresi bitti, en büyük cazibe 5084'tü. Yani hem maaşındaki vergiyi hem de sosyal güvenlik primlerini devlet ödüyordu, o kalktı. Kalkınca zaten sektör çok büyük sıkıntıyla karşı karşıya kaldı. Şimdi, EKK bununla ilgili yeni bir yasal düzenleme getiriyor, istihdam teşviki diye. O gelince herhâlde oradaki sorun aşılmış olacak.

İran'la taşımacılık ikili anlaşmamız çerçevesinde yapılıyor, yani İran'la yaşadığımız zorluklar anlaşmalarla ilgili değil, açık söyleyeyim. İran'la bir yerde bir anlaşma var ama bir de fiilî durum var. Fiilî durumu maalesef anlaşmalarla aynı noktaya hiçbir zaman getiremiyoruz. Yalnız, mesela, anlaşmalarımızda 550 litre mazot sınırlaması iki ülke için standart. Yani, bizde de öyle, onlarda da öyle anlaşmalarda ama uygulamada farklılıklar varsa bunu bilemem.

SİNAN OĞAN (İğdır) – Onlar istediği gibi giriyor Sayın Bakanım, ben o bölgenin insanıyım biliyorum.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Şimdi, şöyle yapalım: Biz bu konuyu çok konuştuk, bunlara yabancı değiliz. O kadar çok konuştuk ki... Karadeniz, Trabzon Limanı'nı üs yapacaklardı, oradan işte efendim, Tebriz'e indirecektik, Körfez'e indirecektik, çok, bir sene uğraştık. Buradaki sorun şu, Türkiye'nin zorluğu burada: Kaybedecek taraf biziz. Taşımaları biz fazla yapıyoruz. Bu da karşı ülkeyi rahatsız ediyor. Yani diyor ki: "Kardeşim, niye sana bu hakları vereceğim? Senin taşımacıların daha çok geliyor." Onun için de ya zorluk çıkarıyor, ya diyor ki: "Karşılığında bana kota ver, yani boş girsin benim aracım Türkiye'ye, Türkiye'den yük alsın, gelsin." Rusya bunu diyor, Bulgaristan bunu diyor, efendim, Ukrayna'sı bunu diyor çünkü biz taşıyoruz, en büyük taşımacı biziz. Onların gönlünü görmekten başka çaremiz yok. Yani aynı tedbiri alsak sonunda acısı bize dokunuyor, açıkçası 50 bin transit, üçüncü ülke, bir de İran'ın ötesine geçiyor. Dolayısıyla, bu İran'daki durum çok özel bir durum. Zaman zaman iyileşiyor, zaman zaman gene bozuluyor. Dediğim gibi yani kuralların geçerli olduğu ülkeler var, kralların ülkeler var. Bazı ülkeler böyle, bazı ülkeler de hakikaten kural neyse ona herkes uyuyor. Son zamanlarda, mesela, Rusya'yla çok iyi bir noktaya geldik. Yani hemen hemen sıfır sorunumuz var, oradaki bakıştan kaynaklanıyor, önce orada öyleydi. Bakış olumluya döndüğüne işler de kendiliğinden düzelmiş oluyor.

Sayın Korutürk deniz yoluyla ilgili bize de bir nostalji yaşattınız, onlara ben de yetiştim, o gemilerle seyahat etme fırsatım oldu.

Şimdi, efendim, burada çok haklısınız ama denizcilik sektörü tamamen serbestleşti. Şimdi, eskiden bunu devlet yapıyordu, Denizyollarımız vardı, deniz nakliyatı yük taşımacılığını yapıyordu ve bu gemileri işletiyorduk. Şimdi, bu gemilerin yerini kruvaziyer turizm aldı çünkü hiçbir kimse Karadeniz'den 470 mil mesafeyi üç günde gelmek istemez. İşte, en fiyakalı gemiyi de koyun, şimdi Karadeniz'den efendim, Trabzon'dan biner, bir buçuk saatte İstanbul'da, kara yoluyla on sekiz saatte taş çatlasa İstanbul'da. Yani rekabet etme şansı yok. Normal ekonomik faaliyetler için ama tenezzüh için, seyahat için gerekli mi? Gerekli. Bunu da biz yapamayız yani bizim böyle bir işe soyunmamız söz konusu değil. Ancak bizim altyapıyı yapmamız lazım.

OSMAN TANEY KORUTÜRK (İstanbul) – Özendirici tedbirler belki alınabilir.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Evet. Aslında tedbir var ama Türkiye'deki turizmciler, denizciler bu alana nedense pek girmiyorlar, sıcak bakmıyorlar, onlar daha ziyade geleneksel yük taşımacılığı, işte efendim, kostercilik falan, bu tip işleri tercih ediyorlar, yatırımı çok yüksek. Mesela, bir kruvaziyer gemisinin 150 milyon dolardan 1 milyar dolara kadar değişen fiyatları var. Esasında, küresel anlamda da bu işi yapan 4-5 tane firma var, yani piyasa onların elinde. Burada da ciddi bir gruplanma var, kümelenme var. İşte Karayipler ve Akdeniz'de odaklı 4 tane bilemediniz 5 tane... Royal Carabbiyen efendim, MSC var, Costa var, vesaire bunlar var. Burada yapılacak iş, belki bunların destinasyonlarına buraları dâhil etmek ve şu anda mesela, Amasra bu anlamda çok cazip bir yer. Biz Amasra'nın bu parkura dâhil edilmesi için teklifte bulunduk.

OSMAN TANEY KORUTÜRK (İstanbul) – Liman kolaylığı var mı Sayın Bakanım?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Var, onun da tedbirlerini alıyoruz. Yani bu konu biraz özel, üzerinde çalışılması gereken ama devlet dışında müteşebbislerin teşvik edilmesi suretiyle yapılabilir. Onun dışında yani bizim kamu olarak böyle bir işe girişmemiz söz konusu değil, buradan sonuç alma şansımız da yok.

BAŞKAN – Sayın Bakanım, son bir soru var.

Sayın Bak...

OSMAN AŞKIN BAK (İstanbul) – Teşekkür ederim Sayın Bakanım.

Öncelikle, çok detaylı, doyurucu sunum nedeniyle teşekkür ediyorum. Ben de tabii, daha önce sizinle çalışma fırsatı buldum ve bu süreçte de Bakanlığınız sürecinde de gerçekten ulaştırma alanında ciddi projeleri yönettiniz ve başarıyla sürdürüyorsunuz. Öncelikle, ben teşekkür ediyorum.

Benim iki tane sorum var, birincisi İstanbul'la ilgili. Bu, İstanbul'da konuşuluyordu, lojistik merkez konusunda, Hadımköy civarında bir proje söz konusuydu. Burada biliyorsunuz özellikle, depo ve antrepoların buraya alınması, dolayısıyla, şehir içi taşımacılıktaki o ara taşımadaki konuyla ilgili bir bilgi verirsiniz mutlu olurum.

İkincisi de projelerde gösterdiğiniz tabii, İran'la olan taşımacılığımızda İstanbul-Tahran-İslamabad projesi çerçevesinde, özellikle Van Gölü geçişindeki projeye ilgili bilgi almak istiyorum. Benim bildiğim kadarıyla oraya feribot... Biliyorsunuz İran tarafının da bazı teklifleri vardı, özellikle Van Gölü etrafından dolaşarak bir demir yolu yapılması ama muhtemelen feribot inşaatı tercih edildi. Bu konuda bilgi almak istiyorum.

Teşekkür ederim.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) - Bir kere Van Gölü geçişiyle ilgili... 2 tane feribotumuz yapılıyor Tatvan'da. Bu sene içerisinde onların en azından bir tanesini devreye almayı hedefliyoruz, 50 tane vagon alacak. Yani şimdiki 5-6 vagon ancak alıyor, büyük bir gemi. Dolayısıyla, orada çok ciddi rahatlama sağlayacak. Kuzey geçişini askıya aldık, yani şu ara öyle bir çalışmamız yok. Bu feribot çözümü yeterli olacak gibi gözüküyor.

Hadımköy Lojistik Merkeziyle ilgili... Halkalı devam ediyor, Halkalı'da çalışma var. Yeşilbayır'ın tespiti yapıldı, yerine karar verildi.

OSMAN AŞKIN BAK (İstanbul) – İstanbul Büyükşehir Belediyesiyle beraber yürütüyorsunuz Hadımköy tarafındaki çalışmayı, antrepoların oraya toplanacağı çeşitli toplantılar...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Bu, Yeşilbayır Projesi, Hadımköy'den biraz ileride. Onun da yer tespiti yapıldı. Tabii, orada tarım arazisi var, orman arazisi var vesaire. Bütün o kamulaştırma işlemleri, kamuya ait olanların tahsisi yapıldı, yeri belirlendi. Proje çalışmaları başladı ama Halkalı'da fiilen başladık yapmaya. O daha ziyade demir yollarının ağırlıklı işi.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Sayın Bakanım, çok teşekkür ediyoruz. Bu, Dışişleri Komisyonumuzun Meclis açıldığından itibaren 52'nci toplantısı. Bu kadar yoğun ilginin, gerek medyamızın gerek Komisyon üyelerimizin gerek danışmanlarının olduğu bir toplantıyı hatırlamıyorum. Gerçekten çok mutlu olduk sizi Komisyonumuzda görmekten.

Ayrıca, nezaketiniz bizi bir kahvaltıda ağırlama davetiniz oldu ama ben istedim ki Komisyonumuzda sizi ağırlayalım ve tutanaklı, resmî bir toplantıda bu bilgilerden istifade edelim. Davetiniz için ayrıca teşekkür ediyoruz ama...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Davetimiz hâlâ geçerlidir.

BAŞKAN – Ama o kadar güzel bilgiler verdiniz ki biz zaten fazlasıyla doyduk efendim, çok teşekkür ediyoruz.

Müsaade ediyorsanız toplantıyı kapatmak istiyorum.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Bir cümle, izninizle, kapatmadan önce... Size dosya hâlinde verilen uluslararası sözleşmelerin hızlandırılması ve Meclis oturularının, onaylarının çıkarılması konusunda Komisyonunuzun, zaten desteğini görüyoruz, biraz daha bu desteğin artırılmasını talep ediyoruz.

Teşekkür ederim.

SİNAN OĞAN (İğdir) – Hem muhalefet hem iktidardan bu kadar yoğun destek alan başka bir Bakanlık yok.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Sağ olun. Teşekkür ederim, o sizin iyiliğiniz.

BAŞKAN – Efendim, iki uluslararası sözleşmeden bahsetmişsiniz, Komisyonumuzun gündeminde olan. Onların her ikisini de şu anda görüşmüyoruz, elimizde olmayan nedenlerle. Bir tanesi Libya'yla ilgili bir anlaşma, daha önceki yönetimle imzalandığı için onu kadük addediyoruz. Çin'le ilgili olanda da bir teknik değişiklik gereği var, onu da arkadaşlarımız değişip gönderecekler. Biz de Ulaştırma Bakanlığının anlaşması kalıyor.

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

BAŞKAN – Genel Kurulda da inşallah çabucak geçiceğiz.

Çok teşekkür ediyorum.

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

BAŞKAN – Müsaade ediyorsanız kapatmak istiyorum.

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

BAŞKAN – Dışişleri Komisyonunun 24'üncü Yasama Dönemi, Üçüncü Yasama Yılı, 17'nci toplantısını kapatıyorum.

Bir sonraki toplantımızı 28 Şubat Perşembe günü, saat 11.30'da yapmayı planlıyoruz. Bu toplantımızda da Avrupa Birliği Bakanımız ve Başmüzakereci Sayın Egemen Bağış Avrupa Birliği konularında Komisyonumuzu bilgilendirecek.

Kapanma Saati: 13.25