

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

KAMU İKTİSADİ TEŞEBBÜSLERİ

KOMİSYONU

TUTANAK DERGİSİ

17'nci Toplantı

12 Aralık 2018 Çarşamba

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

İÇİNDEKİLER

Sayfa

I.- GÖRÜŞÜLEN KONULAR

II.- KONU

A)GÖRÜŞMELER

1.- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün (DHMİ) 2015 ve 2016 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri

III.- OTURUM BAŞKANLARININ KONUŞMALARI

1.- Komisyon Başkanı Mustafa Savaş'ın, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü temsilcilerinin Komisyon toplantısına katılmamasına ilişkin açıklaması

2.- Komisyon Başkanı Mustafa Savaş'ın, yazılı cevap verilmesi gereken konuların cevaplarının Komisyon tutanaklarının TBMM "web" sayfasında yayınlanmasından itibaren on beş gün içinde Komisyon Başkanlığına iletilebileceğine ilişkin açıklaması

IV.- AÇIKLAMALAR

1.- İzmir Milletvekili Atilla Sertel'in, DHMİ'nin 2015 yılı 3 no.lu önerisi üzerinde yapılan görüşmelerde Ordu Milletvekili Metin Gündoğdu'nun BBP Genel Başkanı Muhsin Yazıcıoğlu'nun hayatını kaybettiği helikopter kazası üzerinden siyaset yapılmasını doğru bulmadığıyla ilgili ifadesine ilişkin açıklaması

2.- Hatay Milletvekili Lütfi Kaşıkçı'nın, Hatay'da hizmet veren havaalanının adının "Tayfur Sökmen Havaalanı" olarak değiştirilmesi konusunda gösterdikleri hassasiyetten dolayı Komisyon Başkanına ve üyelere teşekkür ettiğine ilişkin açıklaması

V.- KARARLAR

A)KOMİSYON KARARLARI

1.- Hatay'da hizmet veren havaalanının adının "Tayfur Sökmen Havaalanı" olarak değiştirilmesi hususunda Komisyonun tavsiye kararının Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğüne iletilmesine ilişkin karar



KAMU İKTİSADİ TEŞEBBÜSLERİ KOMİSYONU

17'nci Toplantı

12 Aralık 2018 Çarşamba

I.- GÖRÜŞÜLEN KONULAR

TBMM KİT Komisyonu saat 11.06'da açılarak iki oturum yaptı.

Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğünün (DHMİ) 2015 ve 2016 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri yapılarak ibra edildi.

Komisyon Başkanı Mustafa Savaş,

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü temsilcilerinin Komisyon toplantısına katılmamasına;

Yazılı cevap verilmesi gereken konuların cevaplarının Komisyon tutanaklarının TBMM “web” sayfasında yayınlanmasından itibaren on beş gün içinde Komisyon Başkanlığına iletebileceğine;

İzmir Milletvekili Atila Sertel, DHMİ'nin 2015 yılı 3 no.lu önerisi üzerinde yapılan görüşmelerde Ordu Milletvekili Metin Gündoğdu'nun BBP Genel Başkanı Muhsin Yazıcıoğlu'nun hayatını kaybettiği helikopter kazası üzerinden siyaset yapılmasını doğru bulmadığıyla ilgili ifadesine;

Hatay Milletvekili Lütfi Kaşıkçı, Hatay'da hizmet veren havaalanının adının “Tayfur Sökmen Havaalanı” olarak değiştirilmesi konusunda gösterdikleri hassasiyetten dolayı Komisyon Başkanına ve üyelere teşekkür ettiğine;

İlişkin birer açıklama yaptılar.

Hatay Milletvekili Lütfi Kaşıkçı ve arkadaşlarının önergesi üzerine Hatay'da hizmet veren havaalanının adının “Tayfur Sökmen Havaalanı” olarak değiştirilmesi hususunda Komisyonun tavsiye kararının Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğüne iletilmesi kabul edildi.

Komisyon gündeminde görüşülecek başka konu bulunmadığından saat 17.04'te toplantıya son verildi.

12 Aralık 2018 Çarşamba

BİRİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 11.06

BAŞKAN: Mustafa SAVAŞ (Aydın)

BAŞKAN VEKİLİ: Nevzat ŞATIROĞLU (İstanbul)

SÖZCÜ: Mevlüt KARAKAYA (Ankara)

KÂTİP: Yavuz SUBAŞI (Bahkesir)

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

27’nci Yasama Dönemi İkinci Yasama Yılıının 17’nci Birleşimini açıyorum.

II.- KONU

A)GÖRÜŞMELER

1.- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğünün (DHMİ) 2015 ve 2016 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri

BAŞKAN - Birleşimimizde Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğünün 2015 ve 2016 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarını görüşeceğiz.

Toplantımıza başlıyoruz.

Sayın Genel Müdürümüzden başlamak üzere toplantımıza katılan temsilcilerin kendilerini Komisyonumuza tanıtmalarını rica ediyorum.

(Kurum temsilcileri kendilerini tanıttılar)

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Şimdi sunumunu yapması için sözü Sayın Genel Müdüre veriyorum.

Buyurun Sayın Genel Müdürüm.

DHMİ GENEL MÜDÜRÜ FUNDA OCAK - Teşekkür ederim Değerli Başkanım.

Sizi ve değerli Komisyon üyelerimizi, Ulaştırma ve Altyapı, Hazine ve Maliye Bakanlığı ve Sayıştay Başkanlığımızın çok değerli katılımcıları ile toplantıya iştirak eden tüm arkadaşlarımızı saygıyla selamlıyorum.

Şahsım, yönetim kurulum ve kuruluşum adına saygılarımı arz ediyorum.

Efendim, Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü ilk faaliyete başladığı 1933 yılından bu yana sektörün temel altyapısını oluşturan ve değişik isim ve statülerde faaliyet gösteren, en son 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararname’ye tabi olarak faaliyetlerini KİK olarak yürüten bir kuruluştur. Kuruluşumuzun sermayesi hazineye aittir. Şu anda mevcut sermayesi 5 milyar 250 milyon liradır, bunun 3,9 milyar TL’si ödenmiş vaziyettedir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının da ilgili kuruluşu statüsündedir.

Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğünün görevleri iki temel grupta sıralanabilir. Bunlardan biri, tüm Türkiye geneline yayılmış olan havalimanlarının işletilmesidir. Bugün Türkiye genelinde aktif olarak işletilen 56 havalimanı mevcuttur. Bu 56 havalimanının 49’u bilfiil Devlet Hava Meydanları tarafından işletilmektedir. Geriye kalan havalimanlarından Sabiha Gökçen Havalimanı, Savunma Sanayii Müsteşarlığının envanterinde, hava tarafı HEAŞ, kara tarafı da özel

bir şirket tarafından işletilen özel statülü bir havalimanıdır. Aydın Çıldır Türk Hava Yolları tarafından pilotaj eğitimleri için kullanılmaktadır. Zafer Havalimanı, Afyon, Kütahya, Uşak bölgesine faaliyette bulunmak ve hizmet vermek üzere oluşturulmuş bir havalimanımızdır. Antalya Gazipaşa yine özel sektör tarafından işletilmektedir. Zonguldak Çaycuma Havalimanı yine özel sektör tarafından işletilen bir havalimanımızdır. Bu havalimanlarımızın dışında da diğer havalimanları kuruluşumuzun işletimindedir. Ancak, kuruluşumuzca işletilmeyen havalimanlarımızın da hava sahası yönetimi yine kuruluşumuzun uhdesindedir.

Bu faaliyetlerimizin yanı sıra kuruluşumuz Türk hava sahası ki yaklaşık 1 milyon metrekaaredir, bunun da yönetimini üstlenmiştir. 1 milyon metrekaarelik hava sahamızda 71 bin kilometrelik kontrollü uçuş ağı oluşturulmuştur. Bu uçuş ağı içerisinde toplamda 393 adet seyrüsefer sistem ve cihazı bulunmaktadır ki bunların 33 adedi radardır. Bir diğer ifadeyle tüm Türk hava sahası radarların kontrolü altındadır. Bu sistem ve cihazların her türlü kalibrasyonu, bakımı, işletimi de yine kuruluşumuzun uhdesindedir. Bu sistem ve cihazların yine kalibrasyonları da kuruluşumuza ait iki adet elektronik laboratuvar olarak teçhiz edilmiş uçuklarla kalibre edilmekte, kontrolleri sağlanmaktadır.

Yine, işletme hizmetleriyle ilgili, havalimanları işletimi altında bugün toplam 2.014 meydan aracımız bulunmaktadır. Bunlardan 651 adedi genel maksatlı araç, 869 adedi özel maksatlı araç, 494 adet ise kar küreme, kurtarma araçları ve itfaiye araçları olarak portföyümüzde bulunmaktadır.

İstihdam durumumuza gelince, Sayın Başkanım, son durum itibarıyla 2018 yılında toplam 49.755 kişiye direkt ve dolaylı yoldan istihdam sağlıyoruz. Bunun 10.237 adedi bilfiil kadrolu personelimizdir. 32.764 adedi şantiyelerde çalıştırdığımız işçilerdir, dolaylı olarak. 6.754 kişi ise güvenlik, temizlik, taşımacılık faaliyetleriyle ilgili olarak -teknik hizmet de buna dâhildir- dışarıdan hizmet alımı yoluyla yürütülen faaliyetlerimizdir.

Müsaadenizle kuruluşumuzun faaliyetleri neticesindeki istatistiklere kısaca değinmek istiyorum. 2016 yılı sektörümüz yönünden sıkıntılı bir yıldır. 2016 yılını atlattıktan sonra 2017 yılında yaklaşık 2016 yılına göre iç hat yolcu trafiğimizde yüzde 6,8 artışla 109 milyonluk bir rakama ulaştık. Dış hatlarda ise 2016 yılı gerçekleşmemiz 71 milyondur. Bu sayımız da yüzde 17,3 artışla 83,5 milyona ulaşmıştır. Toplam yolcumuz 2016 yılında 173 milyon iken Türkiye genelinde, yüzde 11,1 artışla 193,5 milyona yükselmiştir. Dış hatlardaki yüzde 17,3'lük artış dünya ortalaması olan yüzde 8'in çok üzerindedir ve bu oluşturulan, gerçekleştirilen trafikler neticesinde ülkemiz Türkiye olarak Avrupa'da 4'üncü sırada, dünyada ise 10'uncu sıralamada yer almıştır.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Bir önceki yılda yüzde 15 düşme var yalnız.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ FUNDA OCAK - Evet efendim, doğru. 2016 kötü bir yıldır, doğru. 2017 yılında da sıçramayla bu düşüşleri telafi ettik.

Uçak trafiklerine gelince... Uçak trafiklerinde de 2017 yılında bir önceki yılın üzerinde yüzde 4,6 artışla 1 milyon 914 bin -ki buna hava sahamızdan geçen transit uçuşlar da dâhildir- rakamına ulaşmıştır. 2018-2019 ve 2020 yıllarında sırasıyla yolcu trafiğinde yüzde 10, yüzde 8 ve yüzde 4'lük artış bekliyoruz. Uçak trafiğinde ise beklentimiz 2018 için yüzde 5, 2019 için yüzde 6, 2020 için de yüzde 4 civarında olacaktır.

Oluşturulan, gerçekleştirilen bu trafikler neticesinde Türkiye sıralamasında iç hatlarda 1'inci sırada 21 milyon yolcu trafiğiyle Sabiha Gökçen Havalimanı gelmektedir. 19,6 milyon yolcuyla iç hatta 2'nci sırada Atatürk Havalimanı yer almaktadır. Esenboğa Havalimanı 13,8 milyonla 3'üncü sıradadır. İzmir Adnan Menderes Havalimanı'mız 10,4 milyonla 4'üncü sırada, Antalya Havalimanı'mız ise 7,4 milyon yolcuyla 5'inci sırada yer almıştır.

Dış hat dağılımına geldiğimiz zaman Atatürk Havalimanı açık arayla 44,4 milyon yolcuyla 1'inci sırada yer almaktadır. 2'nci sıraya yerleşen havalimanımız 18,4 milyon yolcuyla Antalya Havalimanı'dır. 3'üncü sırada 10,3 milyon dış hat trafiğiyle Sabiha Gökçen, 4'üncü sırada 2,3 milyon yolcu trafiğiyle İzmir Adnan Menderes ve 5'inci sırada da 2,2 milyon yolcusuyla Muğla Dalaman Havalimanı sıralamaya girmektedir.

Toplam yolcu dağılımına geldiğimizde, ilk beşin sıralaması: 64 milyon yolcuyla 1'inci sırada Atatürk Havalimanı, 31,3 milyon yolcuyla Sabiha Gökçen 2'nci sırada, 25,9 milyon yolcuyla Antalya Havalimanı 3'üncü sırada, 15,8 milyonla başkente hizmet veren Esenboğa Havalimanı'mız 4'üncü sırada ve İzmir Adnan Menderes Havalimanı da 12,8 milyon toplam yolcuyla 5'inci sırada yer almaktadır.

Sayın vekillerim, izninizle 2015 yılından itibaren tamamladığımız önemli yatırımlarımıza da kısaca değinmek istiyorum. Bunlardan bir tanesi 6 Mayıs 2015 tarihinde hizmete verdiğimiz Ağrı Havalimanı terminal binasıdır. Terminal binamızın büyüklüğü 23 bin metrekaredir. 2,5 milyon yolcu kapasitesiyle hizmete girmiştir. Yatırım tutarı 69 milyondur ve 2017 yılında Ağrı Havalimanı'mızı da 283 bin yolcu kullanmıştır.

Ordu Giresun Havalimanı'mız: Bakanlığımız Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü tarafından hizmete verilen bu havalimanımız da Türkiye'de denizde yapılan ilk havalimanı olma özelliğini taşımaktadır. 22 Mayıs 2015 tarihinde hizmete verilmiştir. Terminal binasının büyüklüğü 20 bin metrekaredir ve bu havaalanımızı da 2017 yılında ciddi bir artışla 1 milyon 187 bin yolcumuz kullanmıştır.

Hakkâri Yüksekova Havalimanı'mız: Bu havalimanımız 26 Mayıs 2015 tarihinde hizmete verilmiştir. Terminal binasının büyüklüğü 6.600 metrekaredir, kapasitesi 1 milyon yolcudur. 3.200'e 45 metrelik de bir pisti mevcuttur. Havalimanımızı da 2017 yılında 153 bin yolcu kullanmıştır.

Diyarbakır Havalimanı: Güneydoğu'nun çok önemli bir havaalanıdır. Buraya 27/10/2015 tarihinde yeni bir terminal binası yaptık. Terminal binamızın büyüklüğü 93 bin metrekaredir, 8 yolcu köprüsü vardır. 5 milyon yolcu kapasitelidir. Bu projemizin maliyeti 342 milyondur ve bu havalimanımızı da 2017 yılında 2 milyon 53 bin yolcumuz kullanmıştır.

Van Havalimanı'mız: Van Havalimanı'mız malumunuz çok büyük bir deprem geçirdi. Depremde mevcut olan teknik blok ve kuleyle terminalin bir bölümü hasar gördü. 15 akslık bir terminal binamız vardı. Yaptığımız yatırımla 15 aksı 31 aksa yükselttik. Yeni bir teknik blok ve kule yaptık ve 1 Nisan 2017 tarihinde bu terminalimizi hizmete verdik. Terminalimizin mevcut durumda büyüklüğü, yeni yapıldıktan sonra, 14.800 metrekaredir ve bugüne kadar da 67 milyon TL'lik bir harcama yapılmıştır. Şu anda bu 2017 verilerine göre Van Havalimanımızı kullanan yolcu sayısı da 1 milyon 661 bindir.

Çanakkale Havalimanı'mız: Çanakkale Havalimanı'mız da 29 Eylül 2017 tarihinde terminalini hizmete verdiğimiz bir havalimanıdır. Terminal binası butik bir terminaldir, 11.400 metrekare büyüklüğündedir. Projenin yapım maliyeti 43 milyona mal olmuştur. 2017 yılında Çanakkale Havalimanımızı da 218 bin yolcu kullanmış, terminal binasıyla birlikte apron büyütülmüş, teknik blok kule yenilenmiştir; eksiksiz, kusursuz altyapıya kavuşturulmuştur.

Sinop Havalimanı terminal binamız: Sinop Havalimanı da altyapı yönünden çok eksik bir meydanımızdı. Son yıllarda çevre tel örgüleri, hava tarafı yatırımları tarafımızca yapıldı. En son 18 Eylül 2017 tarihinde 12.695 metrekare büyüklüğünde terminalimizi hizmete verdik. Yaptığımız harcamanın tutarı terminal için 41 milyon TL'dir. 2017 yılında da 153 bin yolcu Sinop Havalimanı'mızı kullanmıştır.

Muğla Dalaman: Muğla Dalaman Dış Hatlar Terminali 2003 yılında yap-işlet-devret modeliyle hayata geçirilmiştir. Daha sonra, 2014 yılında yap-işlet-devret dönemi sona ermiştir. Yapılan terminal mevcut olan iç hatlar terminaliyle birlikte kiralama ihalesine çıkılmıştır ve bu ihale sonucunda bir de burada yeni bir iç hatlar terminaline ihtiyaç duyulmuştur. Yapılan terminal binası 14 Temmuz 2018 tarihinde hizmete verilmiştir. Büyüklüğü 125 bin metrekaredir. Kapasitesi 5 milyondur. Harcanan tutar 250 milyon eurodur.

Son olarak yap-işlet-devretlerde İstanbul Havalimanı: İstanbul Havalimanı'mız malumunuz 3 Mayıs 2013 tarihinde yap-işlet-devret modeliyle ihaleye çıkarılmış olan bir projemizdir. Proje dört ayrı etaptan oluşmaktadır. Dört ayrı etabın toplamının maliyeti 10 milyar 247 milyon eurodur. Yirmi beş yıllık işletme hakkı verilmiştir. Bu işletme hakkı karşılığında idaremize ödenecek olan kira tutarı 22 milyar 152 milyon euro artı KDV'dir. Projenin ilk etabının yatırım süresi kırk iki aydır. Kırk iki aylık süre 1 Ocak tarihinde sona ermektedir ve test deneme uçuşları için şu anda Türk Hava Yolları 40 bin yolcusunu iki aylık dönem içerisinde İstanbul Havalimanı'ndan taşımıştır. İlk etabında toplam yatırım maliyeti başlangıçta 5,9 iken 7,2 milyar euroya çıkmıştır. İnşallah 1 Ocak tarihi itibarıyla Atatürk Havalimanı'ndaki tüm ticari uçuşları İstanbul yeni havalimanına kaydıracağız ve buradan komple hizmet vereceğiz. Bu projeyle elde edeceğimiz üstünlükle de artık havacılığın merkezi, eksen her fırsatta söylediğimiz gibi Batı'dan Doğu'ya kaymaktadır ve transit yolcu pazarında da özellikle millî hava yolu şirketimiz olan Türk Hava Yolları burada ciddi bir avantaj sağlayacaktır. Çalışmalarımız devam etmektedir.

Devam eden yatırımlarımıza gelince, Çeşme Alaçatı: Çeşme Alaçatı da bir yap-işlet-devret projesidir. Butik bir havaalanıdır. Genel havacılık amaçlı planlıyoruz ama ileride ticari yolcu taşımacılığına da şartlar ve potansiyel çerçevesinde izin vereceğimiz bir havalimanıdır. Projenin maliyeti 18,9 milyon eurodur. İşletme süresi yirmi yıldır. Bize verilecek olan ihalede belirlenen cirodan paylaşım oranı da yüzde 20,20'dir. Yapım çalışmaları iki yıl sürecektir. Yer teslimini yaptık, şu anda projeler şekilleniyor. 2020 yılında da inşallah bu butik havalimanımızı hizmete vermeyi planlıyoruz.

Çukurova Havalimanı: Çukurova Havalimanı biraz şanslılık yaşadığımız bir havalimanımız maalesef. Bu havalimanının başlangıcı 2011 yılına dayanmaktadır. 2011 yılında yap-işlet-devret modeliyle bu havalimanımızı ihale ettik. İhaleye tek bir firma katıldı ve ihaleyi alan firma bizim başa baş noktamızın çok altında bir işletme süresiyle ihaleyi kazandı; dokuz yıl, dokuz ay, on günlük bir süreyle. İşi aldıktan sonra maalesef verilen garantilere rağmen yatırım maliyetini çıkaramadı. Yatırım maliyeti 357 milyon euroydu. Kredi bulamadı, kredi bulamayınca kendi öz kaynaklarıyla projeyi üçüncü yılına kadar ancak yüzde 12 seviyesine getirebildi. Projenin de toplam yatırım süresi üç yıldır. Baktık, gördük tıkanı. Ortak arayışı da herhangi bir çözüm yaratmadı. Bunun üzerine 31 Ağustos 2015 tarihinde sözleşmesini feshettik. Sözleşme feshedildikten sonra bu defa öz kaynaklarımızla bu işi yapmak istedik ve Yüksek Planlama Kurulu kararıyla yatırım programımıza dâhil edildi. Yatırım programımıza dâhil edildikten sonra 357 milyon euroluk yatırım maliyetinde revizyona gittik, küçülttük. Altyapı, üstyapı olarak iki ayrı ihaleye çıktık. Altyapı ihalesinin toplam tutarı 285 milyon TL'dir ve şu an itibarıyla çalışmalar yürümekte ancak çok yavaş yürümektedir. Altyapının bitim tarihi Mart 2019'dur ve fiziki gerçekleşmesi şu an itibarıyla yüzde 40'tır. Elimizden gelen her şeyi yapıyoruz yürütmek için ancak fiyat artışları, döviz bazındaki yükselmeler nedeniyle müteahhidi çok fazla zorlasak da netice alamıyoruz. Altyapıda yüzde 40'ta tıkanık Sayın Başkanım. Üstyapı da 899 milyon TL'ye ihale edildi. Yer teslimi yapıldı. Mayıs ayından beri hâlâ herhangi bir ivme kazanamadık. Büyük bir ihtimalle bu proje feshe gidecektir. Çalışmalarımız ve takibimizi devam ettiriyoruz.

Tokat Havalimanı: Tokat'ta mevcut, vaktizamanında valilikçe yapılmış olan bir havalimanımız vardı. Ancak uluslararası kriterlere uygun olmadığı için uzun süredir buraya yeni bir havalimanı yapımını planlıyorduk ve nihayetinde projelerimizi hazırladık, 70 milyon kamulaştırmamızı yaptık ve burası için alt ve üstyapı olarak iki ayrı ihaleye çıktık. Altyapının maliyeti 115 milyon TL'dir, üstyapının maliyeti 95 milyondur. Gerek altyapıda gerekse üstyapıda beklediğimiz üzerinde bir hız elde ettik. Şu anda altyapıda yüzde 14'lük bir gerçekleştirme, üstyapıda ise yüzde 12'lik bir gerçekleştirmeyle işin seyri güzel gitmektedir.

Muş Sultan Alparslan Havalimanı yeni terminal binası: Bu terminal binası için 19 Ekim 2016 tarihinde yer teslimini yaptık. Projenin bedeli 59 milyon TL'dir. İş hızlı ilerledi. Geçici kabul aşamasına geldi. Geçici kabul aşamasından sonra hizmete verme noktasına gireceğiz. Projenin kapasitesi 2 milyon yolcu/yıl kapasitelidir.

Mütekip projemiz, Kahramanmaraş Havalimanımız. Kahramanmaraş Havalimanı'mız için de 1 Aralık 2016 tarihinde yer teslimi yaptık. Şu anda fiziki gerçekleşmesi yüzde 99 civarındadır. Geçici kabul çalışmaları başlamıştır. Bu havalimanımızda gerçekleştirdiğimiz terminal binasının büyüklüğü 22 bin metrekaredir. Aynı zamanda bir teknik blok ve kule ve müteammim tesisleri de içermektedir. Projenin de maliyeti 80 milyon Türk lirasıdır.

Balıkesir merkez: Balıkesir'de 2 tane havalimanımız var sayın üyelerim. Bunlardan bir tanesi Balıkesir Koca Seyit, aktif olarak kullanılıyor, her türlü alt ve üstyapısı mükemmel denecek bir noktadır. Bir de askerî havaalanı olan Balıkesir Merkez Havalimanı vardır. Balıkesir Merkez Havalimanı'nın sivil tesisleri için 16 Kasım 2016 tarihinde yer teslimini yaptık. Şu anda projenin fiziki gerçekleşmesi yüzde 88 civarındadır. 6.500 metrekarelik bir terminal binası, ısı güç merkezi, çevre tel örgüleri, taksi yollarıyla birlikte bütün sivil tesisler inşaatı bu işin bünyesinde gerçekleştirilecektir. Mart ayı gibi burayı da bitirerek hizmete vermeyi planlıyoruz.

Mütekip projemiz, Gaziantep. Gaziantep Havalimanı'mız da 3 milyona yaklaşan trafiğiyle önem verdiğimiz güçlü bir havalimanımızdır. Bu havalimanımızdaki mevcut terminal binalarının yetersizliği nedeniyle buraya yeni bir iç hatlar terminalini planladık. Bu proje için de 1 Haziran 2018 tarihinde yer teslimimizi yaptık. Yeni yapılacak olan iç hatlar terminal binasının büyüklüğü 67 bin metrekaredir. 8 yolcu köprüsüne kadar büyüyecek potansiyeli vardır. Bu projemiz için de çalışmalarımız hızlı bir şekilde devam ediyor. Şu anda yüzde 6 seviyesinde bir fiziki gerçekleşmemiz var. İki yıl sonra bu projemizi de hizmete vermeyi planlıyoruz. Yeni iç hatlar terminal binası devreye girdikten sonra mevcut terminalleri de yeniden revize ederek dış hatları olarak hizmete vereceğiz.

Altyapı projelerimize gelince, en önemli altyapı projemiz şu anda yürümekte olan Sabiha Gökçen Havalimanı pist inşaatlarıdır. Malumunuz Sabiha Gökçen bizim envanterimizde bir havalimanı değil. Savunma Sanayii Müsteşarlığıyla 2012 yılında bir protokol akdettik. Bu protokol çerçevesinde bunun yapım, kontrollük işleri bize verildi ama finansmanını Savunma Sanayii Müsteşarlığı sağlıyor. İki altyapı da devam ediyor. 3/6/2015 tarihinde -mevcut olan şu anda tünellerle, üstüne pistler gelecek ve diğer üstyapı tesisleri gelecek- yer teslimini yaptık. Bu projemiz şu anda yüzde 97 seviyesinde. Bitim tarihi Mart 2019 olacaktır. Üstyapıya gelince, üstyapıda da 1,4 milyar TL'lik bir yatırım maliyeti var. Bu projemiz için de şu anda yüzde 60 fiziki gerçekleşmedeyiz. Burada teknik blok kule, pist, apron, taksi yolları yapılacak ve inşallah 2019 Haziran ayında hizmete verilecektir.

Diğer bir altyapı projemiz, Kars Havalimanı paralel taksi yolunun "emergency" pist hâline getirilmesidir. Bu projemizi de 69 milyon 500 bin Türk liralık bir maliyetle tamamlanmak üzeredir. 25 Temmuz 2016 tarihinde yer teslimi yapılmıştır. Şu anda geçici kabul aşamasına gelmiştir. Yılın sonuna kadar hizmete vermeyi planlıyoruz.

Antalya Havalimanı PAT sahaları onarımı. Antalya Havalimanı deminki sıralamalarda da söylediğim gibi dış hat yolcu trafiği yönünden Atatürk Havalimanı'ndan sonra ikinci büyük havalimanıdır. Tabii ki bu yüksek uçak ve yolcu trafiği aynı zamanda...sürekli olarak revizyonu zorunlu kılmaktadır. Burada da pistlerdeki derz dolguların bozulması nedeniyle PAT sahalarını onarıma aldık. Projenin maliyeti 33 milyon 500 bin liradır. Büyük bir ihtimalle ocak ayında da burayı tamamlayarak hizmete vermeyi planlıyoruz.

Adnan Menderes Havalimanı apron ve taksi yolları: İzmir de çok önem verdiğimiz bir meydanımız. Buradaki apron, park sahalarının yetersizliği nedeniyle projelerimizi hazırladık ve bu proje için de 25 Kasım 2016 tarihinde yer teslimi yaptık. Projenin maliyeti 101 milyon Türk lirasıdır, şu anda yüzde 81 düzeyinde bir fiziki gerçekleşmesi vardır. Burada, 4 Mayıs 2019 tarihinde yeni oluşturacağımız apronları, taksi yollarını hizmete vereceğiz, mevcut apronlar da işin kapsamında yenilenecektir trafolar da dâhil olmak üzere.

Yine, Milas Bodrum, önemli bir projemiz. Burada da önce paralel taksi yolunu "Emergency Pist" standardına getirdik, daha sonra mevcut pistin de bakım ve onarımına başladık. 2/9/2019 tarihinde bu onarım işi bitecektir, şu anda yüzde 54 fiziki gerçekleşmeyle devam etmektedir, projenin maliyeti de 88 milyon Türk lirasıdır.

Başkent Ankara'ya -ki bizim hava sahamızın kontrollüğünü yaptığımız kumanda merkezimizdir başkent Ankara- yeni bir teknik blok ve kule planladık. 29 Ağustos 2018 tarihinde yer teslimini yaptık, 2020 yılı Şubat ayında, inşallah, bu teknik blok, kuleyi hizmete vereceğiz, projenin maliyeti 31 milyon 600 bin Türk lirasıdır.

Değerli üyelerim, izninizle biraz da bu yatırımlarla ilgili aldığımız ödenekleri rasyonel kullanıyor muyuz, bu konuya değinmek istiyorum.

Özellikle 2003 yılından itibaren çok büyük bir yatırımcı kuruluş hâline de geldik. Esasen işletmeci olmakla birlikte, Bakanlar Kurulunun verdiği yatırım görevlerini de ehli bir şekilde yerine getirmeye çalışıyoruz ve son yıllarda almış olduğumuz yatırım ödeneklerinin genellikle yüzde 95'in üzerinde nakdî gerçekleştirmelerini sağlayarak oldukça rasyonel bir noktaya geldik.

Geçtiğimiz sene gerçekleşme oranımız yüzde 96,9'dur. Bu sene 44 ana, 111 alt proje için 1 milyar 256 milyon liralık bir ödenegimiz var, daha sonra aldığımız 500 milyon liralık ek ödenekle.

Biz, bütün yatırımlarımızı öz kaynaklarımızla finanse ediyoruz, hiçbir surette banka kredisi kullanmıyoruz, bu nedenle de özellikle nakdî ve fiziki gerçekleştirmeleri zamanında tamamlamaya büyük bir itina gösteriyoruz.

Önümüzdeki sene için de, 2019'da 456 milyon liralık bir yatırım ödeneği verildi. Yılın başında, genellikle tavana sığmak için biraz düşük tutuluyor ama sene içerisinde gerçek ihtiyacımıza göre bu ödeneklerimizi revize ediyoruz.

İzninizle, çok kısa olarak, biraz da 2019 yılında hangi yatırımları planlıyoruz, buna özet olarak değinmek istiyorum.

Bunlardan bir tanesi Samsun Havalimanı yeni terminal binası. Samsun Havalimanı'ndaki mevcut terminal binası artık buradaki yolcu yükünü karşılamaktan uzak. Geçtiğimiz sene buradaki pisti onardık, altyapıda kusursuz bir noktaya geldik. 25 bin metrekarelik bir terminal binasının yapımı için proje ihalemise çıktık, uygulama projelerini elde ettik, eğer ödenegimiz kesintiye uğramadan verilirse, önümüzdeki sene terminal binası için yapım ihalesine çıkmayı planlıyoruz.

Nevşehir Kapadokya Havalimanı: Bu havalimanımızın da alt ve üstyapısı uzun süredir ihmal edilmişti. Geçtiğimiz sene pistlerini onardık, hizmete verdik, önümüzdeki sene içerisinde 10 bin metrekare büyüklüğünde bir terminal binasının uygulama projeleri hazır, yapım ihalesine çıkacağız.

Bir de Amasya Merzifon Havalimanı ’mızın terminal binası gerçekten yetersiz, bunun da projelerini hazırlıyoruz, inşallah, 2019 yılında burası için de yapım ihalesine çıkacağız.

Sayın üyelerim, yine, altyapıda -bugün de televizyonda sabah haberlerinde veriyordu- Adıyaman’da 2018 yılı Mayıs ayında çok ciddi bir toprak kayması oldu. Orada bir ILS altyapısı için çalışmamız vardı, kayınca burayı tasfiye etmek zorunda kaldık, inşallah, bunun için de ihaleye çıkıyoruz, yarınki tarih itibarıyla gerekli olan güçlendirmeleri yapıp buraya da bir ILS’i kazandırmış olacağız.

Yatırımlardan sonra, izninizle biraz da Devlet Hava Meydanlarının mali durumuna değinmek istiyorum.

Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, 2015 yılında 1 milyar 573 milyon Türk liralık bir kâr elde etti.

BAŞKAN – Sayın Genel Müdürüm, daha ne kadar sürer?

DHMİ GENEL MÜDÜRÜ FUNDA OCAK – Bitmek üzere Sayın Başkanım.

BAŞKAN – Peki.

DHMİ GENEL MÜDÜRÜ FUNDA OCAK – 1 milyar 573 milyon lira bir kâr sağladık 2015 yılında ve bu kârımızın karşılığında... Bizim sermayemiz Hazineye ait olduğu için, KİK olduğumuz için her sene Hazineye temettü ödemekle yükümlüyüz. Temettü, gelir vergisi ve her yıl Maliyeye ödediğimiz bütçe katkı paylarıyla birlikte, 2015 yılında 1 milyar 587 milyon liralık Hazinemize, ekonomimize bir katkı sağladık. Bütün yatırımları yapıp, istihdamımızı sağlayıp bir de böyle bir katkıyı sağladık.

2016 yılında kârımız 1 milyar 527 milyonda kaldı. 2016 yılı -az önce ifade ettiğim gibi- bir kriz yılıydı, buna rağmen, Hazineye temettü, gelir vergisi ve bütçe katkı payı olarak da 1 milyar 597 milyon liralık bir nakit ödemesi yaptık.

2017 yılında kârımız 1 milyar 930 milyon Türk lirasına yükseldi. Hazineye, önümüzdeki senenin temettüsünden de avans vermek kaydıyla 2 milyar liralık bütçe katkı payı, temettü ve gelir vergisi olarak ödeme yaptık.

Arz ediyor, saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Genel Müdürüm.

Şimdi önerilerin görüşülmesine başlıyoruz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Başkanım, sunumda birkaç tane eksik var da onu ifade etmek istiyorum.

BAŞKAN – Geneli üzerinde görüşmelerimiz esnasında, geneli görüşmelerinde onu söyleyelim Sayın Vekilim, olur mu?

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ama sunumla ilgili 2 tane kısa...

BAŞKAN – Olsun, fark etmez, orada soru-cevapta da konuşabiliriz onu Sayın Vekilim.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ama o zaman da onun üzerinden devam etmem gerekecek.

BAŞKAN – O zaman devam edersin, zaten önünde sunum var, hepsi var Sayın Vekilim.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Sayın Başkan, soracağı soru da sunuma bağlı da ondan.

BAŞKAN – Anladım, biliyorum, buradayız zaten, toplantı bitinceye kadar buradayız.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – O zaman önerilerin içinde, onu da katarak soralım.

BAŞKAN – Olabilir, o zaman sorun Sayın Vekilim, tamam.

Kurumun 2015 yılından 4 önerisi, 2016 yılından da 4 önerisi bulunmaktadır.

2015 yılının 2 no.lu önerisiyle 2016 yılının 1 no.lu önerisi ve 2015 yılının 3 no.lu önerisiyle 2016 yılının 3 no.lu önerisi aynı mahiyette olup, bu sebeple bu öneriler birlikte görüşülecektir.

Şimdi, 2015 yılının 1 no.lu önerisini okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Öneri 1:

İstanbul Atatürk Havalimanı uçak trafiğinin önceki yıla göre yüzde 6, yolcu trafiğinin ise yüzde 8 oranında arttığı, Türkiye uçak trafiğinin yaklaşık yarısının İstanbul’da oluştuğu, mevcut iki havalimanının çoğu zaman hava trafiğindeki yoğunluğu karşılamakta yetersiz kaldığı dikkate alınarak, yap-işlet-devret modeliyle ihale edilen İstanbul yeni havalimanı yapım işlerinin, teknik şartname, uygulama sözleşmesi ve diğer sözleşmelerle ortaya konulmuş usul ve esaslara uygun şekilde tamamlanması konusunda azami çabanın gösterilmesi, kontrollük biriminin güçlendirilmesi hususu üzerinde durulması, ayrıca mevcut birçok havalimanında ortaya çıkan ve uçuş güvenliğini olumsuz yönde etkileyen mânia oluşumlarına yeni havalimanı çevresinde hiçbir şekilde müsaade edilmemesi için yetkili ve sorumlu tüm kuruluşlar arasında iş birliği ve koordinasyon içinde bir çalışma düzeninin sağlanması.

BAŞKAN – Buyurun Sayın Genel Müdürüm.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ FUNDA OCAK – Cevap veriyorum Sayın Başkanım.

Cevap 1:

İstanbul yeni havalimanının yapım işinin, ihale şartnamesi eki yapım sözleşmesi, uygulama sözleşmesi ve teknik şartnamelere uygun olarak yapılıp yapılmadığının denetimini sağlamak üzere toplam 40 personelden oluşan kontrol teşkilatı yapı denetim görevlisi olarak görevlendirilmiştir. Bunun haricinde imalata esas uygulama projelerinin incelenmesi ise toplam 34 teknik personelden oluşan ayrı bir heyet tarafından yapılmaktadır.

Ayrıca, çelik imalatlar, statik ve zemin iyileştirmeleri gibi imalatlarda, üniversite ve Alt Yapı Yatırımları Genel Müdürlüğü (AYGM) gibi ilgili kurum ve kuruluşlardan da onay alınmaktadır.

Sayın Başkanım, buraya bir ilavem var. Az önce sunumumda da söylediğim gibi, İstanbul yeni havalimanının kırk iki aylık 1’inci etap yatırım süresi tamamlandı, geçici kabulü yapıldı ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğümüz tarafından da bu havalimanına işletme ruhsatı verildi, böylece kontrollük teşkilatı 1’inci etap işleri için görevini tamamlamış oldu.

Mânialarla ilgili olarak, İstanbul yeni havalimanı çevresindeki yapılaşma talepleri ise, iç yatay yüzey kotu 144 metre baz alınarak değerlendirilmektedir. Anılan havalimanının uzun yıllar mânia tehdidinde maruz kalmadan hizmet verebilmesini teminen gerekli hassasiyet gösterilmektedir. Yeni havalimanının çevresinde uçuş güvenliğini olumsuz etkileyecek mânia oluşumlarına hiçbir şekilde müsaade edilmemesi amacıyla da Sivil Havacılık Kanunu’nun gereği sorumlu belediyeler, valilikler ve ilgili kuruluşlarla da koordineli olarak çalışılmaktadır.

Arz ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Genel Müdürüm.

Öneri üzerinde söz almak isteyen üyemiz var mı?

Sayın Erdoğan, buyurun.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Eski üyeniz var Sayın Başkan.

BAŞKAN – Eyvallah, buyurun.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Değerli KİT Komisyonu, saygıdeğer milletvekilleri; ilk milletvekili olduğum dönemde ben de bu Komisyonun üyesiydim. Bence Meclisin en önemli komisyonlarından biri, önemli sorumluluklarınız var çünkü KİT Komisyonunun denetim kalitesi, Türkiye’deki idarenin şeffaflaşması ve kıt kaynaklarımızın doğru kullanılması açısından çok önemlidir. Teknik bir komisyondur, biz 600 milletvekili olarak, yetkilerimizi bu anlamda bu Komisyona devrettik. Bazen Plan ve Bütçe Komisyonunda da yanlış anlaşılıyor, şu unutulmasın ki bütün milletvekillerinin, komisyonlarda komisyon üyeleri gibi yetkisi vardır, sadece önerge veremezler, teklif veremezler, oylamaya katılamazlar. Aslında keşke daha çok katılım olsa, daha çok bilgi verilse illerden.

Bugün, benim buraya özellikle katılmayı istememin sebebi, vekili olduğum İstanbul ilimizde yapılan ve cumhuriyet tarihinin en büyük yatırımı olan İstanbul Havalimanı.

Değerli arkadaşlar, Devlet Hava Meydanları, Türkiye ekonomisi açısından çok önemli bir kurumdur çünkü bir ekonominin gelişebilmesi, bugün şikâyet ettiğimiz, üretimsizliğinden veya katma değeri yüksek üretim olmamasından şikâyet ettiğimiz, ekonomimizin altyapısını oluşturan ulaştırma, enerji ve iletişim ne kadar nitelikli ve kaliteli olursa ekonomi o kadar gelişir. Mesela havalimanlarınız ne kadar iyi olursa turizmdeki gelirleriniz o kadar artar veya uluslararası ortaklıklar için ulaşım ne kadar yüksek ve kaliteliyse, bunun sonucunu da ekonomide dış sermaye girişi olarak görürsünüz.

Değerli arkadaşlar, Devlet Hava Meydanları İşletmesi önemli yatırımlar yapıyor. Aslında, baktığımızda kamu yatırımlarında iki tane temel yöntem var: Birincisi -raporda da bazı projelerde görüyorsunuz- 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu’nda devletin parasını ödeyerek, ihale açarak müteahhitlere iş yaptırması veya yap-işlet-devret modeli. Yani devletin belirli bir imtiyazını belirli bir süreyle ihale ederek burayı özel müteahhitlerin yapması, finansmanlarını kendilerinin bulması, belirli bir süre işletmesi, işletme boyunca kâr vermesi ve işletme süresi sonucunda da bu yatırımı...

BAŞKAN – Sayın Erdoğan, kusura bakmayın ama öneri üzerinde mi konuşuyorsunuz yoksa geneli üzerinde mi?

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – İkisini birden yapayım. Şimdi öneri üzerine geleceğim ama bu bir yap-işlet-devret projesi, onun altyapısını anlatayım ki biraz sonraki şeye zemin olsun. Yani 2 kere konuşmayayım diye uğraşıyorum, bir tek öneride konuşup halledeceğim.

BAŞKAN – Tamam, peki.

Buyurun.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Dediğim gibi, yap-işlet-devret projesinde finansmanı bulacak, kendisi yapacak, kendisi işletecek, süre sonunda garanti edilecek ve yap-işlet-devret projesi olarak 3 Mayıs 2013 yılında İstanbul Havalimanı ihale edildi.

Yapılan ihale sonucunda 22 milyar 152 milyon avro artı KDV’yle, kırk iki ay inşaat süresi, üzerine yirmi beş yıl işletme süresiyle bu proje ihale edildi.

Arkadaşlar, projeyi alan beşli müteahhit ekibi yani Limak, Kolin, Cengiz, Mapa ve Kalyon şirketleri 2 milyon avroyla kazandı. 22 milyar 150 milyon avro bir önceki teklifti. Ben o ihaleye gittim, Funda Hanım da o zaman genel müdürdü. Bu arada, hem genel müdür hem yönetim kurulu üyesi, benim Hazineden üstadım ve meslektaşımıdır, tanışırız, bürokrasisine güvenirim ama tabii, yaşadığım şeyler dolayısıyla da bir üzgünlüğüm, kırılganlığım var, onu da anlatacağım size.

3 Mayıs 2013 tarihinde ihale yapıldı. Şimdi, 3 Mayıs 2013 tarihinde ihale yapılırsa -bu tip bir ihalenin onayında bütün prosedürler bir aydır- Haziran 2013 itibarıyla ihalenin onayının tamamlanmış olması gerekiyor, üzerine kırk iki aylık işletme süresini koyarsanız 1 Ocak 2017 eder.

Şimdi, ihale yapılıyor, bütün şirketler teklif veriyor ve bu arada, biz, bu kadar önemli bir yatırım projesinde ihale öncesini de takip ettiğimiz için... Şirketler bir sürü soru sordu, temel şeyler vardı; işletme süresi, havalimanının inşaatıyla ilgili işler çünkü bunlar ihalede çok belirleyici işlerdi. Üzerine üç buçuk yılı koyduğunuzda, kırk iki ayı koyduğunuzda 1 Ocak 2017 eder.

Bu şu demek: 1 Ocak 2017'ye kadar inşaatı tamamlayacak, tamamlamazsa cezası var. Ayrıca, 1 Ocak 2017 itibarıyla da yirmi beş yıllığına aldığı, KDV dâhil toplam 26 milyar bedeli vardı ya, her yıl 1 milyar 45 milyon avro da kira ödeyecek.

Şimdi, bütün firmalar bu koşullarla giriyor. Ne olması gerekiyor? Yer tesliminin yapılması gerekiyor. Arkadaşlar, yer teslimi yapılamadı.

Şimdi, raporu okuduğum kadarıyla, anladığım kadarıyla yer tesliminin yapılamamasının sebebi zeminin uygun çıkmaması.

Değerli arkadaşlar, cumhuriyet tarihinin en büyük yatırımını yapıyorsanız zemin etüdünü önceden yapmak zorundasınız. Buraya korkunç bir kaynak harcıyoruz değil mi? Şimdi, zemin etüdü yapmadınız, orada havalimanıyla ilgili... Çünkü havalimanı işi otoyol gibi değil, uçak indiriyorsunuz, can güvenliği var. Mesela rüzgâr ölçümünün o bölgede yapılması lazım, beş yıl süreyle. Biz İstanbul'un diğer taraflarında bulunan rüzgâr istasyonlarının verilerini kullandık.

Bunlar temel eksiklikler ama bizim ilimiz açısından bir büyük eksiklik şu: Şimdi, bizim İstanbul'umuzun üçte 2'si kentleşmiş, üçte 1'i ormanlık alan. Bu ormanlık alanı da basit bir alan olarak görmeyin, inanılmaz bir tarım vardır orada. Benim üç ilçem oradadır. Mesela İstanbul'un manda kaymağı, yoğurdu çok şeydir ya, hepsi oralardandır. İnanılmaz bir tarımı vardır, su kaynaklarımız oradadır ve bütün kurum ve kuruluşların, tarih boyunca herkesin şöyle bir mottosu vardır; Kuzey Ormanlarına dokunulmaz. Tayyip Bey'in belediye başkanlığı döneminde 1994 yılında yaptığı bir konuşma var "Buraya bazı mahfiller dokunmak istiyor." diyor. Çünkü İstanbul'da arazi çok kıymetli, orada da sıfır maliyetli orman, devlet arazisi var. Herkes orayı konuta açmak istiyor, herkes orayı yerleşime açmak istiyor. Onun için, o dönem için şöyle güzel bir sözü vardı "Buraya bazı mahfiller, bazı sermaye çevreleri el uzatmak istiyor, bu ihanettir." demişti. Konuşmasını internette görebilirsiniz Sayın Tayyip Erdoğan'ın.

İstanbul'da 1/100000'lik bir çevre planı yapıldı. Bu basit bir şey değil, bu İstanbul'un anayasası. Bunun hazırlanması için 200 milyon lira verildi, hazırlığı için. Yani yüzlerce, konusundaki akademisyen, bütün ilçe belediyeleri -hangi partiden olursa olsun- üniversiteler, bakanlıklar, İstanbul Büyükşehir Belediyesinin koordinasyonunda üç yıl çalıştılar ve rapor özetle şunu söylüyor: İstanbul'un Kuzey Ormanlarına kimse dokunamaz, dokunmamalıdır. Çok makul sebepleri alt alta yazılmış.

Bir de şöyle bir şey var; İstanbul, Marmara hattı üzerinde gelişmiş bir kent. İşte, bakın, Kadıköy, Şişli, Beşiktaş falan hepsi Marmara kıyılarındadır. Bir tek boğazımız vardır, böyle bir T harfi gibidir, hatta akademisyenler ona "Mercedes arması" gibi diyor, bu hatta gelişmiştir İstanbul, bütün ulaşım akslarımız,

otoyollarımız, metrolarımız da bu hata göre yapılmıştır, hiçbir zaman Kuzey Ormanları düşünülmendiği için de İstanbul'un elli yıllık, yüz yıllık yakın tarihi de böyle gelişti. Ve bir anda, İstanbul'da -bu proje yalnız değil- Kuzey Marmara Otoyolu, üçüncü köprü, üçüncü havalimanı ve yanında da Kanal İstanbul olmak üzere 4'lü bir proje seti çıktı. Şimdi, bu proje setinin toplam maliyetlerine falan baktığımızda bir 50 milyar dolara yakın -kanalı tam bilemiyoruz- bir proje var.

Bu projelerin ne anlama geldiğini, internette “newistanbul.org” diye bir adres var, bu “newistanbul.org”da İstanbul'un geleceğini simüle etmişler. Bu da Amerika'da bir üniversitede hazırlandı ve orada gördük ki İstanbul'un iki yanına birer milyon konutluk iki tane kent yapılacak yani Kuzey Ormanları diye bir şey kalmayacak. Bu projenin altyapısı olarak bu kamu yatırımları buraya yapıldı. AVM'ler, rezidanslar, parklar... Orada zaten izlediğinizde görüyorsunuz ve elimizde kalan son orman kaynakları, son su kaynakları, son temiz hava kaynakları bitecek.

Peki, niye biz bu projenin doğru bir proje olmadığını düşünüyoruz? Bakın, projeleri oturup konuşalım, Mecliste milletvekilleri olarak çünkü, biz, bu devlet organının en yetkilileriyiz. Yasama olarak hem yasama yetkimiz var hem denetim yetkimiz var ama biz hiçleştiriyoruz, biz ikincileştiriyoruz, yürütme bütün işi almış. Hayır, çünkü seçilerek gelen bizleriz; iktidar partisi milletvekilleri veya birinci parti milletvekilleri olarak bu kararları bizlerin konuşmamız gerekiyor.

Bu projeyi niye yapmamalıyız? Şimdi, toplamda baktığımızda, satış bedeli olarak 400 milyar dolar olduğu söyleniyor, yapım bedeli olarak 200 milyar dolardan bahsediliyor.

Değerli arkadaşlar, bu ülkenin kıt kaynakları var. Bu ülkede hepinizin illeri var, durumu nasıl? Bu yatırım kaynakları belirli bir pastadır; bunun büyük kısmını inşaata ayırırsanız küçük kısmı tarıma kalır, büyük kısmını sanayiye ayırırsanız küçük kısmı inşaata kalır. Bu pastanın bu kadar büyük kısmını, yatırım bütçesini buraya verdiğiniz zaman Aydın'da, Kütahya'da, Kırıkkale'de, Amasya'da, İzmir'de yatırım kaynağı kalmıyor çünkü fonları inşaat çekmeye başlıyor; tarıma kalmıyor, imalata kalmıyor.

Biz zaten İstanbul'da üst üste yaşıyoruz, 16 milyon kişiye. Bizim Anadolu'da insanları tutmamız lazım, tersine göçü başlatmamız gerekirken bu projeyi açtığımızda ne olacak? Anadolu'da kalan son insanlar da İstanbul'a doğru gelecek çünkü yatırım orada, iş orada, diğer illere kaynak kalmayacak. Ee, İstanbul'a da zarar veren bir proje. Son su kaynaklarımızı... Biz bu anlamda dedik ki: “Bu projeleri buraya yapmayalım, bunlar doğru projeler değil.”

Geldik projenin ihale aşamasına, ihale edildi 22 milyar 152 milyona. Neye ihale ettiniz? Kırk iki ay inşaat süresi, yirmi beş yıl işletme süresi. En önemli şey ne? Denizin 90 metre üzerine yapacağız.

Arkadaşlar, ihale öncesinde bütün şirketlerin kovaladığı şeydu: Kot farkı düşer mi? Çünkü düşünün, şu Meclis yerleşkesinin bin katı bir alandayız, bunu 90 metreye çıkarmak için taşınacak kayayı, toprağı, taşı düşünün, 90 metreye çıkarıyorsunuz ve en büyük maliyet orada kotla ilgili bir maliyet.

BAŞKAN – Sayın Erdoğan, ihale aşamasına on dakikada geldik.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Bitireyim Başkanım, bu önemli bir konu diye...

BAŞKAN – Tamam, zaten proje oldu, bitti artık. Yani şimdi, siz, evet, konuşun, süre verdik ama ihale aşamasına on dakikada geldik Sayın Erdoğan, lütfen.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – İsterseniz bölüp her önergede konuşayım ama bir kerede bitireyim, sizi yormayayım diye konuşuyorum.

BAŞKAN – Yok, estağfurullah, biz yorulmayız, dinleriz, dinliyoruz da ama süreyi de tabii ekonomik kullanalım.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Ben de şunu yapmaya çalışıyorum, ben bu Komisyonun üyesiydim, bölerim on beşer dakikaya ama bunu en kısa zamanda şey yapmaya çalışacağım.

BAŞKAN – Eyvallah, eyvallah.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Sonunda da neyi anlattığımı anlayacaksınız Sevgili Mustafa Başkanım.

BAŞKAN – Estağfurullah, buyurun.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – 90 metreye yapılacak havalimanı, herkes buna göre teklif verdi, adam bunu yapacaktı. 2 milyon avro düşük teklifi veren de bunu yapacaktı, bu sürelerle uyacaktı.

Arkadaşlar, proje başladı, kot düşürüldü. Şimdi, başında bilinse bu iş, 22 milyar avro değil -bu maliyet 4,5 milyar avroydu, düşünce bu iş 2 milyara, biz metreküp hesabından yapıyoruz bunu, kaç kamyon taşınır, hafriyat fiyatı nedir diye- 25 milyar avro verirlerdi, KDV dâhil 30 milyar avro elde ederdik. Böylesine bir zarar oluştu. Birinci mesele bu.

İkinci mesele, şimdi, süreyi koyuyorsunuz “Kırk iki ayda bitecek.” diye ama bitmiyor. Bizim en ufak bir şeyimizde, mesela vatandaşın trafik cezasıyla ilgili bilmem ne yönetmeliğinin maddesinden gırtlığımıza biniliyor. Ya, bu kadar önemli bir işte karşınızda dünyanın profesyonel şirketleri, Türkiye’nin en büyük şirketleri teklif veriyor, yapmıyorsa kirayı ödeyecek arkadaş. İki yıllık kira -2017-2019 arası- 1 milyar 45 milyondan 2 milyar 90 milyon avro. “2017’de yapacağım.” diyorsunuz, 2017’de yapmıyorsunuz, teslim etmiyorsunuz, 2019’a kalıyor, iki yıllık kira ne olacak bu durumda? Almadık, almadık bu kirayı. Bununla sınırlı kalmadı şimdi, Fatih Altaylı yazdı bunu.

Bu arada, çok daha şey yapabilirim de Komisyonunda sert, siyasi konuşmak istemiyorum, ona dikkat et yani hocam, orada söyleyeceğim bir sürü şey var.

BAŞKAN – Sizi tanıyoruz zaten, Plan ve Bütçe Komisyonunda da birlikte de çalıştık Sayın Erdoğan sizinde.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Hani, bu mehabeti bozmayayım diye şey yapıyorum.

BAŞKAN – Estağfurullah, biliyorum.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Ben de sonuçta misafir bir milletvekilliyim.

Geldik 2019’a. Şimdi, 2019’da teslim diyorlar. Ya, önemli bir şey söyleyeceğim, idare de sıkışıyor olabilir, Türk Hava Yolları da sıkışıyor olabilir. Ya, arkadaşlar, güvenli bir şekilde o tarihte bitmez, inşaat ortada, gerçekten bitmez. Hani, zorlamanın anlamı yok, şey yapmanın anlamı yok. Altı ay geç bitsin, güvenli bitsin, bitmiyor yani. Şimdi, Türk Hava Yollarına... Onu da biraz anlatayım da kayıtlara geçsin ama ondan önce şunu söyleyeceğim: 2019 yılına geldik, 1 milyar 45 milyon, bari burada başlasın. Olmuyor, iki yıl boyunca 350 milyon avroya inmiş kira. Soruyorum, araştırıyorum Türk Hava Yolları ve diğer taraflarda “Fazla yatırım yapılmış.” deniliyor. Ya nasıl fazla yatırım yapıldı? Zaten 2,5 milyar avro kot farkından yatırım düştü. Sadece kot farkı değil, pistlerde de sorun var. İki tarafına pist yapılacaktı, yapılamıyor, sebebi de şu: Eski maden ocağı, altı pasa buranın, çürümüş zemin; üzerine yük bindirdiğinizde çöküyor burası. Zorluklarını biliyorum ama baksaydınız yani bu çürük zemine havalimanı mı yapılır?

Ha, bir de İstanbul Çevre Planı’na göre, İstanbul Büyükşehir Belediyesinin söylediği havalimanı Silivri tarafında yapılması lazım çünkü akslar, bağlantılar ona göre. Bir anda kuzeye çevirdik, nasıl ulaşacağız biz oraya? Hadi, 1 milyar avro da metro ihalesi yapaalım, oraya verelim. Bitmiyor, onu da pazarlı usulü, onda da bir sürü sorun var, metro ihalesinde de bir sürü sorun var. Şimdi, orası açıldığında o yolları göreceksiniz. İki yıl kirayı vermedik.

Şimdi, geldik, neydi yap-işlet-devretin mantığı? Finansmanını kendi bulacaktı. Bu işlerde dış finansman olur, buna göre garanti verir, Hazine garantisi dış finansmana verilir. Bulamadılar çünkü kimse böyle bir projeyi finanse etmiyor. E, ne oldu? Ziraat Bankası, Vakıfbank, Halk Bankası projeyi finanse ediyor. Ya, madem kamu bankası finanse edecek niye özel şirket yapıyor? Bunu da dış finansman göstermek için yurt dışı şubelerinden krediyi kullanıyorlar.

Arkadaşlar, bu küçük zekâ oyunlarıyla büyük işler giderilemiyor ki. Sonuçta, kamu bankaları finanse etti. 6,3 milyar avro da talep garantisi vermişiz, bir de geldik üstüne finansman garantisi 4,5 milyar avro. İhalenin başında var mı? Yok, sözleşmelerin ucuna hükümler eklenmiş. Olmaz arkadaşlar, başındaki adamlar bilmiyor finansman garantisi olduğunu. Bir de finansman garantisi, ne olursa olsun, hatalı da olsalar biz devlet olarak ödeyeceğiz. Öyle bir şey yapılmış ki “İktidar değişse bile bu para ödenecek.” deniliyor. 4,5 milyar avro. Bu yanlış bir iş.

Geldik şimdi, havalimanı açılıyor, bunun fiyatları nasıl belirleniyordu? Eş değer olan Atatürk Havalimanı ile Sabiha Gökçen Havalimanı’nın fiyat tarifesine göre.

Arkadaşlar, 2018 fiyat tarifesini yüzde 30 daha üstünde. Ya, otopark ücretlerine bakıyorsunuz... İhalenin başında böyle demedik ki biz, böyle deseniz daha yüksek fiyatlar verilecek. 2018, 2019 fiyatları da açıklanmadı daha. Böyle mi olur bu iş? Böyle olmayacağı kesin. Şimdi, hem orman gitsin hem yeşil alan gitsin, bilmem ne olsun, üzerine bir sürü bu tip işler...

Peki, arkadaşlar, Sayıştay bu raporu yazmış... Şimdi, şöyle bir şey: Ben de denetçiyim, devlet müfettişiyim, Hazine kontrolörüyüm. Bu raporda bir sürü suç unsuru var. Sayıştay Kanunu madde 78. Suç unsuru görüyorsa Sayıştay Başkanlığı bunu cumhuriyet savcılığına ihbar etmek zorunda.

Ya, gazetede haber çıkıyor, herkes hakkında dava açılıyor arkadaşlar. Suç duyurusu yok.

Şimdi, ben milletvekiliyim, siz milletvekilisiniz; bizim yasama ve denetim diye 2 görevimiz var. Bu KİT Komisyonunun üyeleri, sizin denetim göreviniz var.

Şimdi, partilerin siyasal durumu dolayısıyla kimse kimseye bir şey demiyor, yarın iş değiştiğinde gelecekler, senin denetim görevin vardı yani sen bu denetim... Mesela KİT Komisyonun suç duyurusunda bulunması gerekiyor; bulunmadınız, görevinizi ihmal ettiniz. Görevinizi ihmal ettiğiniz için, kamu zararı doğduğu için bu suç görevi suiistimal. Ne gereği var? Yapsın Sayıştay, biz yapalım, engellemeye çalışalım, belki idarenin de eli rahatlar, bilmiyorum.

Şimdi, bu kadar işten sonra, ben bu konuşmayı yaptığım andan itibaren -Meclis kayıtları, tutanakları açıktır- bunun ihbar kabul edilip suç duyurusu düzenlenmesi gerekir; cumhuriyet savcıları hiçbir şey yapmıyorlar.

Arkadaşlar, bu ve benzeri konuşmalarım nedeniyle benim hakkımda on bir ay hapis cezası verdiler. Allah aşkına, bunu vicdan kabul eder mi? Bir gün siz de muhalefette olabilirsiniz. 2002 yılında ben bürokrattım, bu komisyonlara geldim, yolsuzlukla mücadele çalışmalarını gördüm. Şimdi, bir milletvekiline ayarlanmış bir mahkemeden on bir ay hapis cezası... Sürekli tazminat ödüyorum, maaşımızı siz biliyorsunuz, emekliliğim de yok benim. Ya, 5 şirket açıyor, 5 şirketle birlikte konsorsiyum açıyor, ortaklar açıyor; bu, yıldırma demektir. Bunu vicdan kaldırmaz.

Şimdi, ben burada konuşmasam, bu konuşmayı yapmamış olsam, buraya gelmemiş olsam boyun eğmiş olurum, bu hepimizin zararına. Ben en azından bir fren, denge sağlamaya çalışıyorum ve teknik bir konuyu anlatıyorum. Şimdi, böyle bir şey olabilir mi?

Mesela evvelki gün evime jandarma geliyor, mal varlığı araştırması yapacaklarmış. Etrafa “Araba onun mu?” “Ev onun mu?” bilmem ne...

Ya, arkadaşlar, bizim anayasal görevimiz denetim. Bu yaptığım size zarar vermek değil, belki bu söylediklerim hoşunuza gitmiyor olabilir ama bu konuşmalarımız dairesinde bir denge mekanizması oluşturmaya çalışıyoruz. Bunu da bırakırsak... Türkiye ekonomisi çöküyor, işte geldiğimiz nokta ortada, cari fazla veriyoruz, kur hâlâ yükseliyor. Göreceksiniz en az üç yıl görülmedik bir ekonomik kriz içerisinde kalacağız.

BAŞKAN – Sayın Erdoğan, toparlayalım.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Bitiriyorum Sevgili Başkanım.

BAŞKAN – Evet, rica ediyorum, lütfen.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Şimdi, son mesele şu: Şimdi, biz Atatürk Havalimanı’nı özelleştirdik, on beş buçuk yıllığına, 2021 yılında bitiyor bunun işletme süresi. Adamlara söz vermişiz “2021 yılına kadar sen bunu işleteceksin.” diye, yeni havalimanı açtık, şimdi, iki yıl boyunca diğer havalimanı fiilen boş kalacak, ne dersek diyelim. Ne yapacak bu adam? Gelecek, bizden gelirini çatır çatır tahkimle, mahkemeye alacak, bir de buradan zarar edeceğiz. Şimdi, düşünün, siz, on beş buçuk yıllığına...

Biz, temel kamu hizmetlerinin özelleştirilmesini istemeyiz. Bu arada havalimanı özelleştirmeleri de özelleştirmeler içerisinde en başarılı özelleştirmelerdi. Şimdi, iki yıl boyunca bir de Atatürk Havalimanı işletmecisiyle uğraşacağız.

Şimdi, Sayıştay yazmış “Bu parayı vermeyelim.” Vermeyelim de sözleşme var arada, söz verilmiş, bir de bunu tahkimde inkâr tazminatıyla faiziyle ödersek ne olacak? Bunu ne yapacaklar? Mesela bu konuyu açıklaması gerekiyor Sayın Genel Müdürün, ne planlıyorlar burada?

BAŞKAN – Sorarız.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Hani “Atatürk Havalimanı açık kalacak.” diyor ya, bunu kimse yutmaz, bunu tahkimde yediremeyiz.

BAŞKAN – Sayın Erdoğan, toparlayalım artık.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Bitiriyorum Mustafa Bey.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Yalnız konuya ilişkin konuşuyor.

BAŞKAN – Tamam, konuya ilişkin ama...

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Tamam, bekleyin, on beş dakika da oradan konuşuyorum... Ben seni düşünüyorum ya, eski komisyon arkadaşınız ya. Ama harbiden ayıp ya!

Birincisi, böyle, harbiden diyorum ki: “Adamları zorlamayayım.” Tamam, öbüründe de on beş dakika konuşayım, son üç beş cümle.

BAŞKAN – Bak, Plan Bütçedeysen biliyorsunuz süreler vardı orada, beş dakikaydı misafir milletvekilimiz geldiğinde, normalde...

DENİZ YAVUZYLMAZ (Zonguldak) – Başkanım, biz de aynı konuya gireceğiz, Genel Başkan Yardımcımız giriyor...

BAŞKAN – Anladım ama tamam da yani bak hem de misafir, biliyorum Sayın Erdoğan geldi, ilk önce söz verdik, anladım da yani.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Yahu zaten aynı nezaketi...

ATİLA SERTEL (İzmir) – Aykut Bey Türkiye’deki bu olayı...

BAŞKAN – Tamam...

ATİLA SERTEL (İzmir) – Bir dakika, Aykut Bey, Türkiye’de bu olayı en iyi takip eden milletvekilimiz, Genel Başkan Yardımcımızdır.

BAŞKAN – Biliyorum, biliyorum Sayın Sertel.

ATİLA SERTEL (İzmir) – O yüzden biraz sabırlı olun.

BAŞKAN – Sayın Sertel, biliyorum, açıklamanıza gerek yok.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Sizin de öğreneceğiniz konular vardır.

BAŞKAN – Bizim öğreneceğimiz bir şey yok Sayın Sertel, lütfen.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Vardır, var.

BAŞKAN – Sayın Sertel, bizim yok.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Vardır, var.

BAŞKAN – Yok.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Bana bir harf öğretmenin kırk yıl kölesi olurum, benim senden çok öğreneceğim var Mustafa Bey.

BAŞKAN – Eyvallah, ama tamam da biz Sayın Erdoğan’yu çok dinledik Plan Bütçede, eyvallah, biliyoruz.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Tamam, bitiriyorum bunu.

Yani şöyle bir şey, şimdi bu mesele şu açıdan önemli değerli arkadaşlar. Bir, bir daha özelleştirme yaptığımız takdirde veya yabancı sermayeyi çağırdığımız takdirde bir güvensizlik ortamı oluşur. Bunun nasıl halledileceğinin de bilinmesi gerekiyor, şu an itibarıyla artık bu havalimanı yapıldı yani yapacak bir şey yok, bari doğru dürüst işletmemiz gerekiyor, güvenli işletmemiz gerekiyor. Bu kotun... Ben otobandan bakıyorum, havalimanı aşağıda görünüyor. Şimdi, uçak hafif bir kuyuya iner çıkar gibi olacak, keşke yukarı yapılsaydı. Bundan sonra nasıl düzeltilir diye ben de kafa yoruyorum ama şu tahkimde Atatürk Havalimanı meselesi ve... Atatürk Havalimanı’na arkadaşlar millet bahçesi deniliyor, onu da bilmek istiyorum. Yani bir küçük kısmını millet bahçesi yapıp konut, AVM, rezidans olacak mı? Gerçekten İstanbul’a çok büyük kötülük olur. Şimdi burayı açık tutacağız diyoruz, arkadaşlar açık tutmanın çok büyük.... Bin tane güvenlik görevlisi gerekir yani o havalimanın etrafında, içeride bir sürü tesisler var. Bütün bunların Atatürk Havalimanı’nın geleceğinin de sizin tarafınızdan da netleştirilmesi gerekiyor.

Çok teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Biz teşekkür ediyoruz, Sayın Erdoğan.

Buyurun Sayın Yavuzılmaz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Evet, Sayın Genel Müdür, değerli yönetim kurulu üyeleri; Komisyonumuza hoş geldiniz.

Önce İstanbul Havalimanı’yla ilgili birkaç noktaya değinmek istiyorum, daha sonra sunumdaki eksiklerle ilgili kısma geleceğim. Ben diğer Sayın Genel Başkan Yardımcımızın değindiği konuların etrafında ama bir başka boyutuyla ilgili bir noktaya dikkat çekmek istiyorum. Sunumunuzda, sayfa 15’te, dolaylı olarak ifadesini de kullanarak şantiyelerde çalışan personel sayısının 32.764 olarak ifade ettiniz. Şimdi, sözleşme aşamasında İstanbul Havalimanı’yla ilgili belirlediğiniz işçilik tutarı neydi? İş uzadıktan sonra ve gelenen bu noktada yapılan işçilik harcaması resmî olarak nedir? Ve bir kontrollük teşkilatı oluşturduğunuzu ifade ediyorsunuz yanıtınızda, bu kontrollük teşkilatı aynı zamanda burada çalışan personelin yüzde kaçının asgari ücretle çalıştığını, daha doğrusu asgari ücretten çalışıyor

şeklinde gösterildiğini size rapor etti mi? Bir de havaalanı şantiyesinde de günlük bir veya iki saat kadar zorunlu bir mesai olduğunu da hesap edersek bunun da resmî olarak bordrolara yansımış olması gerekiyor. Emsal bir firma seçerek aynı işi yapan, ustasına ve yardımcısına ne kadar ücret ödediğini resmî olarak tespit edip daha sonra havaalanı şantiyesindeki diğer firmaların da bu bilimsel emsale uygun olarak işçilerinin maaşlarını resmî olarak yatırıp yatırmadıklarının tespitini yaptınız mı? Bu konuda çünkü ciddi soru işaretleri var.

Bir diğer konu, yine yanıtınızdan atıf yaparak söyleyeceğim, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü konusu. Bu konuyla ilgili Devlet Hava Meydanları İşletmesinin çok ciddi bir koordinasyon problemi olduğu görülüyor. Çünkü bazı yerlerde sorumluluğu Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğüne atfediyorsunuz. Bunlardan bir tanesi, özellikle bu genel müdürlüğün avan projeye sözleşmeye çıkması. Bunu da ben bir elektrik mühendisi olarak anlamakta gerçekten güçlük çekiyorum, dünyanın çeşitli yerlerinde de bu mesleğimi icra etme fırsatım oldu. Yani Türkiye’deki bizlerin yaptığı projelerdeki kadar avanla uygulama arasında fark olan gerçekten gelişmiş ülkeler nezdinde proje bulmak çok zor. Bu noktada avan proje hazırlanırken aynı zamanda da bu proje üzerinde belirtilen zemin kotlarının da arazi kotuna uymadığı noktasında da Sayıştayın tespitleri var. Sayıştay diyor ki, özet olarak söylüyorum tüm bunları çünkü üst Komisyon raporunda, sayfa 60 ve 67’de detaylı olarak aslında açıklamış. “Yeterli zaman ayrılmayarak projelendirilmesi.” Yani bu mühendislik biliminin katledilmesi anlamına geliyor. Bu şekilde proje oluştursanız netice itibarıyla da çok büyük problemlerle de karşılaşmak mümkün. Bu bakımdan Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü ile aranızda bir yetki problemi mi, bir koordinasyonsuzluk mu var? Yetkiyi siz kendi üzerinize talep ediyorsunuz, Devlet Hava Meydanları İşletmesi olarak, bu konuyla ilgili ne tip girişimlerde bulundunuz? Ve bu zemin kotlarının proje üzerindeki zemin kotlarının arazi kotuna uymadığı projelerinizi sizden liste olarak talep ediyorum. Bu aynı problemi biz TOKİ’de de yaşadık, TOKİ’de de aynı sıkıntı var. avan projeye uygulama projesi arasında çok ciddi bir fark var. Aslında temelinde proje firmasının yani projeyi yapan firmanın bir kontrollük firması gibi yapılabilecek tüm değişikliklerin de sorumluluğunun hesabının sorulacağı bir merci olarak değerlendirilerek sürecin içine direkt dâhil edilmesi gerekiyor ama ben İstanbul Havaalanı Projesi’nde Devlet Hava Meydanları İşletmesinin kontrollerinin maalesef sürecin içindeymiş gibi gördüklerini düşünüyorum, bunu ifade etmek isterim.

Sunumla ilgili birkaç eksiklik var, hemen o noktada sorularım olacak. Sayfa 21’de, sunumunuzda Ordu-Giresun Havalimanı yatırım tutarını belirtmemişsiniz. Hakkâri Yüksekova Selahaddin Eyyubî Havalimanı yatırım tutarını da belirtmemişsiniz, diğer havalimanlarını belirttiğiniz için bu iki havalimanında eksiklik var, onu sizden istiyorum.

Sayfa 30’da yatırım tutarları tüm üst Komisyon raporunda, sunumunuzda TL olarak belirtilmişken Çeşme Alaçatı Ekrem Pakdemirli Havaalanı işi proje tutarı euro olarak verilmiş, 18 milyon 990 bin euro. Neden euro olarak verdiniz? Özellikle de bizim bu geçtiğimiz yakın periyotta ve içinde bulunduğumuz ekonomik darboğazda TL’ye dönme eğilimini tüm devlet kurumlarından beklerken burada bir euro ifadesi çok, gerçekten bunla çelişki içeren bir durumu gösterdi.

Sayfa 31’de, Çukurova Havalimanı’yla ilgili, siz açıklamanızda ve milletvekilimiz Alpay Antmen’in verdiği bir soru önergesine yanıtta işlerin bitim tarihi olarak 7/11/2019 tarihi belirlenmiş ancak sunumunuzda, planlanan havalimanı hizmete verilmiş tarihi 2021. Yani acaba dedim hani kesin kabul, geçici kabul, ondan dolayı mı ama iş tamamlandıktan sonra bu kadar arada uzun bir süre olamayacağına göre çok ciddi bir zarara yol açacağı için sizin verdiğiniz tarihle Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının verdiği yanıt arasında bir fark var.

Aynı zamanda yeri gelmişken tekrar bu konuyla ilgili olmak üzere yine bu soru önergesinde sorulan Çukurova Havalimanı'yla ilgili diyor ki: "İnşaata daha sonra müdahil olan kaç firma bulunmaktadır? Şu anda kaç ana firma, kaç taşeron firma havalimanı inşaatını üstlenmiştir? Bu firmalar kimlerdir, ne şekillerde ihaleye dâhil edilmişlerdir? Bugüne kadar toplamda tüm firmalar sırasıyla belirtilmek üzere ne kadar ödeme almışlardır?" demiş, yanıt şu, ilgili kısmını söylüyorum: "Çukurova Havalimanı altyapı tesisleri yapımı işinin sözleşmesinin 15/1 maddesinde ihale konusunda idarenin onayıyla alt yüklenici çalıştırılabilir." Alt yüklenici denilmektedir. "Bu maddeye istinaden yüklenicinin başvurusu üzerine Bayburt Grup İnşaat Nakliye Ticaret Anonim Şirketi alt yüklenici olarak çalışmaktadır." Şimdi, bu firmanın internet sitesine girdiğimizde...

BAŞKAN – Şimdi, biz sunumla mı ilgili konuşuyoruz?

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Evet, evet.

BAŞKAN – Bu öneriyle ilgili mi konuşuyoruz? Sayın Yavuzylmaz, geneli üzerinde konuşalım dedik ama siz sunumun dışında da çıkıyorsunuz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Şöyle yapalım, bağlayayım, tamamlayayım.

BAŞKAN – Lütfen.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Evet, "Çukurova Bölgesel Havalimanı altyapı tesisleri yapım işi Bayburt Grup'un -resmî internet sitesi- ana yüklenici Bayburt Grup durumu devam ediyor." demiş, "Kurum, Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, başlangıç tarihi 16/5/2016." Bu firma ana yüklenici midir, alt yüklenici midir? Bu konuda da bilgi istiyoruz.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Peki, teşekkür ediyorum.

Sayın Yaşar, buyurun.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Değerli Başkanım, Devlet Hava Meydanlarının kıymetli yöneticileri; hepiniz hoş geldiniz.

Tabii bir mühendis olarak zemin kotları, arazi kotları yani bugünkü teknolojiyle insanların bulunduğu koordinatları bile dünyanın herhangi bir yerinden tespit etmek mümkünken bu kadar önemli bir yatırımda, bu kadar yüksek bir yatırımda buradaki problemi ben bir mühendis olarak algılayamıyorum. Yani zemin kotlarında, arazi kotlarında problem var, işte havaalanı çukura düştü, inerken şu sıkıntılar, bu sıkıntılar var. Yani bu kabul edilebilir bir şey değil, bugünkü şartlarda bunun kabul edilmesi mümkün değil. Bunun -bizim bilmediğimiz- farklı bir sebebi mi var? Yani burada asıl onun üzerinde durmak lazım yoksa mühendislerin bu manada bir hata yaptığına ben inanmak istemiyorum.

Aynı şekilde, özellikle buna paralel yapılan yani Atatürk Havalimanı'nın hemen devamında, İstanbul Havalimanı yapılıyor ve hepimizin de bildiği gibi onun sözleşmesi 2021 yılına kadar devam ediyor. Burada Sayıştayın her ne kadar işte bunu firmayla görüşür, anlaşırız gibi ben öyle algııyorum yani burada devlete bir fatura çıkmaz gibi bir şey görünse bile, bundan önceki arkadaşlarımızın da ifade ettiği bu mümkün değil. Uluslararası arenada herkes bu rakamları söke söke alır, sözleşme gereğidir, Türkiye de hukuk devletidir, bunda da yadrganacak bir şey yok.

Dolayısıyla geneli üzerinde de konuşacağız ama bir yatırım planlaması yapılırken bunun A'dan Z'ye yapılması lazım. Yani siz parametreleri baştan veriyorsunuz, diyorsunuz ki: "Size biz şu kadar yolcuyu garanti ediyoruz, bunun yatırım maliyeti şu kadardır. Bunu ne kadar zamanda yapar, işletir bize verirsiniz?" Bu planlamaların -geneli üzerinde de bunları ben ifade etmek istiyorum- çok da uyumlu

olmadığını, rakamların arasında bir ilişkinin olmadığını görüyoruz. Bazen şöyle bir duyumlar da alıyoruz, biz bütünü planladık yani Türkiye'nin bütününe planladık, işte Kütahya'da zarar ederiz, öbür tarafta daha az zarar ederiz ama İstanbul'da da şu kadar kâr ederiz, çizginin altına baktığımız zaman da böyle bir sonuç çıkar gibi mantığından hareketle bir şeyler duyuyoruz ama eğer siz bu yatırımların tamamını aynı firmaya vererseniz bunu tartışabiliriz. Firma bir yerden zarar eder, bir yerden kâr eder ama bu firmaların yatırımcılarının da bir birinden farklı firmalar olduğu göz önüne alınırsa her bir işletmeyi kendi içerisinde değerlendirmenin daha mantıklı olacağını düşünüyorum.

Dolayısıyla bu iki yıllık, havaalanı taşındığı andan itibaren, ki yıl sonu itibarıyla taşınacağını ifade ediyorsunuz, bizim hazinemizin cebinden çıkacak para ne kadardır? Yani bu garantiler kapsamında şu an mevcut işletmesine ödeyeceğimiz rakam ne kadardır? İkincisi bu rakam dikkate alınarak İstanbul Havalimanı'ndan buradan ödeyeceğimiz para oranının gelirinden minha edilme gibi bir projeksiyon yapılmış mıdır? Bir üçüncüsü de bütün bu yatırımlar yapılırken, biz bir defa tekrar ifade edelim, biz özelleştirme karşı değiliz yani bu yöntemle bu işin yapılması konusunda bir itirazımız yok, bizim itirazımız yapım şekline. Yatırımcılar bu kredileri nereden sağlıyorlar yani yerli kaynaklardan mı, bizim bildiğimiz Türkiye'deki bankalardan mı sağlıyorlar? İkincisi, yurt dışı kredilerden sağlıyorsalar tabii bunlar şirketlerin biraz da iç işini ilgilendirir ama gelecekte bizim bu tür yatırımları yaparken en azından mukayese yapmak açısından şey yapmak için söylüyorum, finansmanlarından bilginiz var mı veyahut bu kredileri yatırımcılar nereden sağlıyorlar? Bunlarla ilgili bir bilgi vererseniz memnun olurum.

Şimdilik söyleyeceklerim bu kadar, teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Yaşar.

Sayın Genel Müdürüm, şimdi sözü size vereceğim ancak sadece öneriyle ilgili kısmı burada yanıtlayın, diğer soruları da geneli üzerindeki değerlendirmeler esnasında yanıtlarsınız yazılı veya sözlü olarak.

Buyurun, öneriyle ilgili sadece sorulanları yanıtlayalım.

DHMİ GENEL MÜDÜRÜ FUNDA OCAK – Sayın Erdoğan'ın söylediği gibi yatırım süresi yer teslimlerinde evet gecikme oldu, doğrudur ancak bu yer teslimindeki gecikme idaremizden kaynaklanmadı efendim. 76 milyon metrekaresiz arazinin 61 milyon metrekaresiz kısmı orman arazisiydi ve bizim o sahaya girebilmemiz için ihaleyi yaptıktan sonra Orman Genel Müdürlüğünden kesin izin almamız gerekiyordu ve müracaatlarımızı yaptık.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Bunu daha önce yapmanız gerekmiyor mu efendim?

DHMİ GENEL MÜDÜRÜ FUNDA OCAK – Hayır efendim.

BAŞKAN – Lütfen karşılıklı... Ya da yazılı olarak verin Sayın Genel Müdürüm, o zaman yazılı olarak. Ama bakın sözlü olarak veriyor, bu sefer karşılıklıya dönüştürüyoruz, lütfen Sayın Genel Müdürümüzü dinleyelim, bitirsin...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Sözleşmeyi yapıyor, izni sonra alıyor.

BAŞKAN – Bakın, Sayın Yavuzylmaz... Bakın, Sayın Yavuzylmaz, tekrar tekrar burada söz vereceğiz size konuşacaksınız, kafanıza takılan bir şey varsa, soru varsa Sayın Genel Müdürümüzün açıklamalarından tatmin olmadıysanız geneli kısmında tekrar sorarsınız. “Siz böyle konuşmuşunuz ama böyle bir durum var.” dersiniz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – “Ya da yazılı olarak yanıt verirsiniz.” diyorsunuz konu kapanıyor.

BAŞKAN – Hayır, anlatamadım, bakın burada sözlü olarak konuşuyor, bu sefer sözlü olarak konuşurken de karşılıklı olarak konuşmaya geçiliyor.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Anlayalım, genişletelim anlayalım diye Başkanım yani.

BAŞKAN – Ama tamam da...

DHMİ GENEL MÜDÜRÜ FUNDA OCAK – Efendim, ihale tamamlanır tamamlanmaz, sözleşmeyi imzalar imzalamaz biz orman için önce ön izin, bilahare de kesin izin talebinde bulunduk. Orman Genel Müdürlüğünün kendi mevzuatına göre uygulama projeleri sunulmadan, vaziyet planları netleşmeden bize izni vermediler, yer teslimini de yaptırmadılar. Bundan dolayı biz nihai orman iznini aldığımız gün yer tespitini yaptırarak, bundan dolayı bir gecikme oldu.

Kot farkına gelince. Kot farkı sonradan ortaya çıkmış olan bir olay değildir. Kot farkı kesinlikle ihale şartnamesinin eki yapım sözleşmesinde net olarak tanımlanmış ve ayrıca ihaleye talipli olan tüm isteklilere zeyilname yoluyla da ayrıca duyurulmuş ana bir hükümdür. Kotlar değişkenlik gösterebilir teknik gerekçelerle. Ki biz ihaleye çıktığımızda, bu şartnameler 2012 yılında hazırlanmıştır. “2012 yılında kanal projesinden çıkacak olan topraklar burada dolgu malzemesi olarak kullanılacaktır.” diye şartnamede hükmümüz vardır. “Eğer yetişmez ise ve teknik gerekçelerle sıkıntı yaratılır, bu da belgelenirse idare onayıyla kotlar değiştirilebilecektir.” diye tüm isteklilere ihale öncesinde duyuru yapılmıştır. Bu çerçevede kotlar değiştirilmiştir, doğru, ortalama 27 metrelik bir düşüş sağlanmıştır ama bunun oluşturduğu lehte maliyet farkı da kira bedeline yansıtılacaktır diye ayrı bir görevli şirketle aramızda protokol addedilmiş ve bu konu netleştirilmiştir. Yani herhangi bir şekilde kot değişikliği nedeniyle firmaya lehte bir fark yaratılması söz konusu değildir.

Bu projede kesinlikle hazine garantisi yoktur efendim, hazine garantisi verilmemiştir, verilmesi mümkün değildir. Sadece yap-işlet-devret mevzuatının 11/A maddesinde bir hüküm vardır, bu hüküm der ki: Şartlı olarak eğer idare bu sözleşmeyi feshederse fesih tarihine kadar yapılmış olan tesise de bedelsiz el koymayı şartnamede hüküm altına almışsa o zaman borç üstlenimi yapılır denilir. Biz de bu çerçevede ilk etap için getirilen 5,9 milyar euroluk kredinin 4,5 milyar euroluk kısmına şartlı borç üstlenim taahhüdü verdik. Bu hazine garantisi değildir, bu bir borç üstlenimidir, fesih durumunda devreye girecektir ve idare ancak o tesise bedelsiz el koyarsa bu hüküm işleyecektir.

Tarifelere gelince, tarifelerdeki hükmümüz şu şekildedir. Şartname der ki: “Atatürk Havalimanı baz alınarak yeni bir tarife hazırlanılacak ve idarenin onayına sunulacak.” der. Biz 2016 yılında 2017 yılı tarifelerini hazırlarken yılın kötü geçtiğini dikkate alarak 2017’de yeni bir tarife hazırlamadık Devlet Hava Meydanları olarak ve iki yıl öncenin tarifelerine geri döndük, 2015 yılı tarifelerini ele aldık ve sıfır zam yaptık. Ne euro bazlı tarifelere ne TL bazlı tarifelere hiç zam yapmadık. 2018 yılı tarifelerinde de yine 2015 yılının sıfır zamla tarifesini üzerinden hareket ettik ve esasen yüzde 30 zam yapmamız gerekirken TL bazlı tarifelere sadece yüzde 10 zam yansıttık, yine euro bazlı tarifelere hiç zam yapmadık. 2018 yılı çok canlı geçti, ortalama yüzde 12’lere varan toplam yolcu trafiğinde artışlar var. Dolayısıyla artık sektör kendini toparladı ve bu toparlama çerçevesinde geçtiğimiz yıllardaki sektöre yaptığımız iyileştirmeleri bir noktada telafi ettik. Şu anda 2019 yılı tarifelerini hazırladık ve 2019 yılı tarifelerinde de ÜFE oranında, yüzde 47 oranında zam yapmamız gerekirken bu zammı da yüzde 20’de tuttuk. Yine euro bazlı tarifelere de hiç zam yapmadık, aşırı bir şişirme yapmadık sayın üyelerim, bu konuya ciddi hassasiyet gösteriyorsunuz.

Deniz Vekilimin sorusu, işçilik tutarı nedir? Bunlara baktınız mı, ne oldu? Bu bir anahtar teslimi götürü bedel projedir. Hiçbir surette biz yatırım maliyeti...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Mutlaka vardır bir hesabı, onun için, toplam sözleşme bedelini ona göre hesaplamışsınızdır.

DHMİ GENEL MÜDÜRÜ FUNDA OCAK – Hayır efendim. Biz yatırım maliyetine Sayın Vekilim hiç karışmıyoruz. Bütün yap-işlet-devret projelerinde böyledir. Beni yatırım maliyeti hiç ilgilendirmiyor, kaç mal ederse mal etsin, beni ilgilendiren tek şey var, işletme süresini uzattırmasın, benim verdiğim garantiler haksız yere ödenmesin, kaç mal ederse mal etsin.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Hayır ama böyle bir anlayış kabul edilemez.

BAŞKAN – Bakın, bakın, Sayın Yavuzılmaz...

DHMİ GENEL MÜDÜRÜ FUNDA OCAK – Sistem böyle efendim, şartnamemiz de böyledir, biz yatırım maliyeti vermiyoruz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Yani o zaman işçiye hükmeder...

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Bir dahaki sefere 9 milletvekili geleceğiz buraya gece ikide bitireceğiz.

BAŞKAN – İstersen sabah beşe kadar bitsin canım ya, bu mesele değil yani.

DHMİ GENEL MÜDÜRÜ FUNDA OCAK – Sayın Vekilim, şartnamemizi söylüyorum, şartnamemiz...

BAŞKAN – Biz de bir kendi aramızda oylama yaparız bir süre koyarız, bize bunu mu yaptırmak istiyorsunuz?

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Süreyi koyabilir misin ya, böyle bir şey... Süre koy, 9 milletvekili gelir Sevgili Başkanım, onar dakikadan doksan dakika...

BAŞKAN – Tamam canım, bugüne kadar gösterdiğimiz hoşgörü, bugüne kadar gösterdiğimiz karşılıklı saygı, sevgi, iletişim, bunu kaç tane...

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Ya Mustafa Başkan, harbiden, neyse...

BAŞKAN – 52 tane KİT'i burada görüşmüşüz ya, lütfen.

Buyurun Sayın Genel Müdürüm, toparlayalım Sayın Genel Müdürüm.

DHMİ GENEL MÜDÜRÜ FUNDA OCAK – Tabii efendim, hemen bitiriyorum.

Bizim için önemli olan vermiş olduğumuz şartnamelere bire bir uyulması, bunların altında bir teknolojinin getirilmemesi, bu konuyu son derece hassas olarak takip ediyoruz. Kaç mal ederse mal etsin, isterse maliyetlerinde yüzde yüze varan artışlar olsun bu bizi hiç ilgilendirmiyor, bunun parasını biz vermiyoruz, biz belirlenen sürede kiramızı alıyoruz, kontrolümüzü yapıyoruz. Altyapı Yatırımları ile asla aramızda bir koordinasyonsuzluk yoktur. Altyapı Yatırımları Genel Müdürümüz de aynı zamanda DHMİ'nin yönetim kurulu üyesidir efendim. Orada Hakkârî'nin yatırım maliyetini yazmadığımız doğru çünkü bu yatırımları biz yapmadık, o nedenle tam rakamı bilmiyorum, yazılı olarak bunu size bildireceğim.

Çeşme Alaçatı, evet euro bazındadır çünkü bu da bir yap-işlet-devret ihalesidir, gelirleri euro bazındadır, bütün yap-işlet-devret ihalelerinde maliyetlerimiz euro bazlıdır. Burada TL'ye dönmüyoruz çünkü yurt dışından gelen uçaklar da bize euro bazında ödeme yapıyorlar, burada sistemin girdisi çıktı euro bazlı olduğu için dengeler euro üzerine oturtulmuştur efendim.

Çukurova’yla ilgili olarak altyapı, üst yapı. Altyapının yapımcısı BUDAKYOL, HAZARYOL’dur ana yüklenici, üst yapıda alt yüklenici Bayburt İnşaatır, bunu da bu şekliyle açıklayayım. Üst yapıda hak ediş ödemesi yapılmamıştır, altyapıda da yüzde 40’a tekabül eden imalatların hak ediş karşılığı ödenmiştir.

Atatürk Havalimanı’nın geleceğiyle ilgili soru soruldu efendim, bir de “Tazminatları dikkate aldınız mı, ne yapıyorsunuz?” diye. Atatürk Havalimanı’nın geleceğiyle de ilgili olarak gene İstanbul Havalimanı şartnamesinde net bir hüküm vardır. Bu hüküm şudur: İstanbul Havalimanı hizmete açıldığında Atatürk Havalimanı’nın tüm ticari yolcu ve uçak trafiği İstanbul Havalimanı’na kaydırılacaktır. Bu net bir hükümdür ve projenin bütün dengeleri bunun üzerine oturtulmuştur. Hatta bir hüküm daha vardır, Atatürk Havalimanı yolcu terminallerini işleten TAV’ın bütün alt kiracıları da -ki yüzlerce kiracı vardır, hava tarafında da bizim kiracılarımız vardır- bunlar da mevcut sözleşmelerindeki hak ve yükümlülükleriyle İstanbul Havalimanı’na devredilecektir. Dolayısıyla İstanbul Atatürk Havalimanı ticari uçuşlara kapatılacaktır. Peki, faaliyetlerini ne üzerinde sürdürecektir? Eğitim uçuşları, bakım onarım hangarları ve müstakil kargo dediğimiz -ki bu müstakil kargo da toplam kargo trafiğinin en fazla yüzde 3,5-4’üne tekabül etmektedir- bir de havacılık fuarları. Atatürk Havalimanı’nda bunların dışında genel havacılık dediğimiz iş adamları, “business” jetleri, bunun dışında bir faaliyete açık olmayacaktır, bu şartname hükmüdür. Küçüleceğimiz için bir bölümü de millet bahçesi olarak değerlendirilecektir.

Arz ederim.

BAŞKAN – Peki, teşekkür ediyorum.

Sayın Erdoğan, şimdi bu önerinin görüşmelerini tamamlıyoruz, o nedenle son sözü Sayın Genel Müdüre verdim, daha sonraki öneride ve geneli üzerinde vereceğim.

Evet, teşekkür ederim Sayın Genel Müdürüm.

Sayıştayın öneriyle ilgili görüşünü alalım.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Başkanım, önerinin en önemli bölümü mânialar sorunu idi.

BAŞKAN – Evet, o mâniaları geçtik yani hiç konuşulmadı bile yani, evet.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Evet ama en önemli bölümü mânialar konusuydu, bu nedenle biz izleyelim arzu ediyoruz çünkü havaalanları için çok önemli, takdirlerinize arz ederim.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – 2’nci maddedeki...

BAŞKAN – Efendim?

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – 2’nci madde zaten mânialarla ilgili olduğu için.

BAŞKAN – Evet, önerinin izlenmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Şimdi 2015 yılının 2 no.lu önerisiyle aynı mahiyette olan 2016 yılının 1 no.lu önerini okutuyorum.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Öneri 1:

Kuruluş tarafından işletilmekte olan ve yapımı devam eden havalimanlarına yapılacak uçuşların ve hava trafiğinin emniyetli bir şekilde sürdürülmesi için Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanan mânia planlarına ve ilgili mevzuata aykırı olarak yapı ruhsatı verilmiş, inşa edilmiş ve edilmekte olan yapıların tespiti ile bu yapıların mânia planlarına uygun hâle getirilmesi ve sorunun çözümünde kentsel dönüşüm projelerinden de yararlanılması hususunun değerlendirilmesi için ilgili kurum ve kuruluşlar nezdindeki girişimlerin sürdürülmesi.

BAŞKAN – Peki, teşekkür ediyorum

Sayın Genel Müdürüm, buyurun.

DHMİ GENEL MÜDÜRÜ FUNDA OCAK – Cevap veriyorum Sayın Başkanım.

Kuruluşumuz işletiminde bulunan havalimanlarına yapılacak uçuşların ve hava trafiğinin emniyetli bir şekilde sürdürülmesine büyük bir hassasiyet gösterilmektedir. Mânia planlarına ve ilgili mevzuata aykırı olarak yapı ruhsatı verilmiş, inşa edilmiş ve edilmekte olan yapıların tespiti ile bu yapıların mâniâ planlarına uygun hâle getirilmesi ve sorunun çözümünde kentsel dönüşüm projelerinden de yararlanılması hususunun değerlendirilmesi için ilgili kurum ve kuruluşlar nezdindeki girişimlerimiz aralıksız olarak sürdürülmektedir.

Bu konu Sayın Başkanım, bizim için de son derece önemli ve yapılaşmadan önce mutlaka artık kuruluşumuza talepler geliyor, gerekli hassasiyetle inceliyoruz, reddedeceklerimizi reddediyoruz, uygun olanları kabul ediyoruz, bundan da kesinlikle taviz vermiyoruz.

Arz ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Genel Müdürüm.

Öneri üzerinde söz almak isteyen üyemiz var, buyurun Sayın Erdoğan.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Sayın Başkan, şimdi bu önceki mâniâ meselesine değineyim çok önemli. Mânia şu demek, uçak şöyle bir koni hâlinde inip kalkıyor ya oradaki binaların yüksekliği uçuş güvenliği açısından...

BAŞKAN – Teşekkür ederiz, biliyoruz Sayın Erdoğan.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Yahu bir sürü bürokrat, teknik gazeteci bilmem ne var hani bir altlık oluşturmaya çalışıyorum.

BAŞKAN – Peki, bilgilendirme için teşekkür ediyoruz.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Bizim için ne olur, ekstra bilgi olur arkadaşlar yani...

BAŞKAN – Eyvallah, tamam, peki.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Eyvallah.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Bilmiyor, biliyormuş gibi davranalım.

BAŞKAN – Tamam, buyurun, buyurun.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Atatürk Havalimanı'nı...

ATİLA SERTEL (İzmir) – Başkanım, siz kesiyorsunuz ya, herkese diyorsunuz kesme, araya girip kesiyorsunuz.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Sanki pilotlu, sen de bankacısın yani, ne yani.

BAŞKAN – Yahu teşekkür ediyorum, daha ne diyeyim.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Tamam, üç beş dakikamı sen aldın, o da sana helal olsun. Tamam, bir şey demiyorum, ne diyeyim.

Yani şimdi bu mâniâ meselesini niye böyle anlattım? Demin anlattım ya kot meselesi, 60 metreden 90 metreye düşülünce 30 metrelik mâniâ çıkıyor. Şimdi havalimanı burada yapılırsa bunun altındakiler mâniâda kalıyor, burada yapılırsa başka bir mâniâ sorunu çıkıyor, o yüzden önemli demin anlattığım.

Sayın Genel Müdür Funda Hanım diyor ki: “Yahu kot farkını biz şartnameye yazdık.” Öyle şartname olur mu? Yani kot 60 da olabilir, 90 da olabilir, oraya da yapabilirsin... O zaman neye göre teklif verecek insanlar? Öyle ihale şartnamesi olabilir mi? Şimdi, diyor ki: “Hazine garantisi değil, borç

üstlenimi.” Ya, burada 6 milyon avro talep garantisi var, 5 milyar avro, 4,5 avro finans garantisi var; etti 10 milyar avro. Ne yapar bunun Türkçesi? 60 milyar lira. Bütçeniz ne kadar, sermayeniz ne kadar? 5 milyar. 5 milyar lira bütçenizle 60 milyara biz borç üstlenimi yapacağız. Böyle bir şey mümkün mü? “Borç üstlenimi” diye bir şey de kanuna son dakika konuldu, Plan ve Bütçe Komisyonundaydık. Kime ait bu KİT? Hazineye ait. 5 milyar sermayesini ödeyebilir mi? Hayır. Sonuçta yükümlülük kimde? Hazinede. Bilmiyorum, rapora bakamadım, bu koşullu yükümlülük burada var mı ama Hazine hesaplarında yok arkadaşlar. Yani toplam 10 milyar avroluk talep ve finansman garantisi makro dengelerimizi etkiler, kayıtlarımızda yok, bütçede görmüyoruz.

Bir diğer şey de tarife. Ben göndereceğim, İGA’nın tarifesiydi geldi, Türk Hava Yollarına sordum, yüzde 30 zamlı. Yani fiyatlar yüzde 30 zamlı, onu ben size göndereyim, bir bakın yani benim aldığım bilgi bu, tarife yüzde 30 zamlı. Bütün uçak şirketleri buna itiraz ediyorlar, “Ya, yüzde 30 zam yapıldı.” deniliyor. Ben o tarifeyi, İGA’nın 2018 tarifesini -şu an yanımda yok ama- bir saat içinde getirtirebilirim; yüzde 30 zam var. Maliyet önemsiz, tabii ki kaç paraya yaptığı beni ilgilendirmiyor ama 10 metre asfalt dökeceği yere 5 metre asfalt döküyorsa onun maliyeti, dolayısıyla kalitesi bu şartnamelerin temel unsurudur, tıpkı kotta olduğu gibi. Bana ne o hafriyatı ucuza yaptırmış ama 90 metre diyorsak 90 metre, “Pisti buraya yap.” diyorsak buraya yapacak yani o şartlarla girdiler bu işe.

NEVZAT ŞATIROĞLU (İstanbul) – Şimdi bunlara cevap verildi zaten ama siz dışardaydınız Sayın Erdoğan.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Anlamadım.

NEVZAT ŞATIROĞLU (İstanbul) – Bu konuda cevap verildi zaten Genel Müdür tarafından kotla alakalı, siz dışarı çıkmıştınız o esnada.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Yo, geldim işte ona yetişebilmek için, arkadaşlar da söyledi.

NEVZAT ŞATIROĞLU (İstanbul) – O zaman dışarı çıkmasaydınız. Genel Müdür burada yirmi dakika cevap verdi sizin sorularınıza.

DENİZ YAVUZYLMAZ (Zonguldak) – Ama yanıtı değil ki, ben de ikna olmadım.

BAŞKAN – E, tamam, yani şimdi her yanıtta ikna olacağız diye bir şey yok ya. Allah aşkına ya, lütfen...

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Bakın, değerli milletvekilleri, şimdi, şöyle bir şey: Sizin burada anayasal yetkiniz orada oturmak MHP’yle birlikte, bizim de anayasal yetkimiz burada muhalefetin fikirlerini dile getirmek. Biz sizi sınırlamıyoruz, biz gelip oraya oturmuyoruz, siz de bizi sınırlamayacaksınız. “Dışarı çıkmasaydın...”

Ya, Hocam, nezaketsizlik etmem de buna tırnak içinde, kaba bir adam olsam sana ne derim, çıkarım girerim. Yani olmaz böyle şey.

BAŞKAN – Ama bakın...

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Orada işim vardı çıktım, hani nezaketle de açıklayayım, çağırır çağırılmaz geldim yani.

NEVZAT ŞATIROĞLU (İstanbul) – Kibarlığı senden öğrenecek hâlimiz yok bizim yani.

BAŞKAN – Ama şimdi yani...

NEVZAT ŞATIROĞLU (İstanbul) – Kibarlığı sizden öğrenecek hâlimiz yok bizim.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Sayın Başkan, başından beri biz söz kesmemeye dikkat ediyoruz, özen gösteriyoruz.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Aşk olsun harbiden yani “Niye çıktınız?” diye bir şey...

ATİLA SERTEL (İzmir) – Bakın, sizinle bir uyum içinde bu Komisyonu sürdürmeye çalışıyoruz, burada tartışmıyoruz sizinle.

BAŞKAN – Buyurun.

Kayıtlara girsin.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Başından beri araya girip soru sormuyoruz, susuyoruz, siz giriyorsunuz, siz kesiyorsunuz, siz soruyorsunuz, siz şaka yapıyorsunuz, biz gene susuyoruz.

BAŞKAN – Yapmayayım bundan sonra şaka istemiyorsanız.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Bakın Başkanım...

BAŞKAN – Şaka yapmıyoruz ki ya.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Şimdi, biz, ciddi ciddi işleri neşeli yapalım. Biz burada gerçekten bir denetim faaliyetini sürdürmeye çalışıyoruz ve arkadaşlarımız bunlara ciddi boyutta hazırlanıyorlar, okuyorlar, bilgi birikimiyle burada katkı koymaya çalışıyorlar. Eğer burada arkadaşlarımızın konuşmaları birtakım arkadaşlarımızı rahatsız ediyorsa, sıkıyorsa gerçekten onlara biz özgürlük de tanıyoruz -Komisyon eksik de geliyor, toplanmıyor, rakam da az oluyor- dışarı da çıkabilir, hava da alabilir. Biz burada sabırla bunları anlatmaya çalışacağız çünkü bu memleket bizim, başka bir memleketimiz yok. Bu memleketin evlatlarıyız. Bu memlekette her kör kuruşun hesabının sorulması gerektiğine inanan insanlar ve yapılan yatırımların da doğru olması ve bu ülkeye yararlı olması ve ülkede gelecek nesillerin ufkunu açması açısından da önemli.

Sayın Aykut Erdoğan’ya ben rica ettim, buraya gelip bilgisini, birikimini bizimle paylaşması için ricada bulundum ama arkadaşımızı başından beri kesiyorsunuz ve konuşmalarını engellemeye çalışıyorsunuz. Sanki o konuşmalarını engellemeye çalışan yargı gibi, sanki savcılar gibi, dava üstüne dava açan hukuk dışı insanlar gibi davranış sergiliyorsunuz. Burası KİT Komisyonu, bırakın konuşalım yani biraz sonra Meclise gideceğiz, Meclisteki adil tabloyu görüyoruz, herkes konuşuyor, bazen zaman zaman sınırlar geriliyor. Burada bunu yapmayalım, burada biz arkadaşça, dostça, bu memleketi düşünen insanlar olarak birbirimizi dinlemeye azami özen gösterelim. Benim ricam, hassaten bu. Eğer burada münakaşa etmek istiyorsanız, burada insanları birbirine karşılıklı getirmek istiyorsanız, ha buna da evet deriz ama bu, doğru bir yaklaşım değil. Biz böyle bir tavır başından beri sürdürmüyoruz, ne İYİ PARTİ sürdürüyor ne MHP sürdürüyor ne siz sürdürüyorsunuz ne HDP’li arkadaşımız sürdürüyor. Biz bu Komisyonunda denetim görevini görmeye çalışıyoruz. Eğer bundan bir rahatsızlık duyuyorlarsa, dediğim gibi, o arkadaşlar lütfen sabırla dinlesinler. Benim ricam budur.

Teşekkür ediyorum Başkanım.

BAŞKAN - Sayın Sertel, 17 Ekimde biz toplantılara başladık, bugüne kadar da 52 tane kamu iktisadi teşebbüsünü görüştük ve hiç sözünüzü kestik mi Allah aşkına? Yirmi beş dakika, otuz dakika da konuştuğunuz süreler oldu. Hoşgörü içerisinde, karşılıklı anlayış içerisinde değerlendirmelerinizi, eleştirilerinizi, sorularınızı sordunuz burada. Kestiysek de zaman zaman öneri dışında konuşmalar olmuştur, ondan dolayı kesmişizdir. Zaman zaman da espri yaptık karşılıklı, şakalaşmadık. Toplantının ciddiyetini biz de zaten koruyoruz, kolluyoruz. Burada çok güzel bir ortam oluştu 17 Ekimden bu yana. Önümüzdeki hafta da bunları bitireceğiz.

Şimdi, söz verdiğimiz zaman, baştan itibaren teamül gereği –burada bir teamül oluştu- öneriyle ilgili konuşalım, önerinin dışında değerlendirmeniz, görüşünüz varsa geneli üzerinde konuşalım arkadaşlar dedik. O geneli üzerinde söz verdiğimiz vakit de sürede bir kısıtlama yapmadık. Yaptık mı? Lütfen

bunu yaptıysak söyleyin, şimdi söz vereceğim, tekrar söz alacaksınız, söyleyin. Bugüne kadar haksızlık yapmadık, tartışma da olmadı, kavga da olmadı burada, güzel bir ortam içerisinde götürüyoruz. Biraz önce Sayın Erdoğan dedi ki: “Bu kadar kişiyi getiririm, burayı kilitlerim.” Ya, tehditvari böyle bir...

Sayın Erdoğan, size de bu yakışmıyor. Yani, şimdi, 200 kişiyi de getirin, 300 kişiyi de ama biz burada güzel bir uyum içerisinde, karşılıklı anlayış içerisinde toplantımıza devam ediyoruz. Bu havayı, bu ambiyansı bozmanın, bu kimyayı bozmanın bir anlamı yok. Elbette soracaksınız, elbette değerlendirmeleriniz olacak, elbette sorularınız olacak, kurumlara soracaksınız. Kurumlar da bunu yanıtlayacak, eğer sözlü olarak yanıtlamıyorsa yazılı olarak verecek. Biz bunlara itiraz etmiyoruz ki.

Sayın Erdoğan geldi, misafir olarak başımızın üstünde yeri var, itirazımız yok. Eski bir üye olarak... Geçmişte birlikte Plan ve Bütçe Komisyonunda da çalıştık Sayın Erdoğan'yla ve misafir olmasına rağmen ilk önce sözü Sayın Erdoğan'ya verdim. Süre konusunda da herhangi bir kısıtlama getirmedi.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Sayın Başkan, misafir değil, burada KİT Komisyonunda geçmiş dönemde görev görmüş ve...

BAŞKAN – Onu da söyledim zaten.

Buyurun.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Misafir değil. Bütün milletvekilleri Komisyona katılma özgürlüğüne sahiptir...

BAŞKAN – Evet, tamam.

ATİLA SERTEL (İzmir) – ...konuşma özgürlüğüne sahiptir, yalnızca oy kullanamaz üye olarak.

Onun dışında, bizim arkadaşımızın söylediği şudur: İstanbul'daki İstanbul Hava Meydanı'yla ilgili, yapılan çalışmalarla ilgili maddeye ilişkinci bütün konuşmaları. Zaman zaman siz araya girip kesmenize rağmen bütün ısrarıyla İstanbul'daki hava meydanında yapılan usulsüzlük, yolsuzluk ve sıkıntılara ilişkin görüşlerini belirtti. Bunda bir sıkıntı yok. Siz burada buna cevap verecekseniz verirsiniz. Ama benim söylediğim şu: Sayın Erdoğan da asla gündemin dışına çıkmadı, buna rağmen siz...

MUSTAFA ESGİN (Bursa) – “Usulsüzlük, yolsuzluk iddiası.” diyelim ona.

ATİLA SERTEL (İzmir) – “İddiası” deyin.

Genel anlamda bütün maddeye ilişkin konuşmalarını yaptı.

Şimdi, sizin de yönetiminizde, bizim de yönetimimizde, diğer arkadaşların da yönetiminde asla karşılıklı söz kesme yoktu. Şimdi, siz kesiyorsunuz, tamam, Başkan olarak tamam kesiyorsunuz, başka arkadaşlar da kesmeye başladı. Bizim arkadaşımız Deniz Yavuzylmaz sadece soruyu açabilmek yani yanıtı tam alabilmek açısından Genel Müdüre veya buradaki yetkililere bir soru sormaya çalıştığında siz onu kapatıyorsunuz. Bu doğru değil.

Bakın, anlayabilme açısından insanlar soru sorar yani buradaki yönetim mekanizmasına biz denetleme açısından bazı sorular yöneltmeliyiz ki olay açılsın, kavrayalım. Bunda ne sakınca var? Biz karşılıklı tartışmıyoruz, burada sadece sorduğumuz sorunun açılması için bir soru soruyoruz. Bu, karşılıklı konuşma değil. Karşılıklı konuşmayı, laf atma ya da işte konuşmayı kesme gibi algılıyorum ben. Burada ise almaya çalıştığı yanıtla ilişkin eksik kalan kısma yönelik bir soru soruyor arkadaşımız yoksa o değil.

Benim ricam şu: Aykut Bey konuşmasını tamamlasın, siz gene sonra cevap verecekseniz, Genel Müdürümüz de cevap verecekse verir, siz de verirsiniz. Böyle konuşalım yani birlikte karşılıklı kesme olmasın.

Teşekkür ediyorum Sayın Başkan, yeterli olmuştur herhâlde.

BAŞKAN – Peki, teşekkür ederim.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Ben sözümü bitireyim mi Başkanım.

BAŞKAN – Buyurun Sayın Erdoğan.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Artık bu konuda konuşmayacağım. Ben sonuçta bu Komisyonun çalışma huzurunu devam ettirmesini isterim ama aynı zamanda bu partinin bu işlerden sorumlu Genel Başkan Yardımcısıyım ve bu politikaları da sayın grup sözcümüzle de oturup bir konuşuruz. KİT Komisyonu başından beri muhalefetin anlayışıyla yürür çünkü 8-10 tane öneri gelir, burada bizim grubumuzun 8-9 üyesi var, biz hızlandırmazsak gece de yürür. Bu, bizim anayasal hakkımız. Bunu kimseyle tartışacak, konuşacak değiliz. Ayrıca içerik denetimi yapılamaz, o onunla ilgili, bu bununla ilgisiz; bu tip bir içerik denetimi de yapılamaz. Umarım ki böyle de gider şey ve ben buraya geldiğimde hem eski Komisyon üyesiyim hem sizinle kişisel hukuktan dolayı yapılabilecek en nazik konuşmayı yaptım. Bakın, işin başka boyutlarına girmedim, bir sürü iddialar var, o konuya girmedim, incitmemeye çalıştım ama bu şöyle bir şey... Şundan endişeliyim sadece: Bu bizim çaresizliğimiz değil, yetkisizliğimiz değil, bu bizim nezaketimiz; bunu zorlamamak gerekiyor. Onun için de hani kimseyi de kişisel olarak kırmak istemedim, dediğim gibi, Hazineden arkadaşlarım. Ha, cevapları doğru bulmadım, söyledim.

Ben hepinize beni dinlediğiniz için teşekkür ediyorum. Umarım ki memlekete bir faydası olmuştur.

Saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Erdoğan.

Sayın Yaşar, buyurun.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Teşekkür ediyorum Değerli Başkanım.

Tabii, konu bir başka taraflara doğru gitti ama KİT Komisyonunun birinci görevi de mevcut kurumları yaptığı işlemler açısından denetlemek olduğu gibi, aynı şekilde bundan sonraki projeksiyonlarıyla ilgili de yol göstermek yoksa gelip oturan arkadaşların tümüne işte al buna yazılı cevap veriyorum, yaparız ederiz, göndeririz şeklinde bizim bir talebimiz yok. Tam tersine, bu kurumlar bizim kurumlarımız, daha iyi ne yapabiliriz, bundan sonraki projelerinde nasıl yardımcı olabiliriz, şu ana kadar yaptığı işlemlerde de bir eksiklik gediklik varsa bunu ortaya yere koyup bundan sonra bunların tekrar yapılmamasına yönelik ifadelerdir. Dolayısıyla bu tür görüşmelerde sürenin çok fazla bir önemi yok, önemli olan işlemlerin bitmesidir.

Bundan hareketle, tabii, şu ana kadar uyum içerisinde götürdük, bundan dolayı da teşekkür ediyorum, fazla da bir sınırlamamız olmadı ama karşılıklı soru-cevap açısından da Yavuzıılmaz'a da burada katılıyorum, bazen cevap verirken anında müdahale etmek de gerekiyor çünkü aldığı cevap onu tatmin etmiyor, sorduğu yerden almayı beklediği cevaplar da oluşmamış oluyor. Dolayısıyla bunu karşılıklı konuşmaktan ziyade konuya açıklık getirmek olarak değerlendirebiliriz.

Ben şimdi konuya dönerek... Özellikle bu mânia meselesinden, oradaki yapılan binalar yani bu uçuş alanındaki kanunsuz, yetkisiz binalardan bahsediyoruz. Burada temelde bir şey var. Şimdi, uzun yıllardır bir parti iktidarda ve üç aşağı beş yukarı bu havaalanının yapıldığı bölgedeki yerel yöneticiler de bildiğim kadarıyla bu partiye mensup. Parti olmasa bile diyelim ki devletin bu kurumları... Yani

bunu biz daha önce Atatürk Orman Çiftliği’nde de gördük. Atatürk Orman Çiftliği’nde arazi büyükşehir belediyesine tahsis edildi belli bir bedel karşılığı ama o günden bugüne bir lira bile kira ödemedi. Şimdi, bunlar yapılırken de bunlara kim izin verdi? Aman bunları sıkı takip edelim. Yani biz devletiz. Atatürk Orman Çiftliği’nde devlet devleti haczetmişti. Burada da devletin devlete gücü yetmiyormuş gibi bir mantık çıkıyor. Yani burada işte 20 metre, 30 metre yüksekliğinde bina yapmayacaksınız yani kurallar var, kurallar manzumesi var. Yani devlet bu konuda aciz mi, yaptırım gücü mü yok? Ben bunu merak ediyorum. Aman bunu sıkı sıkı izleyelim, böyle şeyler olmasın gibi meselelere de çok fazla katılmıyorum. Çünkü bugün -konuyla alakası yok ama- imar barışından 8 milyonun üzerinde insan istifade etmeye çalışıyor yani bu Türkiye’de özellikle inşaat sektöründe kanunsuzluğun boyutlarını göstermesi açısından bu rakam önemlidir. Dolayısıyla bununla ilgili konularda net, kesin kararlar vermemiz lazım, kesinlikle uygulamamız lazım, hiç müsamaha göstermeden buna uymayan ne varsa bunu devletin yıkıp geçmesi lazım. Bunun tartışılmasının bile ben devletin acziyeti olarak algılıyorum.

Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Yaşar.

Buyurun Yavuzyılmaz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Tabii, biz, devlet kurumlarının yaptıklarını denetlerken aynı zamanda eksik bıraktıklarını da denetlemekle yükümlüyüz. Bu noktada, üst komisyon raporunda “Devlet Hava Meydanları İşletmesinin ana statüsü 8/11/1984 tarihli Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe konulmuştur. Ana statü ile belirlenen kuruluşun görevleri, sivil havacılık faaliyetlerinin gereği olan hava taşımacılığı, havameydanlarının işletilmesi, meydan yer hizmetlerinin yapılması, hava trafik kontrol hizmetlerinin ifası, seyrüsefer sistem ve kolaylıklarının kurulması ve işletilmesi, bu faaliyetler ile ilgili diğer tesis ve sistemlerin kurulması, işletilmesi ve modern havacılık düzeyine çıkarılmasını sağlamaktır.” ifadesi yer alıyor.

Sizin de bu ikinci öneriye cevabınızda “Kuruluşumuz işletiminde bulunan havalimanlarına yapılacak uçuşların ve hava trafiğinin emniyetli bir şekilde sürdürülmesine büyük bir hassasiyet gösterilmektedir.” denilmiş.

Şimdi, konu mânialarla ilgili. Burada biraz önce sayın vekilimiz “mânia” kelimesinin anlamını ifade etti ama ben daha net ve belirgin olması açısından tekrar biraz da açarak ifade edeceğim. Mânia, hava araçlarının yer hareketleri için kullanılan yüzeylerde bulunan veya seyir hâlindeki hava aracının korunması için belirlenmiş yüzeyleri aşan ya da bu yüzeylerin dışında bulunan ancak hava seyrüseferine bir tehlike oluşturduğu değerlendirilen bütün geçici, sabit ya da hareketli cisimler veya bunların bir kısmı olarak tanımlanmaktadır.

Şimdi, burada mânia konusunda Sayıştay raporunun 50’nci sayfasında –bu 2015’te de var, 2016’da da var, ben 2016’dan atıf yaparak söylüyorum daha güncel olduğu için- bu şartta 2.283 tane mânia var, 2.283 tane. Şimdi, toplam en fazla mâniası olan 6’ncı il ve orada ILS cihazı yok. Onun arkasındaki sıradakilerde ILS cihazı olanlarda çok düşük mânia sayısı olanlar da var ama onların birçoğunda ILS cihazı bulunuyor.

Burada önemli noktalardan bir tanesi, 30 Kasım 2007 yılında bildiğiniz üzere Isparta’da 6 nükleer fizikçi taşıyan bir uçağımız düşmüştü. Bu noktada da maalesef o dönem içinde Isparta’da ILS bulunmuyordu. Bu konuyla ilgili olarak da Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdür Vekili o dönem “ILS cihazının olup olmaması bir şeyi değiştirmez.” demişti ama daha sonra görevlendirilen kaza kırım ekibi raporunda şöyle bir ifadede bulunmuştu: “Devlet Hava Meydanları İşletmesi havalimanlarındaki uçuş emniyeti güçlendirilmeli, uçakların takibi için her meydana kuleye

radar ekranı yerleştirilmeli, tüm meydanlardaki kulede görevli kontrolör uçakları radarlardan takip edilebilmeli. Yaklaşma bölgelerindeki –ki Isparta’ya inmek üzere uçak alçalmaya başladı, oradan itibaren zaten kaza gerçekleşiyor- çeşitli mâniaların üzerine uyarı ışıkları konulmalı. Uçağın çarptığı Türbetepe’nin hemen üzerinde yangın gözetleme kulesi bulunuyordu. Bu binanın üzerinde mânia ikaz ışığı yoktu.” ve “Eğer ILS cihazı olsaydı büyük ihtimalle bu kaza engellenebilirdi.” diyor.

Şimdi, Isparta ve Uşak’tan hareketle, Kahramanmaraş 19.394 mânia sayısı ile -Sayıştay raporuna göre- en fazla mâniaya sahip havalimanı, daha doğrusu, Kahramanmaraş’ın o uçuş bölgeleri; öyle ifade edeyim. Ona en yakın olan havalimanı da 10 bin olarak görülüyor yani yaklaşık 2 katı, yüzde 100 daha fazla ve Kahramanmaraş Havalimanı’nda da kulede ILS yok yani 2015-2016’da yok görünüyor, daha sonra koyduysanız onu bilmiyorum. Bildiğiniz üzere, Kahramanmaraş’ta da maalesef bir helikopter kazası gerçekleşmişti, Büyük Birlik Partisi Genel Başkanı Muhsin Yazıcıoğlu’nun Yozgat’a doğru gitmekte iken bilinmeyen bir nedenle helikopteri düşmüştü.

Bir konu da Şırnak Şenoba’da, 31/5/2017 tarihinde Şırnak’ın Şenoba beldesinde 23. Sınır Tümen Komutanı Tümgeneral Aydoğan Aydın ve ekibi -toplam 13 kişi- Uludere Beytüşşebap yüksek gerilim hattına takılarak düştü. Sebep, yüksek gerilim hattında ikaz küresi olmamasıydı. Bu konuyu da KİT Komisyonunda TEİAŞ, Türkiye Elektrik İletim AŞ’nin denetlenmesi esnasında sormuştum, yanıtı geldi. Bu yanıtı sizinle paylaşarak sorumu yönelteceğim: Ben TEİAŞ’a “Kaç adet ikaz küreniz var, eksik ikaz küresi Türkiye’de bu yüksek gerilim hatlarında ne kadardır?” diye sormuştum çünkü uçuş güvenliğini tehdit ettiği için. Gelen yanıt şu: “31/10/2018 tarihi itibarıyla 67.600 kilometre enerji iletim hattımızda yaklaşık 100 bin adet ikaz küresi bulunmakta olup, tamamına takılmak üzere yaklaşık 180 bin adet daha ikaz küresine ihtiyacımız bulunmaktadır.” Yani 180 bin adet yani yaklaşık yüzde 200’lük bir ihtiyaç var. Bu konuyla ilgili bir AR-GE çalışması da aynı zamanda yapılması gerekiyor.

Burada Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünden yetkililer var herhâlde, değil mi? Üst komisyon rapor girişinde belirtilmiş 2 kişi ama burada var mı?

BAŞKAN – Sivil Havacılıktan var mı? Bakanlıktan...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI HAVA MEYDANLARI YAPIM DAİRESİ BAŞKANI MUHAMMET KEREM YEĞNİDEMİR – Bakanlıktan temsilci olarak biz varız. Sivil Havacılıktan arkadaşlar kapıdaki güvenlikten dolayı giriş yapamamışlar.

DENİZ YAVUZYLMAZ (Zonguldak) – Şöyle: Kaza kırım ekipleri...

ATİLA SERTEL (İzmir) – Kapıdaki güvenlikten dolayı giremediler mi?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI HAVA MEYDANLARI YAPIM DAİRESİ BAŞKANI MUHAMMET KEREM YEĞNİDEMİR – T.C.’leri bildirilmemiş zannediyorum.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Sivil Havacılık...

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI HAVA MEYDANLARI YAPIM DAİRESİ BAŞKANI MUHAMMET KEREM YEĞNİDEMİR – Evet.

BAŞKAN - Nereden arkadaşlar, kim girememiş, nasıl olmuş?

ATİLA SERTEL (İzmir) – Sivil Havacılıktan 2 kişi kapıda güvenlik nedeniyle...

BAŞKAN – İzah etsin de biz hemen araştıralım.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI HAVA MEYDANLARI YAPIM DAİRESİ BAŞKANI MUHAMMET KEREM YEĞNİDEMİR – Güvenlik değil efendim, T.C.’leri daha önce bildirildiği hâlde giriş yapılamamış herhâlde, ondan dolayı giremediler, geri döndüler.

BAŞKAN - Bize niye bilgi vermediniz, buradaki yetkili arkadaşlarla niye görüşmediniz, niye söylemediniz?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI HAVA MEYDANLARI YAPIM DAİRESİ BAŞKANI MUHAMMET KEREM YEĞNİDEMİR – Aradım efendim.

BAŞKAN – Efendim?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI HAVA MEYDANLARI YAPIM DAİRESİ BAŞKANI MUHAMMET KEREM YEĞNİDEMİR – KİT Komisyonundaki arkadaşları ben aradım.

BAŞKAN - Kimi aradınız, isim ne, kimi aradınız?

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI HAVA MEYDANLARI YAPIM DAİRESİ BAŞKANI MUHAMMET KEREM YEĞNİDEMİR – Nevzat Bey’i aradım efendim.

BAŞKAN - Nevzat Bey nerede? Hemen çağırın Nevzat Bey’i, bilgi versin Nevzat Bey.

Bize T.C.’si veriliyorsa bizim arkadaşlar bildiriyor.

DENİZ YAVUZYLMAZ (Zonguldak) – Ben devam ediyorum.

BAŞKAN – Devam edin.

DENİZ YAVUZYLMAZ (Zonguldak) – Bu biraz önce bahsettiğim gerek helikopter kazaları gerek uçak kazaları, bunlara ilave ederek söylüyorum, geçtiğimiz günlerde Devlet Demir Yollarında yine Çorlu tren kazasıyla ilgili konular, tüm bunlar dâhil edildiğinde kaza kırım ekiplerinin de yeterli eğitimleri almadığı noktasında geçmişte birçok değerlendirme var, özellikle bu raporlarını tanzim ettikten sonra Amerika’ya veya yurt dışına gitmek suretiyle eğitimlerini tamamladıkları noktasında. Özellikle kara, deniz, demir ve havayolu ulaşımı ile petrol boru hattı kaza ve olaylarını inceleme yetkisine tam sahip bir ulusal taşımacılık, emniyet organizasyonu kurulması konusunda bir çabanız var mı? Bu doğrultudaki düşüncenizi, aynı zamanda değerlendirmenizi almak istiyoruz. Bu sayede gerek Çorlu tren kazası gerek Eşref Bitlis’in uçağının düşmesi, biraz önce bahsettiğim Şırnak Şenoba beldesindeki helikopter kazası, Isparta uçağının düşmesi ve 6 nükleer fizikçimizi, toryum hızlandırıcı üzerinde çalışan fizikçilerimizi kaybetmemiz ve tabii diğer vatandaşlarımızın da orada canlarını yitirmesi, merhum Muhsin Yazıcıoğlu’nun helikopterinin düşmesi sebebi ve sonrasında çıkan binbir türlü olayın nasıl geliştiğinin bir türlü Türkiye kamuoyunu tatmin edici bir şekilde anlatılamaması, açıklanamaması ve soru işaretleri dolayısıyla böyle profesyonel bir yapının tam koordinasyonlu kurulması gerekiyor. Bunun bir yerinde Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü var tabii ki ama yetkilileri de burada olmadığı için artık tutanaklardan zannediyorum takip edecekler.

Bu noktada kısaca tekrar özet geçerek söyleyeyim: Bu ILS’ler özellikle ihtiyaç olan yerlerde bulunmuyorlar; Kahramanmaraş ve Uşak’ta... Bunların bulunmama nedenlerini sizden rica ediyorum. Yani bunlarda bulunmama, diğerlerinde de bulunma nedenlerini. Böyle çift boyutlu bir şekilde yaklaşsanız sevinirim.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Başka da söz almak isteyen? Yok.

Sayın Genel Müdürüm, buyurun yanıt için.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ FUNDA OCAK - Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

BAŞKAN – Sadece mâniayla ilgili kısmı, daha sonra da geneli üzerinde aynı şekilde yanıtlarsınız.

Buyurun.

DHMİ GENEL MÜDÜRÜ FUNDA OCAK - Peki efendim.

Efendim, mâniolarla ilgili devletin ciddi bir yaptırım gücü var, öncelikle onu belirtmek istiyorum. Şöyle ki: Bunun somut bir örneği, Adana Havalimanı’ımızda pist doğrultusunda emniyetin bir binası yapıldı. Yapılırken biz sürekli olarak, izin vermedik, ikaz ettik, buna rağmen yapıldı. Bu durumda piste yapılan inişler takiplenmeye başladı ve hemen ilgili merciler nezdinde girişimimizde bulunduk ve yapılan binanın mânia teşkil eden 6 katı satılmış olmasına rağmen tarafımızca yıktırıldı. Havacılık emniyeti güvenliği bizim olmazsa olmazımızdır. Yaptırım gücümüz de var, izin vermiyoruz, vermememize rağmen yapılırsa da yıktırıyoruz.

ORHAN SÜMER (Adana) – Orası emniyetin binası mı yani devletin binası mı? Devlet kurumları arasındaki sorundan mı kaynaklanıyor? Yani emniyet binası mı şu an?

DHMİ GENEL MÜDÜRÜ FUNDA OCAK - Efendim, bu kadar somut bir örnek olduğu için buradan verdim. Gene kaldırtırma gücümüz var ve özellikle de son zamanlarda bu RES’ler, GES’lerle ilgili çokça bize talep geliyor. Bunların mânia teşkil edenlerine asla izin vermiyoruz. Ha, yapılmış olanlar, mâniolar her yerde vardır, dünyada da bütün havalimanlarının çevresinde vardır. Önemli olan burada pilotlara nerede, ne mânianın olduğunu NOTAM’larla duyurmaktır. Bunlar da aksaksız olarak duyurulmakta, pilotlar da araçlarını nerede, ne mânia varsa bu bilgi dâhilinde uçurmaktadırlar. Bu, aksaksız olarak yerine getirilmektedir ama son dönemde asla izin vermiyoruz bize geldiği takdirde.

Nerelere ILS koyuyoruz? ILS nedir; öncelikle bunu izah etmek istiyorum. ILS cihazı tamamen olumsuz hava koşullarında, özellikle de sisli havalarda pilotlara aletli iniş için yardımcı olan bir sistemdir. Bu sistemlerden biz hangi havalimanında frekansları tutuyorsa, nerede randıman alıyorsak... Yaklaşık 500 bin dolar civarında bir alettir bu. Ve ciddi ölçüde sadece 6 tane havalimanımızın dışında her yerde bu ILS cihazı konulmaktadır. Konulmayan yerler nerelerdir? Kahramanmaraş, Zonguldak’ta konulmamıştır. Şu anda Zonguldak’a ILS cihazını koyuyoruz. Gazipaşa, Uşak, Aydın Çıldır ve Gökçeada; neden buralara ILS cihazını koymuyoruz? Çünkü buralara ILS cihazı koyduğumuz takdirde hiçbir surette teknik ölçümler randıman vermediğini gösterdi yoksa randıman veren her yerde bizim ILS cihazımız var. Ancak ILS cihazı uçaklara yaklaşımda hizmet veren bir cihaz kesinlikle değildir. Bu cihaz sadece son artık inme döneminde 300 metre, 500 metre yatay mesafede ya da 60 metre dikey mesafede pisti görmesini sağlar yoksa hava seyruferinde etkin bir cihaz değildir, son noktada kolaylık sağlar sisli, olumsuz hava koşullarında sayın vekilim.

Helikopterlere gelince... Helikopterler görerek şartlarda pilot sorumluluğunda uçarlar. Bizim meydanlarda vermiş olduğumuz aletli sistemler helikopterler için geçerli değildir, meydanımızın dışındadır bunlar. Zaten bakanlığımız bünyesinde bizim dışımızda müstakil bir kaza kırım komisyonu vardır; bu tür kazalarda objektif olarak raporlarını hazırlamakta, yurt dışıyla da paylaşmakta, neticesi de bize gelmektedir.

Ancak şundan emin olunuz ki, Türk hava sahası, sabahki sunumumda da söyledim, radarlarla donatılmıştır. Her türlü sistem ve cihazı dört dörtlük vardır. Birazdan yine bir öneriyle de gelinecek, bizim AR-GE projelerimizle de gerçekten çok ciddi ölçüde mesafe aldık, asla emniyet konusunda tavizimiz yok. ILS’i de olabilen her yere koyuyoruz. Koymuyorsak mutlaka orada randıman alamadığımız içindir.

Arz ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Genel Müdür.

III.- OTURUM BAŞKANLARININ KONUŞMALARI

1.- Komisyon Başkanı Mustafa Savaş'ın, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü temsilcilerinin Komisyon toplantısına katılmamasına ilişkin açıklaması

BAŞKAN - Bu sivil havacılıkla ilgili olan kısmı da arkadaşlardan ben öğrendim. Şimdi, biz genelde kurum toplantısı yapılmadan önce ilgili kurumdan toplantıya kimlerin katılacağını bize bildirilmesini istiyoruz çünkü bize bildirilenleri biz kapıya bildiriyoruz T.C. kimlik numaralarıyla birlikte. Bu gelen arkadaşlar herhâlde o liste içerisinde olmadığından dolayı kapıya bildirilmemiş. Ancak kapıya gelmişler, arkadaşlarla görüşmüşler, T.C. kimliklerinin bildirilmesi istenmesine rağmen, o gelen arkadaşlar T.C. kimlik numaralarını vermek istememişler ve geri dönmüşler. Tabii, bu arkadaşların kim olduklarını biz öğreneceğiz. Konuyu bizzat detaylı olarak öğrenip ilgili kurumun genel müdürüyle ve yetkilerle görüşüp gerekçelerini öğreneceğiz, tekrar size bilgi vereceğiz.

II.- KONU (Devam)*A)GÖRÜŞMELER (Devam)*

1.- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün (DHMİ) 2015 ve 2016 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri (Devam)

BAŞKAN - Peki, ben teşekkür ediyorum Sayın Genel Müdürüm.

Öneriyle ilgili Sayıştayın görüşünü alalım.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Konunun ehemmiyetine istinaden izlemek istiyoruz efendim.

Arz ederim.

BAŞKAN - Peki, teşekkür ediyorum.

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

2015 yılının 3 no.lu önerisi ile 2016 yılının 3 no.lu önerisi aynı mahiyette olup daha kapsamlı olan 2015 yılının 3 no.lu önerisini okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ - Öneri 3:

DHMİ ile TÜBİTAK arasında imzalanan iş birliği protokolü doğrultusunda sürdürülen Ar-Ge projeleriyle ilgili olarak,

- Ar-Ge birimindeki proje geliştirme ekibinin sürekliliğinin sağlanarak bilgi birikiminin kayba uğramasının önüne geçilmesi ve daha nitelikli iş ortaya konulabilmesi için Ar-Ge projelerinde görev alan nitelikli personel sayısının artırılması, kurulan laboratuvar imkânlarının geliştirilmesi yönünde gayret edilmesi ve yenilik sağlayan personele teşvik verilmesinin değerlendirilmesi,

- Yurt içerisindeki radar ihtiyaçlarının millî ürünlerle karşılanması ve millî radar altyapısının uluslararası düzeye getirilmesi açısından büyük önem arz eden ve 2016-2018 yatırım yılı programı için teklif edilen yeni Ar-Ge projelerinin özenle takip edilmesi,

- DHMİ ile TÜBİTAK arasında Ar-Ge iş birliği protokolü doğrultusunda yürütülen çalışmalar sonucu elde edilen Ar-Ge ürünlerinin endüstrileşmesi, seri imalatlarının yapılması, satış sonrası destek verilmesi ve daha etkin pazarlamasını teminen; Ar-Ge ürünlerinin ilgili teknik bilgi ve üretim lisanslarının veya patent haklarının Türkiye’de radar ve simülatör yazılımı konusunda faaliyet gösteren belli başlı özel şirketlere hukuki hakları da koruyan bir sözleşme ile devredilebilmesi veya bu alanda bir şirketleşmenin mümkün olup olmadığı hususunun araştırılması,

BAŞKAN - Peki, teşekkür ediyorum.

Yanıt için Sayın Genel Müdürüm, buyurun.

DHMİ GENEL MÜDÜRÜ FUNDA OCAK – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

AR-GE ürünlerinde nitelikli personel istihdamına önem ve ağırlık veriyoruz. Ayrıca, AR-GE projelerinde görev alan nitelikli personel sayısının artırılması yönünde de çalışmalarımız devam ediyor. İhtiyaç duyulan laboratuvar imkânlarının geliştirilmesine yönelik olarak da, biri başkent Esenboğa Havalimanı Teknik Blok'ta, diğeri Eğitim ve Simülâtör tesislerinde olmak üzere 2 adet AR-GE laboratuvarını kurduk.

Sayın Başkanım, bu bizim için de son derece önemli. Uzun yıllardır biz TÜBİTAK'la iş birliği kapsamında AR-GE projelerine büyük ağırlık verdik ve yaklaşık bugüne kadar 200 milyon liranın üzerinde AR-GE projesi geliştirdik. Geliştirdiğimiz ürünler Millî Gözetim Radarı, Sayıştayımızın da üzerinde durduğu gibi, Hava Aracı Takip Sistemi, Hava Trafik Kontrolörü Kule ve Radar Eğitim Simülâtörü, Kuş Radarı, Çok Amaçlı Radar Ekranı, “FOD-RAD” dediğimiz pistlerin üzerindeki yabancı cisimleri tespit eden radarımız, bunların hemen hemen tamamını ürün olarak ürettik.

Ayrıca –kuruluşumuz- TÜBİTAK ile HAVELSAN'la bu yıl içerisinde bir iş birliği protokolü imzaladık ve kule ile radar eğitim simülâtörünü pazarlıyoruz şu anda. Satış ve destek konusunda da HAVELSAN bu konuda bizim adımıza hareket edecek.

Önemsediğimiz bir proje ve çok da adım attık efendim bu konuda.

Arz ediyorum.

BAŞKAN - Peki, teşekkür ediyorum.

Sayın Genel Müdürüm, Sayıştayın ilgili kurumlarla AR-GE konusundaki önerilerini bizler de, üyelerimiz de çok önemsiyor. Önümüzdeki dönem, önümüzdeki yıllarda bu AR-GE çalışmalarının daha da artırılarak çalışmalara devam edilmesini ben de tavsiye ediyorum.

Teşekkür ediyorum.

Öneri üzerinde söz almak isteyen?

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Sayın Başkan...

BAŞKAN – Buyurun Sayın Yavuzyılmaz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Evet, radar konusuyla ilgili Kahramanmaraş Havalimanı'nda PSR/SSR, bu birincil gözetim radarı, ikincil gözetim radarı, bunlar bulunmuyor. Kahramanmaraş'ın şöyle bir önemi var tüm Türkiye açısından: 25/3/2009 tarihinde Büyük Birlik Partisi Genel Başkanı rahmetli Sayın Muhsin Yazıcıoğlu'nun helikopteri Çağlayancerit'ten Yozgat'a giderken Kahramanmaraş kontrollü hava sahasının biraz dışında olmak üzere ama radar sahasının içinde kalarak helikopteri bilinmeyen bir nedenle düştü ve travmatik bir şekilde tüm Türkiye'de, tüm toplumda bir travma oluşturacak şekilde de helikoptere ve naaşlara da tabii uzun süre ulaşamadı. Bu noktada Kahramanmaraş Havalimanı'mızda birincil gözetim radarı yok, ikincil gözetim radarı yok. Eğer orada bu noktada helikopterin radardan çıktığı anı tespit edebilmek mümkün olsaydı, böyle bir teşekkül mümkün olsaydı belki helikoptere otuz dakika sonra arama kurtarma ekiplerini çıkararak oradaki yaralıları kurtarmak belki mümkün olabilecekti.

Ben Sayıştay raporundan bunu görüyorum. Bu doğrultuda bizim bilmediğimiz bir radar çeşidi bu kaza anında, 2009 yılında kulede bulunmakta mıydı? Aynı zamanda da burada askerî radardaki görüntülerin kaybolduğu gibi bir durum söz konusu. Devlet Hava Meydanları İşletmesinde, eğer Kahramanmaraş Havalimanı'nda radar yoksa neden yoktu? Varsa bu görüntüler neden yok veya arama kurtarma faaliyeti tam radardan çıktığı anda belirli bir çap içinde neden o tarafa yönlendirilmedi? Bunun bilgisini sizden rica ediyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN - Peki, teşekkür ediyorum Sayın Yavuzyılmaz.

Buyurun Sayın Sertel.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Ben de Sayın Muhsin Yazıcıoğlu’nu rahmetle anıyorum, diğer orada can veren gazeteci arkadaşım İsmail Güneş’i; eşi Yasemin Güneş’e de başsağlığı diliyorum tekrar. Kendisiyle, geçtiğimiz günlerde Ankara’da bir vesileyle buluşmuştuk Yasemin Güneş’le.

İHA muhabiri olarak çok ulaşmaya çalıştı kaza yerinden. Kaza yerini bildirmeye ve yaralı bir vaziyette kazanın olduğu yere insanların yardıma koşmasını söyledi. Bence o bölgede ve diğer bölgelerde kendi radarlarımızla olmak kaydıyla, olmazsa mutlaka bütün havaalanlarının ve çevresinin öyle desteklenerek yapılmasında büyük yarar görüyoruz. En azından böyle elim kazalara yol açılmaması açısından. Tabii ki kazalar olacaktır ama en azından ilk yardımın anında ulaşması için bu tip geniş bir ağ kurulmalıdır diye düşünüyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN - Teşekkür ediyorum Sayın Sertel.

Buyurun Sayın Yaşar.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Değerli Başkanım, ben de yeri gelmişken tabii Muhsin Başkanımıza Allah’tan rahmet diliyorum.

Bu konuyla ilgili Devlet Hava Meydanlarında bu kazanın sonuçlarıyla ilgili neler var? Yani bu konu bir türlü aydınlığa kavuşmadı. 2009, şu an 2018 yılındayız, dokuz yıldır mahkemeler, kovuşturmalar birbirini takip ediyor ama sonuçlanan da bir şey yok. Yani askerî radarda kayıtlar silindi, öbürü radar alanının içindeydi, dışındaydı derken Devlet Hava Meydanları İşletmesi bu işin neresinde? Bunlarla ilgili elinde bir bilgi, belge varsa ben bunu rica ediyorum. Yani bu olayla ilgili Devlet Hava Meydanlarının elinde rapor mu var, ne var? Mahkemeye sundukları da dâhil ne varsa bunları rica ediyorum.

BAŞKAN - Peki, teşekkür ediyorum Sayın Yaşar.

Buyurun Sayın Gündoğdu.

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) – Sayın Başkanım, teşekkür ediyorum.

Tabii, helikopter kazasıyla ya da işte o şهادet süreci diye adlandırdığımız süreçle ilgili mevzu açılınca konuşmak durumunda kaldık.

Rahmetli Muhsin Başkanla birlikte otuz yıl siyaset yaptık. Bugünleri görmüş olsaydı herhâlde çok daha mutlu olacaktı. Cumhuriyet Halk Partisi milletvekili arkadaşlarımızın bu olayı gündeme getirmesi, burada konuşması güzel bir şey. Tabii, bu olayın akıbetiyle ilgili çok şey söylendi, çok söz söylendi, çok konuşuldu, bir türlü konu aydınlatılıp ortaya, milletimizin önüne getirilmedi, sunulmadı. Fakat o dönemi yaşan biri olarak şunu çok iyi bir şekilde söyleyebilirim:

2009 yılındaki o olay olduğunda biz de o zaman genel merkezde görevliydik, bir heyet oluşturmuştuk. Beş kişilik heyetten biriydim. Tabii, o esnada esas konuşulması gereken konu, ne şu anki, bugünkü KİT Komisyonumuzda bulunan, şu an incelemesini yaptığımız kurum Devlet Hava Meydanları ne de diğerleri. O gün telefon konuşmasına rağmen, telefonda bir saat konuşmasına rağmen, İsmail Güneş’in o konuşmasına rağmen, Bilgi Teknolojilerinin yerini tespit edip yer bilgisini vermemesi, birinci sıkıntı o. İkincisi de, o gün istihbaratın başında Ramazan Akyürek denilen kişinin olması. Yani o gün orada hem Bilgi Teknolojilerinde hem de Emniyet istihbaratının başında Ramazan Akyürek var ve Ramazan Akyürek bugün şu anda içeride, cezaevinde. Bilgi Teknolojileri Genel

Müdürlüğünde o günkü arkadaşların birçoğu da şu anda ya cezaevinde ya görevinden alınmış durumda. Yani bu işin arkasında, şu anki Türkiye'nin gündeminde olan FETÖ yapısının olduğunu ben yaklaşık bundan beş yıl önce televizyon ekranlarında söylemiş biriyim, 2014 yılında bunu dile getirmiş biriyim.

Onun için, burada bunu bu şekilde gündeme taşımak, tabii ki o olayın oluşuyla -yani şahadet süreciyle birlikte, biz kaza da dâhil diyemiyoruz şu anda- birlikte bir muamma, bir kargaşalık yaşandı. O yaşanmışlıkların içerisinde tabii devlet de büyük bir tecrübe kazanmış oldu orada. Şöyle tecrübe kazandı: Sivil havacılık kaza kırım ekibi gönderdi. Kaza kırım ekibi içerisinde bulunan 2 kişi mevcut FETÖ yapılanmasının içerisinde çıktı, daha sonra Cumhurbaşkanımızın 15 Temmuzda İzmir'den havalanan helikopterinin içerisinde o 2 kişinin ismi çıktı, o 2 kişi de oradaydı.

Tabii, bunu, burada, bu olayın sivil havacılık veya işte Devlet Hava Meydanları açısından Sayın Genel Müdürümüz de söyledi. O günkü genel müdürümüzle de biz bunu çok etraflıca konuştuk. Bazı olaylar üzerinden o olayın muhatabı olmayan kurumları sanki o işin arkasındaymış gibi göstermek de doğru değil. Sebebi de şu: Devlet Hava Meydanları ile o günkü helikopterin uçuşuyla sadece Kahramanmaraş Havalimanı'ndan kalkışı esnasında verdiği bilgi, sonrasında hava radarlarının o günkü askeriye tarafından yine takip edilmesi gerekirken takip edilmediği, beş dakikalık hava radarının silindiğiyle ilgili, o beş dakikanın hâlâ ortada olmadığıyla ilgili bir bilgi var.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Askerî radar değil mi?

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) – Askerî radar.

Çünkü diğer radarların, diğerleriyle ilgili bütün hepsi ortada, ortaya çıkartıldı. Orada eksik kalan helikopterin uçuşuyla ilgili sıkıntı var. O da Devlet Hava Meydanları İşletmesini ilgilendirmiyor. Sivil havacılığın o gün eksiklikleri var, o orada tartışılacak bir şey çünkü onu yaşadığımız için bunu söylememiz gerekiyor. Burada kayda da geçiyor bunlar. Sivil havacılık 2009'da rahmetli Muhsin Yazıcıoğlu'nun helikopteriyle düşmesiyle sivil havacılıkta bir milat oldu ve sivil havacılığın 2009 öncesi ve sonrası oluştu. 2009 öncesindeki verdikleri, yaptıkları işlemler ile 2009'dan sonraki yaptıkları işlemler arasında çok ciddi manada bir fark oluştu ve daha hassas davranmaya başladılar, daha titiz davrandılar. Daha öncesinde bazı sıkıntılar yaşandı. Konuşulması gerekli olan orası ve ben, bunu, burada, sanki... Bu işin üzerinden her yerde bir siyaset yapılıyor. Muhsin Başkanla ilgili... Biz otuz yıl onunla siyaset yaptık, konu gündeme geldiği zaman birileri bunun üzerinden bir sörf yapıyor, bu da doğru değil. Onu da ebedî istirahatinde rahat bırakmak lazım.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Pes yani! Ne ilgisi var ya?

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) – Konu araştırılması gerekir ama bunun üzerinden siyaset yapılmasını asla doğru bulmuyorum.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Rica ederim. Ne demek ya?

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) - Bu yapılan...

ATİLA SERTEL (İzmir) – Metin Bey, sizde vicdan da yok, insanlık da yok.

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) – Hocam, sözümü bitireyim.

BAŞKAN – Lütfen... Lütfen...

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) – Ben de vicdan da var, insaf da var.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Siz sabote ediyorsunuz. Doğru değil. Ayıp!

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) – Bunun üzerinden siyaset yapmak kimseye yakışmıyor ve doğru değil.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Gerçekten vicdan yok sizde.

BAŞKAN – Arkadaşlar, lütfen karşılıklı konuşmayalım.

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) – Atıla Bey, bu olay üzerinden...

ATILA SERTEL (İzmir) – Sizde vicdan yok.

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) – Bakın, ben de vicdan da var, insaf da var, her şey var.

ATILA SERTEL (İzmir) – Sizde vicdan yok.

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) – Siz... Bu iş üzerinden siyaset yapmak doğru değil.

ATILA SERTEL (İzmir) – Siyaset yapmıyoruz. Siyaset yapmadık, yapmayız.

ORHAN SÜMER (Adana) – Ne siyaseti? Arkadaşlar bir tespit yapıyor.

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) – Bakın, şimdi bağırımayla bir şey izah edemezsiniz Atilla Bey.

ATILA SERTEL (İzmir) – Vicdan yok sizde, vicdan.

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) – Bağırmaya kalkarsanız ben daha fazla bağırabilirim.

BAŞKAN – Sayın Gündoğdu, karşılıklı konuşmayın.

ATILA SERTEL (İzmir) – Ramazan Akyürek'i AKP iktidarı getirdi, AKP iktidarı. Sizde vicdan yok.

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) – Kimde vicdan, kimde vicdan olmadığı ortada.

ATILA SERTEL (İzmir) – Bu kadar haksızlık yapamazsınız. Sizde vicdan yok Metin Bey, sizde vicdan yok, vicdan!

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) – Kimin ne yaptığını çok iyi biliyoruz biz. Biz kimin, ne yaptığını, ne kadar, nasıl davrandığını da çok iyi biliyoruz.

ATILA SERTEL (İzmir) – Çok ayıp! Onun için, Muhsin Yazıcıoğlu'nu anmakla siyaset yaptığınızı söylemek vicdansızlıktır.

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) – Onun için, ben şu an sizinle ilgili söylemiyorum.

BAŞKAN – Sayın Gündoğdu, toparlayalım.

ATILA SERTEL (İzmir) – Bu kadar olmaz ya! Bu kadar saygısızlık olmaz ya!

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) – Bakın, bu sizin her defasında, her söylendiğinde, her konu açıldığında bu konuyu gündeme getirip bu konu üzerinden gündem yapmak doğru bir şey değil.

ATILA SERTEL (İzmir) – Ben Yasemin Güneş'i iyi tanıyorum, İsmail Güneş'i çok iyi tanıyorum.

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) – Rahmetli Muhsin Yazıcıoğlu'na sahip çıkan varsa o da AK PARTİ iktidarındır, AK PARTİ'nin belediyeleridir.

ATILA SERTEL (İzmir) – Hadi canım!

BAŞKAN – Sayın Sertel, lütfen...

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) – AK PARTİ'nin bütün belediyeleri Sayın Muhsin Yazıcıoğlu adına parklar açmıştır, spor salonları açmıştır.

BAŞKAN – Sayın Gündoğdu, lütfen toparlayalım.

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) – Ama siz bu konuyu her bir fırsatta böyle gündeme getirerek, sanki oradan bir şey çıkarmaya çalışmak doğru bir şey değil.

ATILA SERTEL (İzmir) – Nereden çıkarıyorsunuz bunları? Sen vicdansız bir insansın ya!

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) – O günün doğru bir olayını söyleyin. O gün deyin ki “Bu işin arkasında FETÖ vardı.” diye söyleyin çünkü Ramazan Akyürek o zaman istihbarat teşkilatının içerisinde. Onu konuşun.

ORHAN SÜMER (Adana) – Ramazan Akyürek’i getiren sizsiniz. Kimin zamanında atandı?

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) – Onun için de, onun haricinde burada bu işleri söylememenizi...

BAŞKAN – Sayın Gündoğdu, lütfen toparlayalım, lütfen...

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) – Tamam.

Ben teşekkür ediyorum. Bu konu bizim de yıllardır vicdanımızı yaralayan bir konu.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Böyle vicdansızlık olmaz ya! Böyle saygısızlık olmaz!

BAŞKAN – Sayın Sertel, lütfen...

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) – Bu konu bizim de üzüldüğümüz bir konu. Bunun bu şekilde değerlendirilmesini tasvip etmiyorum. Sadece buradaki konu için söylemiyorum, geneli için söylüyorum.

Teşekkür ediyorum Başkanım.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Sayın Başkan, söz istiyorum.

ORHAN SÜMER (Adana) – Sayın Başkan, arkadaşımız siyaset yapmadı ki onunla ilgili. Aksine bir tespit yaptı yani.

BAŞKAN – Ben bu konunun burada kapatılmasını istiyorum.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Sayın Başkan, söz istiyorum.

BAŞKAN – Lütfen Sayın Sertel. Sayın Sertel vermiyorum.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Hayır, kabul etmiyorum Sayın Başkan.

BAŞKAN – Sayın Sertel...

ATİLA SERTEL (İzmir) – Sayın Başkan, samimi söylüyorum, terk ederiz Komisyonu.

BAŞKAN – Bizi niye tehdit ediyorsun?

ATİLA SERTEL (İzmir) – Böyle vicdansızca konuşmaya cevap vereceğim.

BAŞKAN – Ama bakın, konuştunuz zaten. Sayın Sertel konuştunuz zaten.

ORHAN SÜMER (Adana) – Ne yaptı arkadaşımız? Bir tespit yaptı arkadaşımız.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Cevap vereceğim.

BAŞKAN – Hayır. Sayın Sertel, lütfen...

ORHAN SÜMER (Adana) – Ama siyaset yapmadı ki arkadaşımız, tespit yaptı.

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) – Ben de genel olarak tespit yapıyorum bu olay üzerinden siyaset yapılmasını diye.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Vicdansızca konuştu.

BAŞKAN – Toplantıya on dakika ara veriyorum.

Kapanma Saati: 13.20



İKİNCİ OTURUM**Açılma Saati: 13.33****BAŞKAN: Mustafa SAVAŞ (Aydın)****BAŞKAN VEKİLİ: Nevzat ŞATIROĞLU (İstanbul)****SÖZCÜ: Mevlüt KARAKAYA (Ankara)****KÂTİP: Yavuz SUBAŞI (Bahkesir)**

BAŞKAN – Toplantıyı açıyorum.

Sayın Sertel’in söz talebi var.

Sayın Sertel, tekrar bir tartışmaya meydan vermemek adına çok kısa bir söz veriyorum.

Buyurun.

IV.- AÇIKLAMALAR

1.- İzmir Milletvekili Atıla Sertel’in, DHMİ’nin 2015 yılı 3 no.lu önerisi üzerinde yapılan görüşmelerde Ordu Milletvekili Metin Gündoğdu’nun BBP Genel Başkanı Muhsin Yazıcıoğlu’nun hayatını kaybettiği helikopter kazası üzerinden siyaset yapılmasını doğru bulmadığıyla ilgili ifadesine ilişkin açıklaması

ATILA SERTEL (İzmir) – Sayın Başkan, hiç istemediğim şekilde burada bir öfke kabarması yaşadım çünkü tamamen bir haksızlık ve tamamen mesnetsiz ve gerçekten arkadaşına ve bana yönelik bir suçlamayı hazmedemedim. Çünkü biz yüreklerimizi ve düşüncelerimizi açıklarken siyaseti kullanan ve siyaset yapan bir insan değiliz. Kişi ancak kendinden bilir işi. Bizim asla öyle bir niyetimiz olmaz. Biz, bir olayın aydınlatılması için bizzat bizim karşıt düşüncemizde de olsa, siyaseten hiç örtüşmesek de fikirlerimiz karşı karşıya da olsa bir insanın ölümünden, şehit olmasından, bir insanın can vermesinden son derece üzüntü duyacak kadar yürekli ve o yüreği taşıyan insanlarız. Bize kimse “bir insanın üzerinden siyaset yapıyor” suçlamasında bulunmaz, bulunamaz. Bakın, Ramazan Akyürek’i –kendisi söylediği için söylüyorum- Trabzon İl Emniyet Müdürlüğüne atayan AK PARTİ iktidardır. 2014 yılında Trabzon’a atanmıştır. Hrant Dink cinayetinin içinde faili meçhulleri koruyan, kollayan ve Hrant Dink’in öldürülmesinde de payı olan adamdır Ramazan Akyürek. İsmail’in eşi Yasemin Güneş’le yaptığım konuşmada kendisine plaket verirken ve İsmail’i anarken de -geçtiğimiz iki ay önce, iki buçuk ay önce bir törende- Fetullah Gülen terör örgütünün kocasını öldürdüğünü bizzat bana da söylemiştir. Biz bunları söylüyoruz, biliyoruz. Bakın, büyük rüşvet operasyonunun ardından alınmıştır, 17 Aralıkta alınmıştır. Ta 2009’da bu olay olduğunda bu adam istihbarat daire başkanıdır. Bunu da biliyoruz. Vali Erol Çakır’ın bu adamın sicil notunun dibine “Fetullahçı” diye not düşüğünü ve bu adamın Fetullahçı olup 35 puanla emniyet müdürleri arasında en alt seviyede değerlendirildiğini de biliyoruz. Bunu Beşir Atalay görevden almıştı. Beşir Atalay’ın görevden aldığı adamı Ordulu İçişleri Bakanı Naim Şahin -bu arkadaşın hemşchrisi- teftiş kurulu başkanı yapmıştır. Bütün bunları biz biliyoruz fakat bu Fetullahçı terör örgütünün gerek diğer cinayetleri -birçok cinayete karışmışlığı var, ben bunları burada uzatarak saymıyorum ama- Hrant Dink cinayetinin altında da bu adamın imzası vardır, korumada ve kollamada ve gidiş gelişte. Muhsin Yazıcıoğlu cinayetinin aydınlatılmasını biz istiyoruz. Bakın, bu konuda iktidar gereğini yapmıyorsa biz de elbette bunu gündeme getirme durumunda kalacağız. Ben şimdi önümüzdeki günlerde bu cinayetin aydınlatılmasına ilişkin bir Meclis araştırma önergesi vereceğim.

BAŞKAN – Peki.

ATİLA SERTEL (İzmir) – O zaman ben bu arkadaşşı göreçeğim. Eli nasıl kalkacak onu da göreçeğim.

BAŞKAN – Ama Sayın Sertel, lütfen...

ATİLA SERTEL (İzmir) – Teşekkür ediyorum, sağ olun.

BAŞKAN – Sayın Sertel, söz verdik...

ATİLA SERTEL (İzmir) – Ben bu kadar söylüyorum.

BAŞKAN – Ama lütfen yani şimdi karşılıklı atışmaya meydan vermeyecek şekilde size söz veriyorum.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Ben bu kadar söylüyorum. Bu bitmedi..

BAŞKAN – Ama lütfen Allah aşkına ya.

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) – Sayın Sertel “Bu arkadaşşı” derken tavrınıza bence dikkat edin.

BAŞKAN – Bu Komisyonun havasını, kimyasını lütfen bozmayalım arkadaşlar ya!

ATİLA SERTEL (İzmir) – Biz bozmadık. Biz bozmadık.

BAŞKAN – Lütfen ama ya!

ATİLA SERTEL (İzmir) – Biz bozmadık.

BAŞKAN – Ama tamam. Sayın Sertel, bakın, söz verdim size.

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) – Uyardım, ben uyardım.

BAŞKAN – Sayın Gündoğdu, lütfen...

ATİLA SERTEL (İzmir) – Aykut Bey’e gerekli saygıyı yapmadınız.

BAŞKAN – Sayın Sertel, lütfen... Konuyu kapatıyoruz burada.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Aykut Bey’e de karşı saygısızlık oldu, bizim Genel Başkan yardımcımız.

BAŞKAN – Sayın Sertel, lütfen...

ATİLA SERTEL (İzmir) – Sustuk, sustuk.

BAŞKAN – Sayın Sertel, lütfen...

ATİLA SERTEL (İzmir) – Evet, buyurun.

BAŞKAN – Evet, konuyu burada kapatıyoruz.

II.- KONUSU(Devam)

A)GÖRÜŞMELER(Devam)

1.- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğünün (DHMİ) 2015 ve 2016 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri (Devam)

BAŞKAN –Kendi konumuza, öneriyle ilgili konuya lütfen dönelim.

Sayın Genel Müdürüm, öneriyle ilgili sorulan sorulara, özellikle AR-GE’yle ilgili, araştırma ve geliştirmeye ilgili konuyu kısaca yanıtlayın lütfen.

DHMİ GENEL MÜDÜRÜ FUNDA OCAK – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

AR-GE’yle ilgili sizin de tavsiyeniz, Sayıştay Başkanlığımızın da tavsiyesi doğrultusunda gerçekten çok iyi bir noktaya geldik. Bundan sonra da bizi çok daha ileri noktalara taşıyacak çalışmalarımız devam edecektir.

Bir de radarlarla ilgili, Zonguldak vekilimizin bir sorusu vardı, dedi ki: “Neden Kahramanmaraş’a radar koymuyorsunuz?” Radar denilen alet maalesef tüm meydanlara konulabilir bir alet değil, bir cihaz değil. Belli yerlere konuluyor ve tüm Türk hava sahasını kapsayan bir alet. O civarı kapsayan, o bölgeyi kapsayan Osmaniye Bahçekapı radarı ve Urfa Korçik radarları var.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Askeri mi acaba bunlar?

DHMİ GENEL MÜDÜRÜ FUNDA OCAK – Hayır, değil. Bunlar sivil, bizim radarlarımız. Askeri radarlar bizim dışımızda.

Helikopterler çok alçaktan uçuğu için zaman zaman radarın kapsama alanına giriyor, zaman zaman girmiyor. Bu kazanın da biz hiçbir yerinde değiliz.

Arz ediyor, saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederim, sağ olun.

Sayıştayın öneriyle ilgili görüşünü alalım.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Konunun önemine istinaden izlemek istiyoruz efendim.

BAŞKAN – Peki, teşekkür ederim.

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

Şimdi 2015 yılının 4 no.lu genel önerisini okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Öneri 4:

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

BAŞKAN – Buyurun Sayın Genel Müdür.

DHMİ GENEL MÜDÜRÜ FUNDA OCAK – Sayın Başkanım, diğer öneri ve tavsiyelerin yerine getirilmesine azami hassasiyet gösterilecektir.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

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

Sayın üyeler, diğer öneri ve tavsiyelerden görüşülmesini talep ettiğiniz öneri var mı?

Buyurun Sayın Yavuzyılmaz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – 1’inci öneri “KİT Genel Yatırım ve Finansman Programı Kararnamesi’nde öngörülen esaslar çerçevesinde kuruluş ve güçlü bir iç kontrol sistemi oluşturulması ve yeterli sayıda iç denetçi istihdam edilmesi konusundaki çalışmaların sonuçlandırılması.” demiş. Bu konuyla ilgili 2015 yılı Sayıştay raporunun 3’üncü sayfasında özellikle bir noktaya dikkat çekerek tabii söyleyeceğim. Kuruluşun mevcut idari yapısının reorganizasyonunun tamamlanmamış olması, görev tanımlarının güncel koşulları karşılayacak şekilde yenilenmemiş olması, yürürlükte bulunan mevzuat gereği personel istihdamında istenilen nicelik ve nitelikte eleman alımının sağlanamaması, personel istihdamının siyasi etkilere açık bulunması, personel eğitiminin kuruluşun hizmet alanları itibarıyla dengeli dağıtılamaması. Burada personel istihdamının siyasi etkilere açık bulunmasıyla yine üst komisyon raporunun 62’nci sayfasındaki “2015 yılında kuruluşun merkez ve taşra birimlerinde mevcut 111 kadro ve pozisyona ait görevler geçici görevlendirmeye, 154 kadro görevi ise vekâleten yürütülmüş olup bu tür görevlendirmelerin süreklilik arz etmeyecek şekilde sürdürülmesi konusunda gerekli hassasiyet gösterilmelidir.” Burada Sayıştayın, personel istihdamının siyasi etkilere açık bulunmasıyla; yine raporun başka bir yerinde yer alan “Geçici görevlendirmeler ve vekâleten

görevlendirmeler” bağlamını bir bütün olarak değerlendirdiğimizde ortada tercihlerinizi ağırlıklı olarak siyasi değerlendirme noktasında yaptığınız anlaşılıyor. Ben bir milletvekili olarak, sadece Cumhuriyet Halk Partisinin bir milletvekili olarak değil, aynı zamanda Türkiye’nin bir milletvekili olarak kendinizi ve kurumunuzu mümkün olduğunca siyasi etkilerden ve tercihlerden arındırmanızı ve bu bağlamdaki Sayıştay önerisiyle ilgili düşüncenizi sizden rica ediyorum. Ne gibi tedbirler almaya gayret ediyorsunuz, onu öğrenmek istiyorum.

Yine diğer iç önerilerde “Devlet Hava Meydanları tarafından işletilen Milli Savunma Bakanlığına tahsisli askerî-sivil meydan niteliğindeki havalimanlarında hizmetin gereği olarak Devlet Hava Meydanları İşletmesi havalimanı birimlerince muhtelif kazı, dolgu, cihaz kurulumu” gibi bir madde var. Burada “askerî ve sivil meydan niteliğindeki” diyor. Yine Sayıştayın raporunda “Havalimanlarından Esenboğa, Adana, Trabzon ve Gaziantep Havalimanlarının mülkiyeti tamamen Devlet Hava Meydanları İşletmesine aittir. Diğer havalimanlarındaysa arazi mülkiyetinin bir kısmı Devlet Hava Meydanları İşletmesine bir kısmı da Millî Savunma Bakanlığına tahsislidir. Bu çerçevede Millî Savunma Bakanlığına tahsisli 18 havalimanı aynı zamanda askerî meydan niteliğinde olup asker-sivil kullanımına açıktır.” diyor. Bunlar Amasya Merzifon, Balıkesir Merkez, Bursa Yenişehir, Çanakkale, Dalaman, Denizli Çardak, Diyarbakır, Elâzığ, Erzincan, Erzurum, Kayseri, Kocaeli Cengiz Topel, Malatya, Konya, Muş, Tekirdağ Çorlu ve Uşak havaalanlarıdır. Şimdi bunlara baktığımız zaman ben, Kahramanmaraş havaalanını, biraz önce konuya atıf yaparken radar var mı diye sormamın...

BAŞKAN – Lütfen, eski konuya...

DENİZ YAVUZYLMAZ (Zonguldak) – Ona girmiyorum.

BAŞKAN – Lütfen Sayın Yavuzylmaz...

DENİZ YAVUZYLMAZ (Zonguldak) – Başka bir boyutuna gireceğim Başkanım, oraya girmiyorum. Ama tabii ki soruşturacağım.

BAŞKAN – Lütfen konuya geçelim. Lütfen Sayın Yavuzylmaz...

DENİZ YAVUZYLMAZ (Zonguldak) – Birileri kendi dünyasında araştırmalarını bıraksa bile ben kendi sorgulayıcı aklımla sorgulayacağım, araştıracam.

Şimdi Air Navgation AAP evrakında Kahramanmaraş Havaalanı’nda “public artı military” diyor. Ama Sayıştay raporunda -anladığım kadarıyla- sadece “public artı military” olarak görmüyor. Buna açıklık getirmenizi sizden rica ediyorum. Yani Kahramanmaraş Havaalanı kulesi asker-sivil midir, yoksa sadece sivil midir? Bunu sormak istiyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Yavuzylmaz.

Buyurun Sayın Sertel.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Sayfa 2’de, iç önerilerde sayfa 17-19’a tekabül eden 2015 iç önerilerinde şöyle bir durum var Gaziantep Havalimanı’yla ilgili. Uzun uzun okumayayım ama şöyle söyleyeyim: “İmalattan hatalı ve eksik imalattan kaynaklanan sorunların kalıcı olarak giderilememesi, bu nedenle pist iyileştirme projesi yapılarak 2013 yılında 22,5 milyon lira bedel üzerinden yeniden ihaleye çıkmak zorunda kalınması ancak sözleşme bedeli ve yasal iş artışı nedeniyle söz konusu iş yine tamamlanamamış, onun ikmal ihalesine çıkılmış 29,4 milyon bedel üzerinden bir sözleşme imzalanmış ve 2014 yılında Devlet Hava Meydanları İşletmesi Teftiş Kurulu tarafından 30,9 milyon TL olarak tespit edilen kurum zararının tazmini için yüklenici firma aleyhine açılan davanın titizlikle takip edilmesi” demiş size. Siz de cevapta demişsiniz ki: “İlk duruşma 27 Şubat 2019’da yapılacak.”

Bu durumda bu faizleriyle beraber bu rakam hangi rakama yükseldi, onu bir öğrenmek istiyorum. Ama Sayıştayın bu önemli ve hâlâ mahkemelik aşamada olan bu öneriyi niçin iç önerilerine aldığını doğrusu merak ediyorum. Yani alt komisyon niye bunu üste çıkarmadı, onu da merak ediyorum. Daha dava önümüzdeki şubat ayında görülecek yani 2019'un Şubat ayında.

Şimdi burada 2017, 2018 yılında süre uzatımı ve iş artışları nedeniyle kurumun uğradığı bir toplam zarar var. Yani bu 2016 itibarıyla sona eriyor. 2015 herhâlde bu rapor. Üç yıl daha geçmiş üzerinden. Bu toplam zarar hangi noktaya ulaştı? Hangi projelerde süre uzatma ve iş artışına gidildi? Bu projeler süre uzatımı sonunda kesin kabulle teslim alındı mı? Yani siz bu işin kesin kabulünü yaptınız mı? Bu pist tamamen çalışır hâlde mi? Sözleşme tarihinde bitirilen projelerin toplam projeler içerisindeki oranı nedir? Devlet Hava Meydanları bu konuda bir zarara uğrayacak mıdır yoksa buna ilişkin tazminatını yani 30,9 milyon TL olarak söylenen rakamı alabilecek midir, onu soruyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Sertel.

Buyurun Sayın Yaşar.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Ben Sayın Genel Müdüre soruyorum: Bu Gaziantep Havalimanı'nın toplam yatırım maliyeti ne kadardı? Yani sadece eksikliği. Bu ciddi bir rakam, 29,4 milyon. Üç yıl önceki rakamla ciddi bir rakam. Yani yatırım bitmiş, bu kadar bir eksiklik ciddi bir rakama tekabül ediyor. Yani sadece imalat hatası 30 milyon. Dolayısıyla toplam yatırım maliyeti ne kadardı? Bunu bildirirseniz mutlu olurum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Yaşar.

Sayın Genel Müdürüm, buyurun yanıt için.

DHMİ GENEL MÜDÜRÜ FUNDA OCAK – Efendim, öncelikle Deniz Yavuzılmaz Milletvekilimizin sorusuna cevap vermek istiyorum. Personel istihdamı siyasi etkilere açık mı diye. Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğünün personel istihdamında izlediği tek bir yol var. Üniversite mezunlarından Kamu Personeli Seçme Sınavına girip de bizim ihtiyaç duyarak ilan ettiğimiz kadroları belli bir puanın üzerinde puan alarak kazananları alıyoruz. Başka türlü bir personel istihdamı şeklimiz yok. Bir de çok münferit olarak, eğer bir personel kamu kurum ve kuruluşunda çalışıyor ise yatay geçiş dediğimiz ve bizim ihtiyaç duyduğumuz liyakate yönelik bir özelliği var ise zaman zaman münferit olarak da diğer kurumlardan kaydırma yoluyla alıyoruz. Ama asıl personel istihdamımız Kamu Personeli Seçme Sınavı yoluyla oluyor. Bunun dışında da herhangi bir istihdam şeklimiz yok.

DENİZ YAVUZILMAZ (Zonguldak) – Başkanım, Sayıştaydan o zaman raporuna yazdığı o cümleye açıklık getirmesini isteyebilir miyiz, raporunda yer aldığı için?

BAŞKAN – Sayın Genel Müdürüm yanıt veriyor, tamamlasın. Yanıt veriyor.

DHMİ GENEL MÜDÜRÜ FUNDA OCAK – Vekâletlere gelince, ben de kurumun genel müdürü olarak vekâletlerle işlerin yürütülmesine karşıyım çünkü vekâletlerle iş sahiplenilemiyor ve kurumsal aidiyet gelişmiyor. Bu nedenle kurum genel müdürlüğünü üstlendiğim günden beri vekâletleri büyük çapta asalete döndürdüm ve özellikle de o kadroda uzun yıllardır vekâlet eden kişileri aynı kadroya asil olarak atadım. Vekâletlerle de ilgili çok iyi bir noktaya geldik Sayın Vekilim.

Sivil-asker müşterek kullanılan 18 tane -doğru- havalimanımız var. Kahramanmaraş'a bakacağım efendim. Orası tamamen sivil havalimanıdır. Sivil-asker müşterek işletilmez. Belki orada askeri radar olduğu için muhtemelen bu konuyla ilgili bir karmaşa olmuş olabilir. Onu da bakıp yazılı olarak size cevap vereceğim.

Sertel Vekilimin sorduğu, bu Gaziantep'teki olay, evet Sayıştayımız da bunu yakinen takip etti. Biz kendimiz de konuyu, onay vererek teftişe tabi tuttuk. Bu ayıplı imalatı yapan firmayı biz zaten yasakladık Sayın Vekilim. Biz gereğini yaptık. Yasakladık, ihalelerimize kesinlikle sokmuyoruz. Teminatlarının içeride var olanlarını irat kaydettik, kendisini mahkemeye verdik. Şu anda dava sürecini takip ediyoruz. Alacaklarımızı da alacağız. Gereği yapıldığı için muhtemeldir iç sayfaya konmuştur. Titizlikle takip ediyoruz ve bunun da tam rakamını, Sayın Vekilim, size faiziyle birlikte ne olduğunu yazılı olarak bildireceğim.

BAŞKAN – Peki, teşekkür ediyorum Sayın Genel Müdürüm.

2016 yılının 1 no.lu önerisini görüşmüştük. Şimdi 2016 yılının 2 no.lu önerisini okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Öneri 1:

Kuruluşun asli görevlerinden olan havalimanı işletmeciliği faaliyetlerinin olumsuz etkilenmesine ve havalimanlarındaki hizmetlerin aksamasına meydan verilmemesi amacıyla kuruluşun havalimanlarındaki dükkân, ofis, otopark, ATM alanı ve benzeri amaçlarla kiralanan taşınmazların kiralınması veya kamu kurum ve kuruluşlarına tahsis edilmesi hususunun 2012/15 sayılı Başbakanlık genelgesi kapsamında çıkarılması için ilgili merciler nezdinde başlatılan girişimlerin titizlikle sürdürülmesi.

BAŞKAN – Sayın Genel Müdürüm, buyurun.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ FUNDA OCAK – Sayın Başkanım, bu konunun gereği yerine geldi. 2018/8 sayılı Genelgeyle Başbakanlığa gidilmiyor artık. Direkt olarak ilgisi bulunduğumuz bakanlıkta bakan yardımcımızın başkanlığında bir komisyon kuruldu, işler çok sürat kazandı. Sayıştayımızın önerisi doğrultusunda gereği yapıldı.

BAŞKAN – Peki, teşekkür ediyorum.

Öneri üzerinde söz almak isteyen yok.

Sayıştayın öneriyle ilgili görüşünü alalım.

Buyurun.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Konu hakkında gerekli düzeltmeler yapıldığından efendim çıkarılmasını arz ediyoruz.

BAŞKAN – Peki, teşekkür ediyorum.

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

2016 yılının 3 no.lu önerisini görüşmüştük.

Şimdi 2016 yılının 4 no.lu genel önerisini okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Öneri 4:

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

BAŞKAN – Buyurun Sayın Genel Müdürüm.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ FUNDA OCAK – Sayın Başkanım, diğer öneri ve tavsiyelerin yerine getirilmesine hassasiyetle özen gösterilecektir.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

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

Diğer öneri ve tavsiyelerden görüşülmesini talep ettiğiniz öneri var mı?

Buyurun Sayın Yavuzylmaz.

DENİZ YAVUZYLMAZ (Zonguldak) – Üst komisyon raporu, Sayıştay raporuna atıf yapılan sayfa 29-31’de “Kuruluşun mal ve hizmet alımlarıyla yapım işleri ihaleleriyle ilgili olarak 4734 sayılı Kanun’un amir hükmünün yerine getirilerek yüzde 10 barajının aşılmaması amacıyla kuruluşun öncelikle bütçe sisteminin değiştirilmesi ve alım programının mal, hizmet ve yapım işleri için ayrılan ödeneklere ayrı ayrı gösterecek, böylece yüzde 10 oranını tespit edebilecek duruma getirilmesi, sonrasında da yıl içinde yapılan alımların yüzde 10 oranı açısından da takip edilmesi. Kuruluşun ihale takip sisteminin merkez ve taşra birimleri tarafından gerçekleştirilen tüm ihalelerin konu, mevzuat, miktar ve benzeri hususlar açısından takibini sağlayacak istatistiki bilgileri doğru ve güvenilir şekilde sunacak bir sistem hâline getirilmesi.” Bir cevabınız var “Öneri doğrultusunda gereği yapılmıştır.” diye ama Sayıştayın atıf yaptığı sayfa 29 ve 32 sadece sizin “Önerinin gereği yapılmıştır.” dediğiniz noktadan daha geniş. Yani birkaç boyutu var. Oradan Sayıştay raporu sayfa 31’de diyor ki: “Kuruluşun 2016 yılı ihaleleriyle ilgili yapılan incelemelerde kuruluş ihale takip sisteminin düzgün çalışmadığı, ihalelerin tür, sayı ve benzeri özelliklerine göre gruplandırma işlemlerinde güvenilirlik arz etmediği görülmüştür. Ayrıca, taşra birimleri tarafından yapılan ihalelerin konu miktar, mevzuat ve benzeri hususlarda merkez tarafından takip edilmediği, sadece doğrudan temin yöntemiyle yapılan alımların takip edilebildiği tespit edilmiştir. Taşra birimlerine parasal yetki limitleri dâhilinde yetki verilmesine rağmen söz konusu ihalelerin kuruluş adına gerçekleştirilmesi sebebiyle konu, mevzuat, miktar ve benzeri hususlarda merkez tarafından bilgi edinilmesi gerekmektedir.” diyor. Kuruluşun satın alma yöntemiyle ilgili bir tespiti var. Bunu tabii burada yazdığından daha açık Sayıştayın da yazması zor. Komisyon üyelerine burada aslında belirtmek istediği şeyi işaret etmiş. “Kuruluşun satın alma faaliyetlerinin incelenmesinde yaklaşık maliyet tespiti hususunda kuruluş ihale yönetmeliğinin 12’nci maddesinde belirlenen usullerden çoğunlukla firmalardan proforma teklif alma ve bu tekliflerin aritmetik ortalamasının alınması yöntemiyle yaklaşık maliyet hesaplarında görülmektedir.” diyor. Sonra teklif alma maddelerini yazmış, çeşitlerini belirtmiş. Şu kısım önemli, diyor ki: “Her ne kadar söz konusu maddenin 4’üncü maddesinde bunlardan birinin, birkaçının veya tamamının herhangi bir öncelik sırası olmaksızın kullanılması serbesttir.” ifadesi yer alsa da sadece proforma faturayla yaklaşık maliyet belirlenmesinin sakıncaları aşîkârdır. Tek bir veriyle yaklaşık maliyet tespiti istekli firmaların aralarında oluşturabilecekleri zımni bir anlaşma sonucunda kuruluşun ihtiyacı mal ve hizmetlerin yaklaşık maliyetini yönlendirme ve kontrol etme imkânını oluşturabilecek bir uygulama riskini taşımaktadır.” Bunu belirtmiş. Tabii bu arada şunu da vurgulamakta fayda var: Siz genel müdür olduğunuzdan itibaren 2016 yılının iki ayı aslında genel müdürsünüz. Daha evveliyatı genel müdür yardımcısı olarak vazifeniz vardı. Bu noktada Sayıştayın bu uyarısını dikkate alarak sürekli proforma fatura yöntemiyle bedel tespit eden taşra veya sizin kurumunuz dâhilindeki alımlarda bir denetleme gerçekleştirdiniz mi? Bunlarla ilgili sonuçları bizimle paylaşır mısınız?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Yavuzylmaz.

Sayın Genel Müdürüm, şimdi önerilerin görüşmelerini biz bitirdik. Bu Sayın Yavuzylmaz’ın öğrenmek istediği soruyla ilgili değerlendirmeyi, yanıtınızı geneli üzerinde yanıtlayın.

Önerilerin görüşmeleri tamamlanmıştır. Geneli üzerinde görüşmelere geçiyoruz.

III.- OTURUM BAŞKANLARININ KONUŞMALARI (Devam)

2.- Komisyon Başkanı Mustafa Savaş'ın, yazılı cevap verilmesi gereken konuların cevaplarının Komisyon tutanaklarının TBMM "web" sayfasında yayınlanmasından itibaren on beş gün içinde Komisyon Başkanlığına iletilebileceğine ilişkin açıklaması

BAŞKAN – Sayın Genel Müdürüm, sayın üyelerimizce sorulan sorulardan yazılı olarak cevap verilmesini gerektiren konularla ilgili cevaplarınızı tutanakların Türkiye Büyük Millet Meclisi web sayfasında yayınlanmasından itibaren on beş gün içerisinde bütün üyelerimize Komisyon Başkanlığımız aracılığıyla iletebilirsiniz.

II.- KONU (Devam)

A)GÖRÜŞMELER (Devam)

1.- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün (DHMİ) 2015 ve 2016 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri (Devam)

BAŞKAN – Şimdi geneli üzerinde söz almak isteyen üyelerimize ben söz vereceğim.

Buyurun Erdan Kılıç.

SEVDA ERDAN KILIÇ (İzmir) – Teşekkür ederim Başkanım.

Öncelikle Sayın Genel Müdürüm, yönetim kurulu üyeleri; hoş geldiniz.

Ülkemizde şu anda 56 havalimanı bulunmaktadır. Yeni açılan İstanbul Havalimanı tam kapasiteyle hizmete açılmadığından bu sayıya dâhil değildir. Bu havalimanlarından 49 adedi Devlet Hava Meydanları tarafından işletilmektedir. Bunların 37'si 2000 yılından önce yapılmış, 12 adediye AKP iktidarı döneminde yapılmıştır ve bu dönemde yapılan 12 adet havalimanının toplam kapasitesi 205.860'tır. Oysa daha önce yapılan Esenboğa kapasitesinin 350 bin, İzmir Adnan Menderes Havalimanı'nın ise 262 bin olduğunu dikkatlerinize sunuyorum.

Değirmek istediğim bir diğer konu ise Devlet Hava Meydanları İşletmesine ait kiralanmış bazı tesislerle ilgili alacaklar Bakanlar Kurulu kararıyla 2018 yılına ötelenmiştir. Bu kapsamda Dalaman Havalimanı'yla ilgili 2016 yılı Ekim ayında tahsil edilmesi gereken 28 milyon 680 bin avro, Milas Bodrum Havalimanı'yla ilgili 25 milyon 380 bin avro ve Antalya Havalimanı'yla ilgili 105 milyon 500 bin avro kira alacaklarının 2018 yılı Haziran ayı son iş günü itibarıyla tahakkuk edilmiş olması gerekiyordu. Bu alacaklar tahakkuk edilmiş midir? Edilmediyse gerekçesi nedir ya da yeni bir öteleme programı var mıdır?

Yine Sayıştay raporlarına göre "Muhtelif havalimanlarında yüklenici işçi olarak görev yapan bir kısım işçilerin sözleşmelerinin yüklenici firma tarafından feshedilmesi sonucu kuruluş ve yüklenici firma aleyhine kıdem tazminatı, ihbar tazminatı, yıllık izin, hafta tatili, fazla mesai alacaklarıyla ilgili çok sayıda davanın açıldığı, söz konusu davaların büyük çoğunluğunun kuruluş aleyhine sonuçlandığı ve kuruluşa da maddi külfet getirdiği görülmektedir." denmektedir. Bu bağlamda açılan davalar ve bu davalar sonucunda oluşan maddi külfetin yıllara göre sayısı kaçtır?

Bu konuda benzer davalarla karşılaşmamak adına önlemler alınmakta mıdır?

Hukuk müşavirliğinin davalarının incelenmesi sonucunda, düşük sicil ve disiplin cezaları nedeniyle kuruluş aleyhine idare mahkemelerinde açılan çok sayıda davanın olduğu ve davalara konu olan somut bilgi ve belgelerin çoğunlukla ortaya konulmadığı belirtilmektedir. Bu durumda bir keyfiyet mi vardır yoksa personele düşük sicil ve disiplin cezalarının verilmesinde düşünce ya da yaşam tarzlarının bir etkisi var mıdır?

Bir diğer konu ise seçim bölgem olan İzmir ve çevresine hizmet veren Adnan Menderes Havalimanı'yla ilgili. İzmir Adnan Menderes Havalimanı'nın yap-işlet-devret modeliyle TAV konsorsiyumu tarafından inşa edilen İç Hatlar Terminali 23/3/2014 tarihinde açılmış olup 20 milyon yolcu/yıl kapasitelidir.

Yine yap-işlet-devret modeliyle TAV konsorsiyumu tarafından inşa edilen Dış Hatlar Terminali ise 9/9/2006 tarihinde hizmete açılmış olup 10 milyon yolcu/yıl kapasitelidir. Diğer bir ifadeyle, İzmir Adnan Menderes Havalimanı'nın toplam kapasitesi 30 milyon yolcu/yıldır. Bir yıl içerisinde gelen toplam yolcu sayısı ise yaklaşık 12 milyon yolcu arasında olup bu durumda havalimanı kapasitesinin 1/3'ü oranında çalışmaktadır. 2017 yıl sonu rakamlarına baktığımızda bu sayı 12 milyon 824 bin 330'dur. Yani yıllık 30 milyon yolcu kapasitesine sahip havalimanı, yapılan onca yatırıma ve verilen söze rağmen hâlen atıl durumda çalışmaktadır. Bu konuda 2012 yılında zamanın Başbakanı ve Türk Hava Yolları Genel Müdürü tarafından verilmiş olan doğrudan sefer sayısının arttırılacağı ve İzmir'in ikinci bir aktarma merkezi olacağı yönündeki sözleri İzmirli unutmamıştır.

Öte yandan, İzmir, gerek coğrafi yapısı gerekse altyapı uygunluğuyla havayolları için "hub" olmaya son derece elverişlidir.

Havalimanının sahip olduğu kapasite nedeniyle İstanbul'dan yapılan bazı aktarmaların İzmir'den yapılması, yurt içi ve yurt dışı doğrudan seferlerin arttırılması ve aktarma merkezine uygun lojistik depolama tesislerinin yapılmasıyla sadece İzmir değil, tüm Ege Bölgesi ve ülkemiz de kazanacaktır. Bunun için verilen sözler tutulmalı, işletme müdürlüğü olarak havalimanının tam kapasite çalışabilmesi ve aktarma merkezi yapılmasına yönelik gerek Türk Hava Yolları gerekse diğer uçuş şirketleriyle çalışma yapılmalıdır.

Bu bağlamda, İzmir Adnan Menderes Havalimanı'nın mevcut kapasitesinin üçte 1'i oranında kullanıldığı göz önüne alındığında, atıl durumdan kurtarılması ve tam kapasiteyle çalışmasına yönelik havayolu şirketleriyle görüşmeler yapılmakta mıdır? İzmir'den Avrupa'nın bir çok kentine ve diğer kıtaların da önde gelen önemli ekonomik ve turistik destinasyon ülkelerinin başkentlerine direkt uçuşların artırılması konusunda herhangi bir girişiminiz var mıdır?

Ve son olarak, yine İzmir'le ilgili. Birçoğunuzun da bildiği gibi, İzmir ili Urla ilçesine bağlı Zeytineli kıyısındaki Devlet Hava Meydanları İşletmesine ait olan kamp ve sosyal tesisler 2014 yılında 5 milyon TL'lik bir tadilatla onarıldı ve adı maalesef çocuklara cinsel taciz skandalına karışan Ensar Vakfına kiralandı. Bu ihaleye kaç dernek ve vakıf girdi ve hangi teklifler verildi? En önemlisi de hâlen burası Ensar Vakfı Gençlik Kampı olarak mı kullanılıyor?

Çok teşekkür ediyorum, sağ olun Başkanım.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Erdan Kılıç.

Buyurun Sayın Esgin.

MUSTAFA ESGİN (Bursa) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Genel Müdürüm, değerli misafirlerimiz; Komisyonumuza hoş geldiniz tekrar.

Ben, tabii, Devlet Hava Meydanları İşletmesinin kurumsal hafızasına bu kadar hâkim, sahip bir genel müdürle böyle verimli bir toplantıyı gerçekleştirdiğimiz için sizlere de ayrıca teşekkür ediyorum.

Türkiye son yıllarda hava yolu taşımacılığında önemli mesafeler aldı. Az önce ifade ettiğiniz gibi, 56 havalimanımızdan biri de Bursa'daki Yenişehir Havalimanımız. Aslında 2001 yılında hizmete girmişti bu havalimanı. Açıldığında da önemli bir havalimanı olarak, büyük bir havalimanı olarak açıldı. Özellikle bir havalimanıydı, kargo binasının olması gibi.

Evet, kargo binasıyla ilgili hemen bir parantez açalım; kargo binası bugüne kadar ne yazık ki Bursa'nın yaş sebze ve meyve ihracatında kullanılması gereken ama kullanılmayan havalimanımız. Umuyorum ki Bursa Ticaret ve Sanayi Odasının bu kargo binasını kiralamasından sonra aktif olarak kullanılmaya başlanacaktır. Ancak, havalimanımız genel olarak, değişik nedenlerle, bugüne kadar istenen düzeyde kullanılamamıştır. Bunun bence iki tane somut nedeni var. Biri, aynı, Ankara'nın Esenboğa Havalimanı'na uzaklığı gibi, Bursa'nın Yenişehir'e uzaklığının Bursa kamuoyunda oluşturduğu havaalanının lokasyonu ile ilgili bir yadırganma, ikincisi de İstanbul'a Bursa'nın yakınlığı. Tabii, otoyol ve Osmangazi Köprüsü'nden sonra bu daha anlamlı hâle geldi ve Bursa İstanbul'a biraz daha yakınlıktı. Şu an Sabiha Gökçen Havalimanı'nın elimizdeki verilere göre yüzde 27 doluluğunu Bursa yolcuları oluşturuyor. Son üç yıldır, tabii, sevindirici bir gelişme var; AnadoluJet üçüncü hub noktası olarak Bursa'yı gördü ve son derece doluluk oranı yüksek uçuşlar gerçekleştiriliyor. Şu an 5 ayrı destinasyona düzenli uçuşlar söz konusu.

Şimdi, Bursa kamuoyunda Bursa Yenişehir Havalimanı gelişen ulaşım imkânları nedeniyle de artık Bursa Airport olarak yani Bursa'nın havalimanı olarak her zamankinden daha fazla bir araya gelindiğini sevinerek görüyoruz. Bursa Havalimanı'nın kullanılması, evet, bizim için İstanbul havalimanları da önemli bir çıkış noktası olmakla birlikte, Bursa'da artık siyasetüstü tartışılmayan bir konudur. Bursa'da sivil toplum kuruluşları, hemşire dernekleri, turizmcilerin bir araya gelerek yoğunlaştığı bir nokta arz etmektedir son günlerde. Bunun için bizim de yoğun çabalarımız var. Bursa Airport -ben "Bursa Airport" diyorum, Yenişehir'i kullanmak istemiyorum az önce söylediğim gerekçeyle- yüksek doluluk oranları yaşayan İstanbul havalimanlarının en yakın alternatifidir. Otoyolla -az önce söyledim- 3 milyon insanımızın yaşadığı Bursa 15 milyonluk İstanbul'a yaklaştığı gibi, 15 milyonluk İstanbul da 3 milyonluk Bursa'ya, aslında bu vesileyle resmi, yazıyı tersten okuduğumuz zaman Bursa'ya yaklaşmıştır. Bursa-Bilecik yüksek hızlı tren çalışmalarında biliyoruz ki Bursa ile havalimanı arasındaki mesafe yedi dakikaya inecektir. Bu da havalimanına ulaşım için son derece önemli bir donedir.

Bütün bunlardan sonra size birkaç önerim var Sayın Genel Müdürüm, değerli arkadaşlar; Bursa Yenişehir Havalimanı'nın isminin "Bursa Airport" olarak değiştirilerek, işletmesinde bu işletmeyi üstlenen Devlet Hava Meydanları İşletmesinin daha etkin rol almasını, kent dinamikleriyle birlikte hareket etmesini arzu ediyoruz, temenni ediyoruz. Bu anlamda siyasi irade olarak, az önce söylediğim gibi, partilerüstü bir birliktelik içerisinde bu havalimanının daha fazla kullanılmasını ve Bursa'nın potansiyelinin bu havalimanına daha fazla yansımalarını diliyorum.

Ayrıca, tabii, sadece sizinle ilgili değil ama "charter" uçuşlarda teşvikin Bursa Havalimanı'na verilmemesini bugüne kadar anlayamadık. Bursa Havalimanı'nın daha etkin kullanılması noktasında sizin de bu anlamda bizim bu çalışmalarımıza partner olmanızı diliyoruz.

Son olarak, Yunuseli Havalimanı'mız var, eski havalimanımız, şehrin içerisinde. Biliyoruz ki mania kriterlerine takılan, bu anlamda sorunlu olan bir havalimanı. Ancak kamuoyunda bu havalimanının hâlâ kullanılabileceği yönünde bazı düşünceler var. Ben de bir Bursa Milletvekili olarak bunları sizlere aktarmak durumundayım. Yunuseli Havalimanı'nın da bu anlamda değişik şekillerde kullanılabilme imkânı, fırsatı var mıdır diye sormak istiyorum.

Tekrar teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Esgin.

Sayın Yaşar, buyurun.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Özellikle bu yap-işlet-devret projelerinde her türlü işlemler bitirildikten sonra ihaleye çıkılması konusunda zorluklarımız mı var? Zaman zaman bunları yaşıyoruz. İşte “Orman Bakanlığından müsaade alınmadı.” gibi veya farklı faktör ve sebeplerden dolayı yatırımlar gecikiyor. Hiç olmazsa bundan sonra yapılan yatırımlarda, bu işlemler tamamen bittikten sonra bu yatırımın yapılmasının daha doğru olacağına inanıyoruz. Bu manada, geciken başka yatırımlarımız var mı?

İkincisi: Özellikle Atatürk Havalimanı’nın sözleşmesinin bitmesine daha iki yıl gibi süre var. Bununla ilgili... Yani bu iki yıl daha sonra devreye alınsaydı... Gelen talebi mi kaldırmıyor ki sürenin dolmasına iki yıl daha olmasına rağmen, biz bu zorunlu ödemeleri yaparak İstanbul Havaalanı’nı trafiğe açtık; ikincisi bu.

Üçüncüsü “Devletin bir garantisi yok.” dediniz ama devletin verdiği -yolcu başına- yolcu sayısı her zaman bir garantidir, netice itibarıyla bu ülkenin şartnamelerine yazdığı söz bu ülkenin sözüdür. Siz her ne kadar “Hazinenin garantisi yok.” deseniz bile bugün sadece sizin yap-işlet-projeleriniz değil, enerji projeleri de dâhil devletin garanti verdiği özel sektörün borcu bu ülkenin de borcudur, geçmişte bunun örnekleri yaşanmıştır, herhangi bir olumsuzluk durumunda devlet kendi itibarı açısından bu borçları ödemek zorunda kalmıştır. Ümit ederiz ki böyle bir şeyle muhatap olmayalım; yoksa “Bu devletin borcu değildir, garanti vermiyoruz.” sözüne katılmıyorum.

“Yatırım maliyetleri bizi hiç ilgilendirmiyor.” dediniz, ben buna da katılmıyorum. Netice itibarıyla, bu yatırımı her kim yapsa yapsın devletin bu işle ilgili bir maliyet analizinin olması lazım. Biz işe şöyle bakarız: Burada bir maliyet var. İstanbul Havaalanı’nı eğer devlet yapmış olsaydı x liraya yapardı. Ben, bu x liralık maliyeti, diyelim 10 milyar dolara bunu mal edecekti ama “Ben bunun on beş yıl, yirmi yıl işletmesini verdiğim zaman elde ettiği gelirlere bakarım, sonucuna bakarım, ben yapmam, bunu özel sektör yapar.” gibi en azından mukayese etmek için bile elimizde bir yatırım maliyetinin olmasında fayda var; yoksa bunu neye göre analiz edeceksiniz? İşte, elinizde böyle bir şablon olmadığını ifade ettiğinize göre Zafer Havaalanı’nda yolcu sayısı sadece yüzde 5 oranında gerçekleşmiş, yüzde 95’ini devlet cebinden ödüyor. İşte, bunlar bunun için var yani siz bu analizlerinizi daha önceden yapmış olsaydınız, bu kadar yanlış olma şansınız olamazdı yani ben bunu anlayabilmiş değilim. Yani gerçekleşme oranları yüzde 5, yüzde 95’ini biz cebimizden ödüyoruz. Bunun anlaşılabilir bir tarafı yok. Bu manada “yap-işlet” adı altında verdiğimiz projelerden kaç tanesini yolcu sayısı açısından baktığımız zaman gerçekleşmiyor yani 10 tane, 15 tane verdik ama bunun 8-10 tanesinde bizim verdiğimiz hedefler açısından bu rakamlar gerçekleşiyor mu gerçekleşmiyor mu, bunları bildirirseniz memnun olurum.

Bir de genelde bu yap-işlet-devretlere baktığımız zaman, belli firma grupları arasında kümелendiğini görüyoruz yani enerji konusunda da aynı firmalar var, havaalanında aynı firmalar var, köprülerde aynı firmalar var, yollarda hep aynı firmalar var; bunların sayısı da bir elin parmaklarını geçmiyor. Ben de Sayın Cumhurbaşkanımızın ifadesiyle, o hep ifade eder ya Birleşmiş Milletlerde “Dünya 5’ten büyük.” diye yani bu kadar ülke var ama 5 tane ülkenin herhangi bir tanesinin olumsuz görüşü neticeyi değiştiriyor. Ben de diyorum: Sayın Cumhurbaşkanımız, bu firmalara baktığımız zaman 10-12 tane, Türkiye özel sektörü açısından da baktığımız zaman inşaat sektöründe dünyada ilk 50 içinde bile firmalarımız var, ilk 100 içinde firmalarımız var, çok ciddi birikimi ve deneyimi olan firmalarımız var, bu sayı da “10-12” dersiniz, ben de “Türkiye 10-12’ten daha büyük.” diyorum. Dolayısıyla, ne kadar çok firmaya bu alanlar açılırsa rekabet olur, rekabetin de bu ülkede yaşayan insanlar faydasını görür yani aynı firmalar etrafında -havaalanlarında da- bunu görünce hatırlatma gereği duydum. Diyorum ki: Türkiye en azından bu 10 tane firmadan daha büyük.

Bir başka konu: Farklı firmalara farklı yıl garantileri var, işte kiminde on yıl, kiminde on beş yıl veya daha kısa süre; bunu verirken bile yine bir maliyet analizine ihtiyacımız var diye düşünüyorum. Bunu neye göre veriyorsunuz? Yani elinizde bir kriter olmalı, beş yıl veriyorum, on yıl veriyorum, on beş yıl veriyorum gibi bunu verirken elinizde bir kriter olmalı. Bu kriterler nelerdir, bununla ilgili yazılı cevap verebilirsiniz.

Bir başka konu: Bir mukayese yaptığınız zaman yani yatırım maliyeti ile yolcu arasında nasıl bir ilişki var? Diyelim ki İstanbul Atatürk Havaalanı'nda toplam -size yatırım maliyeti yok ama- diyelim ki bu yatırımcı firmaların oluşturduğu bir yatırım maliyeti var, onu da herhâlde siz biliyorsunuzdur. Hatta bununla ilgili de bilgi verirsiniz seviniriz yani yap-işlet-devret yöntemiyle ihale ettiğiniz alanların firmalar nezdinde oluşturduğu yatırım maliyetleri nedir, bunları bildirirseniz memnun olurum. Devamında, bu yatırım maliyeti ile yolcu sayısı arasında nasıl bir ilişki var? Yani birim maliyeti ne kadar? İstanbul'da ne kadar? Zafer Havaalanı'nda ne kadar? Ankara'da ne kadar? O açıdan bir değerlendirme yapabilir misiniz.

Bir başka konu: Tabii, bunların bir işletim süreleri var, işletim süreleri dolduğu andan itibaren de bunun da bir ekonomik ömrü var yani diyelim pistlerin bir ekonomik ömrü var, işletmenin bir ekonomik ömrü var, bu ömürleri konusunda bize bir fikir verir misiniz yani nedir bunun ekonomik ömrü? Biz yirmi yılda işletmeyi veriyoruz, on yılda bir işletmeyi veriyoruz ama bu işletmeleri devralırken bir o kadar daha yatırım yapıyorsak bana bunun çok da fazla bir anlamı yok gibi geliyor ama bu herhâlde böyle değildir. Yani bir ekonomik ömrü var mı? Bununla ilgili bize bir bilgi verebilir misiniz? Özellikle de işletme sürelerinin sonuna doğru firmalar yatırım yapmaktan imtina ediyor “Nasıl olsa ben bunu iki yıl sonra, üç yıl sonra devredeceğim.” diyor. Bu, yapacakları yatırımlarla ilgili işletme süresi boyunca belli taahhütleri var mı? Bu taahhütleri biz takip edebiliyor muyuz?

Bunun dışında, doğrudan satın almalarla ilgili Sayıştay üyelerinin de eleştirdiği bir konu var. İşte, mümkün olduğunca proforma faturalar üzerinden ortalamayla aldığınız tekliflerle sıkıntılar olabileceğini söylüyorlar. Bu manada, doğrudan satın almayla ilgili yaptığınız ihalelerin dökümünü istiyorum. Özellikle alan firmaların da -belli bir kümeleşme var mı, bunu görmek açısından- dökümünü istiyorum.

Tabii, 1'inci öneri üzerinde de konuşurken şunu ifade ettim: Biz, kesinlikle bu havaalanlarının özelleştirilmesine karşı değiliz. Bugün, dünyanın her yerinde özel sektör marifetiyle bu işletmeler yapılıyor. Belki stratejik olan yerlerde devlet bu yatırımı yapıyor olabilir ama Çin'deki bir havaalanının daha yüksek kapasiteli olmasına rağmen, maliyetinin İstanbul Havaalanı'ndan daha düşük olduğuna dair duyumlar alıyoruz; derdimiz, birim maliyeti açısından ülkenin en iyi şartlarda bu tesislere sahip olması, bunun dışında başka bir derdimiz yok.

Bu sorularımıza cevap yazarsanız memnun olurum.

Teşekkür ediyorum Değerli Başkanım.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Yaşar.

Buyurun Sayın Sümer.

ORHAN SÜMER (Adana) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Genel Müdüre ve çalışma arkadaşlarına da başarılar dilerim.

Çukurova Bölgesel Havaalanı'yla ilgili yaklaşık yedi yıl önce kamulaştırma yapıldı. Yaklaşık 4 bin dönüm tarım arazisi Devlet Hava Meydanları tarafından istimlak edildi, vatandaşlara da dönüm başına yaklaşık 20 bin TL civarında para ödendi. Daha sonra, Devlet Hava Meydanları tarafından bilirkişi raporlarına itiraz edildi. Bu konu hakkında detaylı bilgi vermenizi rica ediyorum çünkü bölgede yaşayan vatandaşlarımız çok mağdur.

Bir diğer husus, bölgesel havaalanı yılan hikâyesine döndü, ne zaman biteceği belli değil. Mevcut havalimanının, şu anki Çukurova Havalimanı'mızın da kapasitesinin artırılmasıyla ilgili ve yeni pist eklenmesi ve çehresinin değiştirilmesiyle ilgili gündem var mıdır yok mudur?

Yine, Çukurova Havaalanı'nda 357 milyon liraya ihaleyi kazanan konsorsiyum 2013'te temeli atmıştı ancak yılan hikâyesine dönen havaalanı inşaatı hâlâ bitmedi. Hatta Devlet Hava Meydanları İşletmesinin de kaynak bulmak için ilginç bir yol denediği birkaç defa da basına yansıdı. 150 dönüm bölümde yetiştirilen nar ihaleyle satışa çıkarıldı ancak kimsenin almadığı yazıldı, çizildi. Bununla ilgili de herhangi bir açıklama yapılmadı. Bununla ilgili de bir açıklama bekliyorum.

Ayrıca, Antalya Havalimanı Başmüdürü Osman Serdar'ın kendi sosyal medyasından -lütfen inceletirseniz- sürekli olarak Cumhuriyet Halk Partisi Genel Başkanımız ve milletvekilleriyle ilgili ilginç paylaşımları var, bunu da bir takip ederseniz sevinirim. Eğer politika yapmak istiyorsa –tabii ki doğal hakkıdır ama- o görevi bırakması lazım. Bugün de dâhil bir izlerseniz sevinirim.

Teşekkür ederim, iyi çalışmalar.

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Sümer.

Buyurun.

KEMAL PEKÖZ (Adana) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Bir Genel Müdür olarak bir kadını görmüş olmaktan mutluluk duyduğumu öncelikle ifade etmek istiyorum. Umarım çalışmalarınıza da kadın bakış açısı yansıyor. Onu da doğrusu bundan sonra takip edip görmeye çalışacağım.

Arkadaşlarımız değişik alanlardaki konulara değindiler önemli ölçüde. Ben biraz farklı bir açıdan bakmak istiyorum açıkçası çünkü 36 bin işçinin çalıştığı üçüncü havalimanı son günlerde, son aylarda Türkiye'nin en çok tartışılan konularından biri oldu. Tabii, bu kadar devasa bir yatırım devasa sorunları da beraberinde getiriyor. Bunları biliyor ve izliyoruz ama çalışanlar açısından çok ciddi sorunların çıktığını da hep beraber gördük çünkü insanca yaşama koşullarını dile getirerek bir protesto eyleminde bulunmaya çalışan binlerce insan, yüzlerce insan geceleri kapıları kırılarak gözaltına alındı. Bugüne kadar Türkiye'de işçilerin toplu olarak gözaltına alınması en çok bu dönemde yaşandı. Bu açıdan son derece olumsuz şeyler yaşandı. Onunla ilgili bazı sorularım olacak ama genel olarak da bu alana, bu işçilere iktidarın da çok fazla sahip çıkmadığını, doğrusu, o nedenle de çok ciddi sorunlar yaşadıklarını, çok büyük suçlamalarla karşılaştıklarını ama bu arkadaşların ilk duruşmada tahliye olduklarını hep beraber izledik ve gördük. Dolayısıyla da dile getirdikleri şeylerin de son derece insani şeyler olduğunu hep beraber izledik ve gördük. Onu son anda eyleme geçecekleri zaman zaten kahvede oluşturdukları bir listeyle 16-17 madde olarak yayınlamışlardı. Herkes bunu izledi. Onları tekrarlamak istemiyorum ama bir insanın öncelikle her şeyden önce insanca yaşama koşullarında çalışmak istemesinin suçlanacak bir tarafı olmadığını da bir kez daha ifade etmek istiyorum.

Şimdi sorularına geçmek istiyorum, sistematik olarak, mümkün mertebe kısa tutmaya çalıştım sorularımı, genellikle bu Komisyon'da sorularımı derli toplu sormaya çalışıyorum. Biz, çünkü, hepimiz bu ülkede yaşıyoruz. Bu Komisyon da bu ülke açısından çok önemli çünkü daha çok akçeli şeylerle

uğraşan bir komisyon olduğu için önemli bir komisyon. Hepimizin de bu ülkenin yoksul insanların emekleriyle oluşturulan bütçenin doğru dürtüst kullanılması ve iyi, verimli kullanılması için bir çaba içerisinde olmamız gerektiğini bir kez daha ifade etmek istiyorum.

İstanbul Havalimanı'nın yapımı sırasında (2013-2018) 52 işçinin iş kazasında yaşamını yitirdiği ifade ediliyor. Fakat gayiresmî söylemlerde bunu 500'e kadar çıkaran söylemler var. Bu iddialar konusunda elinizde bir rakam var mıdır? Bu iddialar doğru mudur? Buna dair kurumunuzun bir bilgilendirmesi ve açıklaması var mıdır, bugüne kadar olmuş mudur? Bunu bir öğrenmek istiyorum.

Bugüne kadar hayatını kaybeden işçilerin kimlik bilgileri genellikle yayınlanmıyor ve verilmiyor. Bu da dedikodulara sebep oluyor. Dolayısıyla kimlik bilgileri olmadığı zaman ne kadar işçinin gerçekten iş kazalarında –“iş cinayeti” diye tabir ediyoruz biz- hayatını kaybettiğini bilmemiz mümkün olmuyor. Bu iş cinayetlerinin ve bu iş cinayetlerinde kaç kişinin öldüğünün bilgisini verir misiniz diye soruyorum. Kaç işçi yaralanmıştır bugüne kadar? Kaç işçi engelli kalmıştır? Bu iş kazaları daha çok hangi alanlarda oluşmuştur? Gerçekleşen iş kazaları engellenebilir iş kazaları mıdır, yoksa işin özelliğinden kaynaklanan şartlardan mı oluşmuştur?

Yaşanan iş kazaları ile ilgili kaç tane dava açılmıştır? Bugüne kadar ben yedi tanesini biliyorum. Bu davalar ne aşamadadır? Sonuçları hakkında bilginiz var mı? Varsa verir misiniz bilgileri?

Havalimanı inşaatında kaçak göçmen işçi çalıştırıldığı konusunda iddialar var, bunları bilmiyoruz. Gerçekten göçmen işçiler çalıştırılıyor mu, çalıştırılıyorsa nasıl şartlarda çalıştırılıyorlar? Bunların sayısı nedir? Bunları öğrenmek istiyorum.

Havalimanı inşaatında sigortasız, kayıtsız işçi çalıştırıldığı iddiası doğru mudur? Ücretlerin bir kısmının açıktan ödediği, dolayısıyla da vergi kaçırılmasının söz konusu olduğu iddiaları yoğun olarak gündeme getirildi. Bu konularda ayrıntılı bilgi edinmek istiyorum.

Havalimanı inşaatında çalışan işçiler 24 Haziran seçimleri için evlerine gidip, daha doğrusu yaşam alanlarına gidip oy kullanmak istediklerinde bunlara genel olarak izin verilmediği, çünkü çoğunun iktidar yanlısı olmadığı düşünüldüğünden, iktidar karşıtı ya da muhalefetteki partilere oy verecekleri düşünüldüğünden izin verilmediği ve gitmeleri hâlinde işlerini kaybedecekleri, döndüklerinde işe alınmayacakları yolunda söylemler olduğu iddia ediliyor. Bu konuda bir bilginiz var mıdır?

Şantiyelerde çalışan işçilerin çalışma koşulları nasıldır? Son dönemlerde düzelmiş midir? Bu konularda ne gibi iyileştirmeler yapılmıştır? Bunun hakkında da detaylı bir bilgi istiyorum çünkü yetkililer de o zaman koşulların olumsuz olduğuna dair bazı belirlemeler olduğunu ifade ettiler televizyonlarda ve bunların düzeltileceği söylendi. Ne aşamadadır? Bunları öğrenmek istiyoruz.

Biz milletvekili olarak alana gidip alandaki çalışma koşullarını incelemek istediğimizde genellikle engellemelerle karşılaşyoruz. Bundan sonra böyle bir talebimizin olması hâlinde bunu gerçekleştirebilir miyiz? Çalışanlarla, sendikayla, işçilerle görüşme şansımız olabilir mi? Bunu öğrenmek istiyorum.

Havalimanı işçilerinin ve sendikacıların gözüaltına alınmaları ve tutuklanmalarına dair düşüncelerinizi eğer mümkünse şimdi sözlü olarak almak istiyorum, kişisel düşünceleriniz nedir?

Tutuklanan ve ilk duruşmada serbest bırakılan havalimanı işçileri işe geri alınacak mıdır? Yoksa orada bir baraj, bir engelleme söz konusu olacak mıdır?

Havalimanı inşaat alanını iyi biliyorum çünkü 1971-1976 yıllarında o yan tarafında bulunan Karaburun köyünde liman inşaatında, daha doğrusu balıkçı barınağı inşaatında kontrol görevlisi olarak bulundum. Onun için çok ormanlık bir alan olduğunu biliyorum, yüzde 80'in üzerinde ormanlık alan, geri kalan kısımda linyit kömür ocakları olduğunu biliyorum. Göletlerin de orada olduğunu ayrıca

biliyorum. O alanla ilgili ne kadar alanda orman, ağaç kesilmiştir diyelim, “katliam” dememek için öyle demeye çalışıyorum. Ne kadar ağaç kesilmiştir, bunun hakkında bir fikriniz var mı? Sayısını bilmek istiyorum.

Devlet Hava Meydanları İşletmeleri özel güvenlik alımı için ihale ilanı vermiş. Bu ihale yapıldı mı? Hangi firmaya hangi şartlarda verildi? Sözleşmelerini öğrenme şansımız, edinebilme şansımız var mıdır ve sözleşme bedeli ne kadardır?

Yurt içi uçuşlardaki uçuş iptali ve gecikme verilerinin il bazında geliş ve gidiş yönlerine göre sıralaması nedir? En çok hangi geliş ve gidiş yönlerinde iptal ve gecikme yaşanmaktadır? Hangi illerde daha çok yaşanmaktadır?

Mersin Havalimanı’nın –“Çukurova” diye ifade ettiğiniz- yapımı neden durdurulmuştur? Bu havalimanının bitmesi hâlinde şu anda mevcut olan Adana’daki havaalanının konumu ve durumu ne olacaktır? Bununla ilgili bilgi edinmek istiyorum.

2017 verilerinde belirtmiş olduğunuz dış trafik oranlarındaki artışın dünya ortalamasının 2 katı olması dikkat çekiyor. Bu konuda bir bilgilendirme yapabilir misiniz? Nasıl bir işleyiş sonucu böyle oldu diye düşünüyorum.

Devlet Hava Meydanları İşletmesine ait İzmir Hacılar Koyu’ndaki sosyal tesisin -biraz önce arkadaşımız da sordu- 2015 yılında Ensar Vakfına kiralandığı iddia ediliyor. Ensar Vakfı “duyarlı” diye tabir edebileceğimiz kamuoyunda çok olumsuz olarak algılanan bir vakıf olarak biliyorum. Neden bu vakfa kiralanmıştır? Gerekçesi nedir? Kiralama hâlen devam ediyor mu? Ediyorsa yıllık kira bedeli nedir? Bunu öğrenmek istiyorum.

Son olarak da personel alımında KPSS’yle personel alımını gerçekleştirdiğinizi ifade ettiniz. Ben de uzun süre KPSS kitapları yayınlayan bir yayınevinin sahibi olarak personel alımlarıyla ilgili şeyleri yakından takip eden biriydim. Dolayısıyla 80, 90, 95’e kadar puan alan insanlar değişik kamu kurumlarına girmek için müracaat ettiklerinde mülakatlarda elendi, 50-60 arasında puan alanlar -daha önce 70’i, sonra 50’ye kadar düşürüldü- çok rahatça işe girdi ve o yüksek puan alan çalışkan insanlar gelip ağlaya sızlaya bize “Sizden kitap aldık, kitaplardan çok yararlandık ama işe giremedik. Şu anda milletvekilisiniz. Bu durumu çözmek için bir çabanız olacak mı?” diye soruyorlar. Bu konudaki hassasiyetinizi de öğrenmek istiyorum.

Teşekkür ediyorum.

(Oturum Başkanlığına Başkan Vekili Nevzat Şatıroğlu geçti)

BAŞKAN – Sayın Peköz, teşekkür ediyorum.

Sayın Çelik, buyurun.

KEMAL ÇELİK (Antalya) – Sayın Başkanım, çok teşekkürler.

Sayın Genel Müdürüm, Devlet Hava Meydanları İşletmesinin çok değerli temsilcileri; hepiniz hoş geldiniz.

Ben genel değerlendirmeden önce özellikle ilimle ilgili bir konuyu hatırlatarak başlamak istiyorum. Antalya’da üçüncü havalimanı olarak Kaş Havalimanı yapımı düşünülüyor, galiba projede var. Bunun şu bakımdan çok önemli olduğunu düşünüyorum: Gazipaşa Havaalanı açılmadan önce Alanya’da turizm son derece sınırlıydı çünkü Antalya Havalimanı’na çok uzaktı ancak Gazipaşa Havaalanı açıldıktan sonra 5 kat bir turist artışı oldu. Bu bakımdan, bizim Antalya’nın özellikle batı sahilleri hâlâ turizme tam anlamıyla açılmadı, ileride daha iyi açılacak. Bu kapsamda, Kaş havalimanının çok önemli olduğunu düşünüyorum.

Burada bir konu daha var: Şimdi, o bölgede, hem Muğla Fethiye hem Antalya'nın Elmalı, Korkuteli gibi yaylalarında da seracılık arttı ve o bölgede özellikle örtü altı seracılık, meyvecilik, Finike portakalı çok yaygın. Oradaki ihracatçıların yani özellikle Kaş ve Demre'deki ihracatçıların şöyle bir talebi var: "Kaş havalimanı yapıldığı takdirde ihracatımızı kargo uçağıyla yapabilecek miyiz?" diye. Eğer kargo uçaklarıyla Kaş havalimanından ihracat yapılabilirse üretim artacak, ihracat artacak, daha fazla döviz gelecek. Biz zaten milletvekilleri olarak hem Ulaştırma Bakanlığımıza hem de kuruluşunuza gelmeyi düşünüyoruz. Antalya Büyükşehir Belediye Başkanımız da bunu çok önemsiyor. Antalya'nın tarım ihracatı açısından bunun çok önemli olduğunu düşünüyorum. Bunu öncelikle belirtiyim.

Bunun dışında, Devlet Hava Meydanları İşletmesini son derece başarılı buluyorum, teknik kadrosu son derece deneyimli. AR-GE'si var. TÜBİTAK'la iş birliği çok önemli bir şey. Yerli ve millî radar ve diğer teknik cihazları yapabilir hâle gelmişiz. Bunlar çok kısa süre önce yapılamayan durumlardı ama bir şeyi daha belirtmemiz gerekiyor: Evet, artık, Devlet Hava Meydanları İşletmesinin kontrolünde, kendi yerli şirketlerimizle biz dünyanın en büyük havalimanlarından birini yapar hâle gelmişiz bir kere. Buna "Efendim, 5 firma..." falan demememiz lazım. Şimdi 5 olur, yarın 15 olur. Ama bu yerli firmalarla biz havalimanı yapıyoruz yani bizim artık küresel düzeyde havalimanı yapacak yerli firmalarımız var. Bunun çıktısına bakmamız lazım. Çıktısına baktığımız zaman bu yerli firmalarımız çok başarılı. Her başarının arkasında bir şaibe aramayalım. Her başarının arkasında yolsuzluk gibi bir şeyler aramamamız lazım. Çıktıya baktığımız zaman son derece başarılı.

Ben, kayıtlara girdiği için... Sayın Aykut Erdoğan, çok da önceden tanıştığım bir arkadaşımızdır. Bu havalimanı işini uçak yolculuğunda bana da anlatmıştı dört beş sene önce ama hâlâ o bilgilerle duruyor. Oysa havalimanı bitirildi ve bir kısmı da hizmete açıldı. Ama şu var: "Amerika'da bir üniversiteden talimatla bunlar yapılıyor." dedi. Orada, işte, İstanbul Havalimanı'nı saydı, üçüncü köprüyü saydı, Kuzey Marmara Otoyolu'nu saydı ve Kanal İstanbul'u saydı ama benim bildiğim tam tersi; Amerika'da bir üniversite olduğunu bilmiyorum ama Amerika ve Avrupa'daki bazı yerler bu 4 önemli yatırımın yapılmamasını istiyor yani Türkiye'de bu yatırımların yapılmaması için çok büyük mücadeleler verildi ve 15 Temmuz ana sebeplerinden biridir, son ekonomik saldırının da ana sebeplerinden biridir. Ama Türkiye bağımsız bir devlet olarak tüm bunlara direndi ve bu projelerimizi, Allah'ın izniyle, kendi yerli firmalarımızla, kendi yerli radarımızla, kendi yerli teknik cihazımızla da yapacağız. Ama en önemlisi de tabii ki kendi yerli, deneyimli teknik kadromuz, kendi Devlet Hava Meydanları İşletmemizle, onların kontrolünde yapıyoruz. Bunu da kayıtlara geçsin diye özellikle belirtiyorum.

Evet, bugün küresel düzeyde belki 5 firmamız vardır ama inşallah, en kısa zamanda 15 olur, 20 firmamız olur. Kendimizi çok kötü görmeyelim ve her başarının arkasında da -tekrar ediyorum, bunu çok önemsiyorum- şaibe aramamamız lazım.

Teşekkür ederim, sağ olun.

BAŞKAN – Sayın Çelik, teşekkür ediyorum.

Sayın Zeybek, buyurun.

KEMAL ZEYBEK (Samsun) – Sayın Başkanım, teşekkür ediyorum.

Sayın Genel Müdürüm, değerli yöneticiler; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Şimdi ben olaya bir başka perspektiften bakarak olayı değerlendirmeye çalışacağım.

Şimdi, bu Sayıştay denetimlerini incelediğimizde, biz üçüncü havaalanıyla beraber, bu havaalanında değişik olayların bir araya getirilerek nasıl geciktirildiğini ve diğer tarafta da nasıl bir şeyin devreye girdiğini... Yapılan yapımla bir an önce nasıl bir yer elde edildiğini, yeniden bir dönüşümün sağlandığını dile getirmek için Zafer Havaalanı'ndan başlamak istiyorum. Zafer Havaalanı,

Kütahya, Afyon, Uşak illerini, o bölgeyi ilgilendiren ve o bölgede de ulaşımımızın sağlanmasında büyük rol oynayan havaalanımız. Tabii, bu havaalanının yapılması çok önemli miydi? Önemliydi. Neden önemliydi? Yani Anadolu'nun ortasında ve turizmin de en üst seviyede olduğu bu bölgede -termal turizmin- bu havaalanının yapılması çok doğru olan bir hadiseydi. Ama şimdi buradaki yapılan havaalanının yapımına baktığımız zaman, havaalanının maliyetinin ne kadar yüksek olduğunun, oradaki yapımçı firmanın bu konuda kendisine ne kadar yüksek bir rant sağlandığının bir göstergesi olarak verilerden yola çıkmak istiyorum. Şimdi, bu havaalanında ülke içerisindeki yolculardan 2 euro ücret alması, dış hatlardan gelenlerden de 10 euro ücret alması garanti edilmiştir. Şimdi, bu havaalanı 24/12/2012 tarihinde de hizmete girmiştir. Yani ihale edilmiş, ihaleden iki yıla yakın bir süre sonra yer yapımı bitmiş ve anında bir gelir düzeyine girmiş. Şimdi, biz bu havaalanının altı yıllık döneminin sonundayız ve bir ay da geçmiş. Ben bir toplama çıkarma yaptım burada. İç hatlardan 3 milyon 514 bin 954 kişi bu zamana kadar devlet garantisıyla garanti altına alınmış, dış hatlarda da 2 milyon 461 bin 471 kişi garanti altında alınmış. Yurt içi hasıla da kişi başına 2 avro olduğuna göre 7 milyon 29 bin 908 avro bir gelir elde edilmiş yani taahhüt edilmiş. Dış hatlarda da 2 milyon 461 bin 471 yolcudan, 10 avrodan 24 milyon 614 bin 710 avro karşı tarafa yapımçı firmaya garanti verilmiş. Bunların bu altı yıl sonrasında toplamı 31 milyon 644 bin 618 avro yani bugünkü Türk parasıyla, TL'yle çarptığımız zaman, 6.050 lirayla 191 milyon 449 bin 938 TL para yapmaktadır. Yani bu karşımızdaki firmaya böyle bir para ödemesi yapılmış.

Şimdi, bu havaalanı bu ödemelerle beraber on yıl sonrasında tamamlandığı zaman 6 milyon 468 bin 907 kişiden, 2 avrodan 12 milyon 937 bin 814 avro bir hasıla elde edilecek. Dış hatlardan da 4 milyon 529 bin 324 kişinin de uçuşuyla beraber, garanti edilmesiyle beraber, 10 avrodan 45 milyon 293 bin 290 avro garanti edilmiş. Yani bunların toplamı, on yıllık süre içerisinde topladığımız zaman 58 milyon 231 bin 104 avro -bu firmanın- bu havaalanının yapılmasına garanti edildiği ortaya çıkarılıyor. Bunu da TL'yle çarptığımız zaman, 6.050 lirayla çarptığımız zaman -Türk parasıyla yapımı- 352 milyon 298 bin 179 TL Türk parası elde ediyor. Şimdi, bugün bu havaalanı yapılsa bugünkü parayla yani 58 milyon 231 bin 104 avroya mı tekabül edecek yapımı veya bugünkü TL'yle çarptığımız zaman da 352 milyon 298 bin 179 TL'ye mi tekabül edecektir?

Şimdi, ben tabii buradaki inşaat yapımının ne olduğunu bilmiyorum. Bu yerin tüm arazisini devlet sağladı. Biliyoruz ki o günkü koşullarda bu firmaya, bu havaalanının yapılması için devletin kurum ve kuruluşlarında en büyük avantajlar sağlandı, her türlü önü açıldı şirketin. Yani az bir maliyetle, devletin adına yapılmasından dolayı şirketin bir şekilde önü açılmış oldu. Böyle bir yapımla beraber yani devletin kısmen, bu ölçekteki bir parasal destekten sonra bir de böyle yardımlarını, desteklerini gördüğümüzde bu yapımçı firmanın çok büyük avantaj elde ettiğini görüyoruz. Ve bu kişi, bu firma bu zamana kadar, havaalanında ortalama yüzde 4 bir gelir elde etmiş. Yani devlet, uçuşunu yapmayan, yolcu taşımayan ve hiçbir hizmet verilmediği hâlde bu yapımçı şirkete -yüzde 96'sını- böyle bir para sağlamış, ödeme sağlamış. Şimdi, bu tamamen bittiği zaman, bu şirket -şöyle bir rakam da çıkardım- 2 milyon 329 bin 244 avroluk bir gelir elde edecek. Geri tarafta da 58 milyon 231 bin 104 avroluk da devletten gelir elde etmiş olacak. Yani hiçbir uçuş yapmadan, hizmet verilmeden devletten 55 milyon 901 bin 859 avroluk bir gelir elde etmiş olacak.

Şimdi, dünyanın neresinde görülmüştür? Tamam, yap-işlet-devret, evet, doğrudur, yapılması gerekir. Şimdi, devletin tüm bankalarının sağladığı krediler ile kefil olduğu kredilerle, dışarıdan sağlanan krediler ile kefil olduğu kredilerle acaba bizim devletimiz bunu kaçta yapacaktı? Kaça mal edecektik biz bu havaalanını? Şimdi, burada görebildiğimiz kadar, devletin yani milletin, 81 milyon insanın varlıklarının, o alın terinin bir şekilde birilerine nasıl peşkeş çekildiğini ortaya çıkarıyor.

Sayın Genel Müdürüm az önce dedi ki: “Samsun Havaalanı’nda...” Çok teşekkür ediyorum, ben Samsun Milletvekiliyim, Samsun’a 1 kuruşluk yatırımın yapılması bizi onore ediyor. Ülkemizin her tarafına yapıldığı gibi Samsun’a yapılması bizi daha çok onore ediyor ama benim devletim, oradaki, şu anda... Örneğin şöyle düşünün: Benim gecekondlu bir konutum var, gecekondlu konuttan çıkacağım, benim de yaşam düzeyim yani harcama düzeyim çok yüksek bir şekilde artacak ama borçlanma düzeyim çok yükselecekse, onu ömür boyu ödeyemeyecek bir durumdaysam ben o gecekonduda yaşamaya hazırım arkadaş. Ben şahsen şöyle diyorum: Eğer Samsun’da bu yerde yapılacaksa, bu yerde devlete bu şekilde maliyetler ortaya konulacaksa milletin sırtına bu kadar yükler yüklenecekse ve... Bizim o idari binamız şu andaki yapım düzeyiyle bize yeterli durumda ama uçak seferlerinin artırılması da elzem, olmak zorunda.

Şimdi, bunu nasıl yapabiliriz? Tabii ki imkânlarımızı zorlayacağız, kendimizi fazla borçlandırmayacağız. Yani kendimizi borçlandırmayı düşünmediğimiz gibi devletimizi de bu şekilde borçlandırma zorunluluğumuz yoktur, bunu yapmamamız gerekiyor.

Bu vesileyle, bu Zafer Havaalanı’nın kesin hesap tespitlerinden sonra üçüncü havaalanının şu andaki kesin hesap durumu bizim anladığımız kadarıyla netlik kazanmıyor. Bunu ileriki yıllarda çok daha net göreceğiz. Türkiye Cumhuriyeti devletine ne kadar maliyet getirdiğini, o şirketlerin ne kadar bizden alıp götürdüğünü, bu maliyetlerin 80-81 milyon insana nasıl bir yükümlülük, sorumluluk yüklediğini biz daha göremiyoruz ve yapılan taahhütlerin, o 10 milyar 200 milyon avroluk 4 etabın yapıldıktan sonra yapımının bitmesi... Hâlbuki öyle bir yapımın da olmayacağını biliyoruz. Bu yapımın, inşaat yapısının bu sektörde 6-6,5 milyar avroyu geçmeyeceğini biz zaten biliyoruz. Çünkü bu havaalanının yapılmasında, oradaki Kanal İstanbul’un da yapılmasıyla beraber, oradaki imkânların, devletin imkânlarının ne kadar zorlandığını görüyoruz. Oradaki hafriyatın, oradaki yapımın bir şekilde ikisi üzerinde örtüştürülerek ekonomik yapının ne hâle getirildiğini zaten görüyoruz.

Burada, üçüncü havaalanı, daha öncesi tahmin ediyorum ki bu Komisyonda çok konuşuldu. Ben bu Komisyonun 2’nci dönemdir üyesiyim ama kendime göre yine bir şey çıkardım yani okuyoruz, ediyoruz. Zamanında verdim yani şu kitabı, Sayıştayın şu kitabını... Daha önceki verileri bilmiyorum. Bu ihale koşullarını, ihale şartnamesini burada bilen var mı arkadaşlar? Sayın Komisyon Başkanımın da –özür diliyorum- üçüncü havalimanının ihale şartnamesini gördüğüne inanmıyorum, bildiğine inanmıyorum.

BAŞKAN – Nereden biliyorsun?

KEMAL ZEYBEK (Samsun) – Öyle düşünüyorum Sayın Başkanım.

BAŞKAN – İşte öyle yanlış düşünüyorsun.

KEMAL ZEYBEK (Samsun) – Tamam, öyle düşünüyorum.

BAŞKAN – Eksik düşünüyorsun.

KEMAL ZEYBEK (Samsun) – O zaman bizimle paylaşın Sayın Başkanım.

BAŞKAN – Niye paylaşayım seninle ya?

KEMAL ZEYBEK (Samsun) – Ha, olmaz işte.

BAŞKAN – Allah aşkına ya!

KEMAL ZEYBEK (Samsun) – Yani bu devlet...

BAŞKAN – Ya, bir dakika Sayın Zeybek, Allah aşkına, bu soru mu? Allah aşkına, bu burada söylenecek söz mü? Bu konu mu ya?

KEMAL ZEYBEK (Samsun) – Ha, işte ben oraya getirmeye çalışıyorum Sayın Başkanım.

BAŞKAN – Lütfen ya! Bırak Allah aşkına ya! Bırak, gözünü seveyim ya!

KEMAL ZEYBEK (Samsun) – Sayın Başkanım, şimdi, bu, sizin bilmeniz gerektiği kadar...

BAŞKAN – Ben niye bileceğim ya? Ben oranın genel müdürü müyüm, yönetim kurulu başkanı mıyım, yönetim kurulu üyesi miyim ya?

KEMAL ZEYBEK (Samsun) - ...bu işlerle alakası olmayan 81 milyon insanın da...

BAŞKAN – Kardeşim, müteahhit miyim?

KEMAL ZEYBEK (Samsun) – Sayın Başkanım, 81 milyon insanın...

BAŞKAN – Allah aşkına ya, böyle bir...

KEMAL ZEYBEK (Samsun) - ...bu ihale şartnamesini bilmesi gerekiyor.

BAŞKAN – Bakın Sayın Zeybek, bugüne kadar sesimi çıkarmadım ama lütfen ya. İnsanı sinirlendiriyorsunuz ya.

KEMAL ZEYBEK (Samsun) – Ben şahsen Türkiye Büyük Millet Meclisinin bir üyesiyim. Milleti bırak, yurttaş bırak, millet adına, ben milletvekiliyim, temsilciyim, ben bu ihale şartnamesini bilmiyorum arkadaş.

BAŞKAN – İşte, iste Sayın Genel Müdürümüzden.

KEMAL ZEYBEK (Samsun) – Tamam, isteyeceğim zaten.

BAŞKAN – E tamam, lütfen.

KEMAL ZEYBEK (Samsun) – Tamam isteyeceğim.

KEMAL ÇELİK (Antalya) – Sayıştay var, ihale şartnamesini devlet adına biliyor.

BAŞKAN – Tamam arkadaşlar, lütfen kesmeyelim, Sayın Zeybek konuşsun.

KEMAL ZEYBEK (Samsun) – Arkadaşlar, şimdi, buradaki ihale koşullarının şöyle bir durumu var: Bu ihale Zafer Havaalanı'ndan üç yıl sonra yapılan bir ihale. Biri 2010 yılında ihale yapılıyor, biri 2013 yılında ihale yapılıyor. Şimdi, Zafer Havaalanı'nda ülke içerisindeki uçuşlarda 2 avro fiyat belirleniyor kişi başına, dış hatlarda 10 avro fiyat belirleniyor ama ne yazık ki İstanbul üçüncü havaalanındaki yapımda dış hatlardan 20 avro, dış hatların transfer hatlarından 5 avro, iç hatlardan da 3 avro gibi belirleme var. Yahu, şimdi ben size soruyorum, bir hizmetin bir yerde verilmesi ile bir başka yerde verilmesinin anlamı rakamları değiştirir mi? Burada zaten kendiliğinden, usulüne uygun olmayan, baştan bir koku var yani abartılı bir rakam var burada zaten. Bu rakam baştan zaten kurgulanmış.

Şimdi, buradaki hadise... Bakın şimdi, 3/5/2013 tarihinde burası ihale ediliyor. İhaleden sonra şirket ile kuruluş bir araya geliyor, uygulama sözleşmesinin, kuruluş ihalesinin firmalar arasında parafe edilmesini... Yani sözleşme kendi aralarında -sözleşmenin sonucunu değil- bir parafe ediliyor yani sözleşme bir akitleştiriliyor. 13/8/2013'te bu hadise oluyor. Daha sonra İstanbul yeni havaalanının yani yap-işlet-devret projesi uygulaması sözleşmesi İstanbul Grand Airport Havalimanı İşletmesi arasında 19/11/2013 tarihinde imzalanıyor, tarih bu. Yani diğer tarafta daha değişik dönemlerde birinci etabın elli sekiz ay içinde tamamlanacağı söyleniyor, 19/9/2018'de. Halbuki biz bu ihalenin kırk iki aylık süre içerisinde yapılabileceğini, devredeceğini biliyoruz. Yani bizim bildiğimiz şey bu. Şimdi, diğer taraftan yapımcı şirket 18/12/2013 tarihinde kuruluşla yani bu işi takip eden kuruluş firmayla yer teslim talebinde bulunuyor. Kuruluş, orman izninin alınmasına ilişkin işlemlerin tamamlanmasını müteakip yer teslimi yapılabileceğini görevli şirkete bildiriyor. Kuruluşca şirkete verilen cevapta, 28/1/2014 tarih ve 8005 sayılı cevabi yazıda kuruluş İstanbul Havaalanı'nın yer teslimi yapılacağı konusunda yapılacak işlem bulunmamakta olup idareye geri gönderiyor yazıyı. Halbuki yani burada yapılacak işler çok,

daha sonraki takip eden Sayıştayın denetimlerinden izlediğimiz tarihlere baktığımız zaman hiçbir izin alınmamış. Bir orman izninin iki yılda alındığını görüyoruz arkadaşlar. Yani şimdi devletin içerisinde devlet... Sırayla yazışmalar yapılmış. Ötelenmiş, ertelenmiş, şirket yazı yazmış, kuruluş şirket yazı yazmış, ertelemeye bu hadiseyi... Yani şimdi hiçbir şeyden anlamayan bir insanın, şu Sayıştayın, net olmamasına rağmen, detaylı olmamasına rağmen... Tabii detaylar da vardır. Daha detaylı durumu var mıdır incelendiğinde? Vardır. Yani Sayıştay büyük bir görev sağlamış burada. Sayıştay görevlilerine, bu denetimi yapan oradaki müfettiş arkadaşlarımıza buradan huzurunuzda teşekkür ediyorum. Yani bugünkü baskılara rağmen -biz hukukun da ne olduğunu biliyoruz, yasaların nasıl gerçekleştiğini artık ülkemizde bilmeyen yok- buna rağmen bile şu eleştirileri, şu olayları gündeme getirebilmiş, yazabilmiş. Görev alan arkadaşlarıma teşekkür ediyorum, devlet kurumundaki bu Sayıştay görevlilerine.

Şimdi diğer tarafta, bu projenin takibinde, az önce dedim ya, Kanal İstanbul'la üçüncü havaalanının özleştirilmesi yani birbirini takip eden durumda... Şimdi, ihale dokümanlarına göre baktığımızda yeri yapan şirket buranın yapılması için 1,7 milyar metreküp dolgu gerektiğini ifade ediyor. Yani bu metreküp dolgunun da bu bölgede bulunabilmesi için Kanal İstanbul'dan, onun projesinden temin edileceğini dile getiriyor. Buna bakarak gerekli zamanda inşa etmediğini işlerini, orman izinlerinin Orman ve Su İşleri Bakanlığından olur ile -tabii yazışmalara göre- 5/8/2014 tarihinde başlanmak üzere kırk dokuz yılına izin verildiği görülüyor. Ama ben takip ediyorum, Sayıştayın daha sonraki yıllarına bakıyorum yani bu izin verildiği hâlde bu iznin gerçekleşebilmesi için aradan sekiz, dokuz ay geçiyor. Yani orman izni verilmiş, "Yerimi teslim et." diyor. Yani karşı firma diyor ki: "Bana yeri teslim et." Kuruluş da diyor ki: "Orman izni alındıktan sonra." Ya hâlbuki kuruluşun şunu yapması gerekiyor yani devletin yapısının şunu yapması gerekiyor: Anında yani ertelemeyen bu işi zamanında yapması gerekiyordu. Yani zamanında yapabilecek kimdi? Tabii, bunun yapılmadığını görüyoruz.

1/5/2015 tarihinde yer teslimi yapıldığını görüyoruz, birinci etabı. Yani bu tarihin, en son 1/5/2015 tarihinde yer tesliminin yapıldığı... Ve buna ilaveten daha sonra geçen süre içerisinde yapımçı firma yeniden itirazda bulunuyor. Şu anda buranın yer teslimi yapılmadan önce buranın revize master planının yeniden yapılmasını istiyor. Yani yeri teslim almayacak ama bugünkü biz bu yer teslimini 1/5/2015 gibi biliyoruz ama incelediğimizde bu yapımçı firmanın itirazlarla beraber daha sonra bunu hukuken bir mesele yapacağına, dava edeceğini, hukuksal bir ödeme yapmayacağını ve 8/6/2017 tarihinde 75 sayılı Karar'ı gerekçe göstererek kuruluşun "Revize master planı değişiklikleri onaylanmıştır." diyor. Buna da karşıdaki kuruluş yani devlet diyor ki: "Ben senin master planını... Yarın başına bir iş geldiği zaman ben senin eline bir done veriyorum. Al bu doneyi kullan zamanı gelince." Bunun tarihine ne diyor? 8/6/2017.

Değerli arkadaşlar, bunun 2015'te olmadığını, 2017'de yer teslimi olduğunu bu gösteriyor zaten.

Şimdi diğer tarafta fiziki yapım devam ediyor. Fiziki yapım devam ederken 2017'nin haziran ayında Sayıştay diyor ki: "Buranın yüzde 52'si tamamlandı." Ya sen yer teslimini almıyorsunuz, kabul etmiyorsun ama yapımda yüzde 52'ye geliyor yani böyle bir durumla karşı karşıyayız.

Ben değerli genel müdürüme ve buradaki değerli yöneticilerime sormak istiyorum: Şimdi yer teslimi yapıldığı tarih ne zaman? Bunun tarihini ben öğrenmek istiyorum. Bir yazılı, bunu sözlü istemiyorum burada. Gerçi sözlü verince burada tarihe geçecektir, kayıtlara alınacaktır. Bunun yer teslimi ne zaman olacaktır? Bu firmanın net ve tarihli... Bu, kırk iki ay sonra mı tamamlanmış olduğu sayılacaktır, elli sekiz ay sonra mı tamamlandığı sayılacaktır? Ve bu tarihin hangi tarihte bize yeniden meblağ ödemeye yani devlete para ödemeye... O çok ünlü söylediğimiz var ya "880 milyon avro" diyoruz, işte katma değeriyle beraber "1 milyar 40 milyon avro" diyoruz ya, ödemeye başlayacak, kâr

edeceğiz. İki de bir toplumumuzun karşısında, sanki toplum havaalanından böyle bir gelir elde edilecek gibi bir algı yönetiliyor ya. Bu para ne zaman alınacak? Bunun alınma tarihi ne zaman? Bu karşı taraftaki firmayla böyle bir sözleşme yapıldı mı?

BAŞKAN – Sayın Zeybek, toparlayalım lütfen, yirmi beş dakika oldu.

KEMAL ZEYBEK (Samsun) – Tamam Sayın Başkanım.

Şimdi, böyle bir yapının, 81 milyon Türkiye Cumhuriyeti devletinin yurttaşları bunu öğrenmek istiyor. Yani biz arka planında, biz de tamam böyle bir yapım var, biz istiyoruz ki tabii ki bu tür yatırımların, bu tür ölçekteki büyük yatırımların ülkemizde daha çok olmasını. Bundan 81 milyon insanın faydalandığı kadar ben de faydalaniyorum. Ben bir yurttaşım, tabii ki bundan memnuniyet duyuyoruz. Ama maliyeti çok düşük, aradaki öteye iterek, zamanaşımını iterek ve zamandan kazanarak yeniden şu andaki yapımçı firmalara bir zaman kazandırmak, bir de maddi imkân kazandırma yani ona yeniden yurttaşlarımızın alın terinin onlara aktarılmasının da doğru olmadığını biliyoruz. Çünkü biz biliyoruz ki, 2018 yılında bizim devletimizin işte bu ekonomik kriz dolayısıyla 4 milyar dolar dışarıdan kredi sağladığı için çok gururlandığını; hâlbuki faizli, geri ödeyeceksin, borç alıyorsun. Demek ki bu para çok büyük bir para. Yani 4 milyar dolar gibi bir paranın alınıp kendimiz döndürebilecek duruma nasıl getirdiğimizi anlıyorsa... Yani bizim bu iki yıl ötelemeye beraber 2 milyar...

BAŞKAN – Sayın Zeybek, toparlayalım lütfen, lütfen, konuyla ilgili...

KEMAL ZEYBEK (Samsun) – 2 milyar 80 milyonluk euronun da nasıl birilerine peşkeş çekildiğini de anlamak istemiyorum. Sayın Genel Müdürüm ben başta, bu ihale şartnamesinin tarafımıza verilmesini ve buna bağlı olarak da, az önce yine belirttiğim gibi, bu yerin ne zaman teslim edildiğini ve karşı firmadan, bir daha söylüyorum...

BAŞKAN – Ama, işte, tekrarlıyoruz.

KEMAL ZEYBEK (Samsun) – Tekrarlayayım.

Ek protokolleriyle beraber, bu zamanki sözleşmeleriyle beraber tarafımıza verilmesini arz ediyorum ve Sayın Başkanım, buradaki Komisyon üyelerine, Sayın Genel Müdüre, şu anda değerli yöneticilere teşekkür ediyor, saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Biz teşekkür ediyoruz Sayın Zeybek.

Buyurun Sayın Subaşı.

YAVUZ SUBAŞI (Balıkesir) – Sayın Başkanım, kıymetli milletvekilleri, Devlet Hava Meydanları İşletmesinin Saygıdeğer Genel Müdürü ve Yönetim Kurulu üyeleri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

İnşaatı devam eden Balıkesir Merkez Havalimanı'yla ilgili olarak Sayın Genel Müdürüm burada, kitapçıkta “Bitiş tarihi 15 Mart 2019, tamamlanma oranı yüzde 88” yazıyor. Ben bir ay veya üç hafta önce gittiğimde burada altıncı aydan önce bitme şansını görmediğimi, özellikle kış şartlarını da dikkate alırsak inşaatın çok ağır gittiğini, biz ağustos ve eylül aylarında iki kere hem Valimizle hem Büyükşehir Belediye Başkanımızla mekân ziyareti yaptığımızda, bu inşaatın Valilik tarafından ve Büyükşehir tarafından size de bildirildi diye tahmin ediyorum, öyle hatırlıyorum. Ağır gittiğini, hızlandırılmasıyla ilgili işlemlerin yapılmasını ben tekrar günü gelmişken hatırlatmak istiyorum.

Tabii, Devlet Hava Meydanları İşletmesinin ülkemizin gururu, güzel hizmetleriyle birlikte, dünyada birçok yere hasbelkader gitmiş bir arkadaşınız olarak, burada bulunan biri olarak bu hizmetlerden dolayı sizlere teşekkür ediyorum. Hizmet kalitesi gerçekten dünya standartlarına, o meşhur denilen havalimanlarına göre çok çok güzel.

Tabii, biz, malum, 2016 yılında çok hoş olmayan, alçak, hain, FETÖ terör örgütüyle ilgili bir olay yaşadık. Bu olayda da İstanbul Atatürk Havalimanı'nda Mahir Ayabak isminde, 17 yaşındaki bir evladımız, bu ülke için, bu ülkenin yarınları için kendini feda etti, şehit oldu. Bu kardeşimizle ilgili olarak, ben İstanbul Havalimanı'nı çok kullanan biri olarak, buralarda bizim Mahir Ayabak'la birlikte şehit olan ve yaralanan arkadaşlarımız var. Bunlarla alakalı olarak herkesin görebileceği bir yerde, 15 Temmuzun da, bu ihanet şebekesinin neler yapabileceğinin gösterilmesi için aynen Parlamentoda olduğu gibi anıtvare bir yerin yapılmasını sizlerden rica ediyorum. Bir de bu Mahir Ayabak evladımızın ailesiyle ilgili bir irtibatınız, diyalogunuz veya bunlarla alakalı yapılabileceklerle alakalı yazılı bilgi istiyorum.

Her ne kadar Balıkesir Milletvekili olsam da burada konuşulanları duyunca sanki İstanbul'da, Gaziosmanpaşa'da, Arnavutköy'de hiç yaşamamış biri olarak hayret ettim. 1994-1999 yıllarında İstanbul'da İl Genel Meclisi üyesiydim. Büyükşehir olmadan önce bu bölgenin de dâhil olduğu Gaziosmanpaşa ilçesinin sınırları içerisinde olan Arnavutköy'ün de bağlı bulunduğu Gaziosmanpaşa'da beş yıl ilçe başkanlığı yaptım AK PARTİ'de. Şimdi şu yirmi sene önceki bir resim. Google amcaya giren görebilir. Burası yüz sene önce, yüz elli sene önce Osmanlı arşivlerinin kayıtlarına giren, bakan var ise, Karaburun'da burası liman idi. Az önce bir sayın vekilimizin ifade ettiği gibi, burası taş ocaklarıydı, burası kil ocaklarıydı, burası kömür ocaklarıydı, burada meşhur Terkos ve İmrahor göletleri haricinde doğal hiçbir gölet yok idi. Burada tamamen o boşluk suyla dolmuş, “vahşi” tabir edeceğimiz su birikintileri, gölet dahi yok idi ama şimdi burada görünce diyoruz ki, hava haritasında da bakıyoruz, internetten indirdik, burada, Arnavutköy'e bağlı, Yeniköy, Tayakadın, İmrahor, Bolluca ve Eyüp'e bağlı Akpınar, İhsaniye bölgesini kapsayan yerde, Sayın Genel Müdürüm muhakkak ki yazılı cevap verecek kaç tane ağaç kesildiğiyle alakalı, burası kuzey ormanlarının başlangıcı veya bitişinin olduğu yer. Ben 1961 doğumluyum, 1970 yılından beri aklımın erdiğini düşünersek orada yaşayan birisiyim. Lütfen, yapılan hizmetleri, “Ağaç katledildi, şöyle oldu, böyle oldu.” deyip de hizmetlerimizi... Dünyanın en büyük havalimanını biz gerçekleştirdik, bundan gurur duyuyoruz.

Ve şunu da ifade etmek istiyorum: AK PARTİ iktidarlarında hiçbir ihaleyle, hiçbir kimseye yetimin hakkı peşkeş çekilmemiştir. Bunun da kayıtlara bu şekilde, bu ifade birkaç kere kullanıldığını için geçirilmesini hassaten istiyorum.

Son olarak burada internetten KİT Komisyonuna girdiğimiz zaman buradaki tutanakların, arkadaşlar, her bir cümlemiz dahi “ye” desek de, “he” desek de, “yani” desek de, “hı” desek de kayıtlara aynen geçiyor. Şimdi biz bir kurumu bir şahıstan dolayı burada gündeme getirir isek veya kayıtlara girdikten sonra internete, Google'a sorulduğu zaman burada karşımıza hoş olmayan ifadeler çıkar. Ensar Vakfını kastetmek istiyorum. İki arkadaşımız, saygıdeğer milletvekili arkadaşımız hiç hoş olmayan bir ifadeyle, Vakfın genelini suç ve zan altında bulundurmıştır. Bir yöneticinin -çok özür dilerim, kayıtlara geçecek, en kibar cümle şudur- yediği halattan dolayı bir kuruma, özellikle Türkiye'de millî ve manevî değerler noktasında, millî ülkü noktasında, değerler eğitimi noktasında en önde olan bir kuruluşu, bir şahsın yediği bir halattan dolayı lütfen kayıtların düzeltilmesi amacıyla bu şahsın yediği yanlışlık, bu şahsın yediği nane, bu şahsın yaptığı lüzumsuzluk bir vakfa, bir kuruma, bu hangi kurum olursa olsun mal edilmemesini ben düşünüyorum.

Sözlerimi -bugün 50 tane program yaptık, Mevlâna Haftası'ndayız- Mevlâna'nın şu sözleriyle sözlerimi tamamlamak istiyorum: Hakiki kulluk insanı hoşgörüyeye götürür. Hoşgörü başka inanç ve kanaatlere saygılı olmaktır. Esasen başka inanç ve kanaatlere saygılı olmak kendi inanç ve kanaatine bağlı olmamak değildir. Ayrıca bütün inanç ve kanaatler karşısında kayıtsız kalmak da değildir. Hoşgörü ne fıkri manada başıboşluk ne de şahsiyetlerden fedakârlıktır. Mevlâna'nın bu sözü son cümlem olsun.

Hepinizi saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Subaşı.

Buyurun Sayın Karaman.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Sayın Başkan, Komisyonumuzun değerli üyeleri; Devlet Hava Meydanlarının Yönetim Kurulu Başkanı, Genel Müdürü ve arkadaşları, Sayıştayın değerli üyeleri; hepinizi saygı ve sevgiyle selamlıyorum.

Devlet Hava Meydanlarının da ilgilendiği konularla yıllarca birlikte çalıştığımız bir kurum olduğu için de birçok arkadaşı tanıyorum ve bu verdiği bilgilerden dolayı da çok teşekkür ediyorum. Funda Ocak Hanımefendi ve arkadaşları hakikaten Devlet Hava Meydanlarında çok büyük işler yaptı. Bu sadece Türkiye değil, dünyanın da takdir ettiği büyük işler yaptı ve sonuçta Türkiye’de havacılık sektörü 2003 yılında 26 aktif havaalanıyla 33 milyon yolcuya hizmet verirken 2018 yılının ilk 11 ayında 56 havalimanıyla 196 milyon yolcuya hizmet verdi. Yolcu terminaleri toplam alanı 541 bin iken 2003-2018 yılları arasında Devlet Hava Meydanları öz kaynak yatırım tutarı ise 2018 yılı rakamlarıyla 10 milyar 377 milyona ulaştı. Ülkemizde sivil havacılığın temellerinin atıldığı cumhuriyetimizin ilk yıllarından bugüne kadar geçen süreçte yaşanan son on altı yıl atılım dönemi oldu. Sayın Meclis Başkanımız Binali Yıldırım’ın Ulaştırma Bakanı olduğu dönemde hava yollarının halkın yolu olması talimatını veren Cumhurbaşkanımızın direktifleriyle hakikaten hava yolunu halkın yolu yapmak için çok büyük mücadele verdi bu kurum. Bu dönemde Türkiye yolcu sayısı bakımından dünyada ilk 10 arasında yer aldı yani diyoruz ya “2023 yılında biz ilk 10 ülke arasına gireceğiz.” diye, böylece Devlet Hava Meydanları, Allah’a şükür, ilk 10’u başardı. Onun için kendilerine tekrar teşekkür ediyorum.

Yılda ortalama yüzde 13 oranında kesintisiz büyüdü yani devletin büyümesinin 2 misli Devlet Hava Meydanları büyüdü, havacılık büyüdü. Bugün Avrupa hava sahasına eklemiş olduğu trafikle ülkemiz ilk sıralarda yer alıyor. Ülkemizin coğrafyasının sunduğu eşsiz imkânlarla İstanbul, Avrupa’da bağlantı sayısına göre 4’üncü sıraya yükseldi, bu yıl içerisinde Türkiye tarihinde en yüksek Avrupa hava trafik payına ulaşmış oldu. Bu büyümenin ve oluşan talebin teknoloji, emniyet, konfor ve kapasite yönünden desteklenmesi için havacılık camiası istikrarlı bir şekilde çalıştı, Devlet Hava Meydanları vizyon ve öngörüsüyle sektörün lokomotifi olarak gelişmelere öncülük etti; yeni düzenlemeler hayata geçirdi, önceliğimiz, büyük nüfusumuzun hava yolunu tercih etmesini sağlamak oldu. Bu da elbette eleştirilen ama gerçekten dünyanın da takdir ettiği yap-işlet-devret yöntemiyle çok daha önemli havaalanları yapıldı ve dünyaya da örnek oldu. Bugün dünyada -ben biliyorum, içinde olduğum için- birçok ülke gelip, havaalanlarının yap-işlet-devretle nasıl yapıldığını, neler olduğunu, ne gibi sıkıntılarla karşılaşıldığını Türkiye’den öğrenmekte. Bu, bizim gurur tablomuz olarak geri döndü. Ayrıca da tabii ki bu yap-işlet-devret havaalanları yapılırken bazı eleştiri konuları da olabilir, eğer bir iş yapıyorsanız elbette ki eleştiriyi de karşılayabilirsiniz. Türkiye’de ilk defa bölgesel bir havaalanı yapmak için kararlar alındı, ben de içinde olduğum için söylüyorum; burada bütün şehirlerimiz haklı olarak havaalanı isterken o zamanki programa göre “Nüfusu 1,5 milyona yaklaşan 3 ilimizin ortasında bir Zafer Havaalanı yapılırsa bu, çok daha başarılı olur.” diye düşünüldü. Hakikaten bu 3 ilin, Uşak, Afyon ve Kütahya’nın yurt dışından gelen de çok vatandaşı vardı ve onların da gelebileceği tahmin edilerek birtakım projeler yapıldı ve havaalanı yapıldı. Yani havaalanları ya da başka kuruluşlar bazen çok kâr eder bazen de bazılarını sübvans etmek zorundasınız yani devletin görevlerinden biri bu. Dolayısıyla bu bölgesel havaalanları da havaalanları çok fazla uzak olmasın diye ondan sonra da çok yapılmadı, artık “her ile bir havaalanı” şekline dönüştürülmeye başlandı. Onun için buradaki olaylardan da ders alınıyor, bunu ben bildiğim için söylüyorum.

Hava ulaşımındaki çok yönlü ve stratejik hamleler ekonomimize de güç verdi; istihdamı olumlu etkiledi, geleceğe taşıyacak olan İstanbul Havalimanı hizmete verildi, stratejik yönüyle dünyanın odaklandığı ve gıpta ettiği bir zor projede de Türkiye muvaffak oldu. Bunun için de gururlanmalıyız. Türkiye Cumhuriyeti'nin aziz gücüne olan inancımızla bir kilometre taşını daha geride bırakmış olduk. Bugün ülkemiz havacılığı, küresel anlamda rekabet edebilir bir seviyeye ulaştı. Bu da havaalanlarındaki serbestleşmenin etkisiyle oldu. Hem özel sektörümüz hem Türk Hava Yolları hem de yurt dışından burada hizmet alan hava yollarının etkisiyle hakikaten havacılık, herkesin bildiği gibi, çok yüksek seviyelerde cereyan ediyor. Hedefimiz bu seviyeyi sürdürülebilir kılmak. 2023 vizyonu, ülkemizin küresel bir merkez olma hedefi olduğu için daha fazla yatırım yaparak, daha da modernleşerek havacılığımızı bu seviyelerin üstüne çıkarmaya çalışmak. Bu doğrultuda yapılan stratejik planlamalarda toplam yolcu sayısının da yılda ortalama yüzde 5,5 büyümeyle devam edeceği öngörüldüğü şu anda Türkiye'de.

Ayrıca da birazcık da seçim bölgem olan Erzincan için de bir şeyler... Hakikaten eksiksiz çalışıyor, çok teşekkür ediyoruz bunun için de çünkü bu havaalanı da aslında bölgesel bir havaalanı, hem Bayburt hem Gümüşhane hem Tunceli'ye hizmet veren havaalanında her şey istediğimiz gibi gidiyor; bunun için de çok teşekkür ediyoruz.

Bu vesileyle de Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğünün başarılarının devamını diliyorum. Hakikaten özellikle tanıdığım için de Funda Hanım bu yap-işlet-devret projelerinde ya da işletmecilikte çok mahir bir kardeşimizdir, ekibi de öyle; onun için de ayrıca çok teşekkür ediyorum ve Komisyon çalışmalarının başarılı geçmesi temennisiyle saygılarımı sunuyorum.

Sağ olun.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Karaman.

Buyurun Sayın Gündoğdu.

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Genel Müdürüm, Ordu-Giresun Havalimanı Türkiye'nin ilk deniz üzerine yapılan havalimanı ve dünyada da sayılı havalimanlarından biri. Gerçekten de ilk yapılırken yolcu kapasitesi açısından çok fazla bir yolcu kapasitesine ulaşip ulaşmaması konusunda bir endişe vardı ama şu anda çok şükür güzel bir çalışmayla Ordu Havalimanı 1 milyon 200 bin yolcu kapasitesine ulaştı ve verimli havalimanlarımızdan biri. Ben, bu havalimanımızda yaz aylarında yaşanan bazı sıkıntılar var, onu dile getirmek istiyorum.

Yaz aylarında uçak seferlerinin fazla olması nedeniyle uçak park yerlerinde problem yaşanmaktadır. 5 uçak park alanımız vardır, bunun artırılmasına dönük bir çalışmamız var mı, yok mu? Yoksa bu çalışmanın incelenip yapılması konusunda bir talebimiz var, onu iletelim istedim.

Ben teşekkür ediyorum, sağ olun.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Gündoğdu.

Buyurun Sayın Özdemir.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Sayın Başkan, değerli milletvekili arkadaşlarım; ben de Sayın Yönetim Kurulu Başkanı ve arkadaşlarına hoş geldiniz diyorum.

Benim kendi seçim bölgemle ilgili bir iki sorum var, arkadaşlar yeterince genel değerlendirmeler yaptılar. Bizim Batman'la ilgili hava mânia sorununuz var, son dört yılda Batman'ın inşaat sektörünü âdeta durdurdu; problem, hava mânia. Batman'ın havaalanıyla arasında daha 10 kilometre olduğu dönemden bugün havaalanının çevresinde âdeta konut alanı hâline geldi. Bu hava mânia sorunu her zaman da gündemde olan bir problemdi ama bakıyorsunuz, özellikle belediye, valilikler, sivil havacılık,

Devlet Hava Meydanları İşletmesi ve Batman'daki garnizon komutanlığında bir koordinasyonsuzluk hâli mevcut ve sürekli problem üretiyor ve sürekli mânia sayısında artış oluyor. Ben Sayıştayın raporuna da baktım, sadece 2015 ile 2016 raporlarında bile 3 mânia artmış ve şu anda bölge 7 katlı, 10 kata kadar inşaatlara müsaade edilmiş ama yan tarafta zamanında, o dönemde inşaatı yapmayan vatandaş, mülkiyet sahibi şu anda mağdur durumda ve 2 kata bile müsaade edilmiyor. Bu, Batman'ın genel bir problemidir, sürekli karşılaştığımız bir problemdir ve bu yılın değil dört yılın, yaklaşık olarak dört yıldır Batman'ın gündeminde olan çok temel bir problemdir. Bu konuyla ilgili özellikle çözüm noktasında sizden, bir irade ortaya koymanızı ve ilgili kuruluşlarla hakikaten ortak bir tavır alınması ve çözüme kavuşmasını talep ediyoruz.

Ayrıca, ben 2014 senesinde Batman'la ilgili sizleri de ziyaret ettiğimde -bizim Batman Havaalanı pisti onarıma girdi, bir yıl Batman Havaalanı kapalı kaldı ve tam da seçim arifesindeydi, malum, vatandaşın da nazlı olduğu dönemdi; her girdiğimiz kapıda bu sorunla karşılaştık- dedim ki: "Bazı yerlerde bu, bu şekilde çözüme kavuşmuş, bu çözümün Batman'da da uygulanmasını talep ediyoruz. Acil pistin normal pist standartlarına kavuşturulması ve herhangi bir pist onarıma girdiğinde o pistin de devreye alınıp vatandaşın mağduriyetinin giderilmesi için talepte bulunuyoruz. Bu konuyu gündeminize alırsanız memnun oluruz."

Üçüncü bir problem de yerelle ilgili, sormak istiyorum: Radar istasyonu var bizim Batman'da, bu radar istasyonunun emniyetle ilgili yani güvenlik standardıyla ilgili ne durumda olduğunu tabii bilmiyorum ama en azından sizin pencerenizde, Devlet Hava Meydanları İşletmesi penceresinde bu radar istasyon alanının güvenliği ne kadar önemlidir? Yani normal sıradan bir vatandaşın çok rahatlıkla gidip sosyal tesis olarak akşamları eğlence yerleri olarak kullanabilme imkânları var mı? Herhâlde çok ehemmiyetli olmasa gerek yani bu tür işlemlerin. Bu konuyu da isterseniz de bir ihbar olarak alabilirsiniz. Batman'daki yerelde bu radar istasyonunun değişik amaçlarla kullanıldığı yerel gazetelere dahi düşmüşken sizlerin de bu konuyla ilgilenmenizi istiyorum.

Ben de teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Özdemir.

Buyurun Sayın Yavuzylmaz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Evet, geneli üzerinde olabildiğince hızlı olmaya gayret ederek konuşacağım, birçok soru var çünkü, bunları size yöneltmek istiyorum.

Üst komisyon raporunda sayfa 18'de ilk 5 havaalanı yolcu sayısı toplam yolcu sayısına, diğer havaalanlarıyla kıyaslandığında yüzde 77,73'ü, kalan 51 havaalanı yüzde 22,27. Yani aslında planlamaya farklı bir açıdan bakarsak ortalama olarak bu 51 havaalanı yani ilk 5'in dışında kalanların ortalama yolcu taşıması yüzde 0,435. 51 havaalanı içinden 1 havaalanına düşen iç hatta 1.991 yolcu, günde, dış hatta 305 yolcu, toplamda da 2 binin üzerinde yolcu. Yani bu da şu anlama geliyor: 10 uçak yani 5 geliş, 5 gidiş, 5 sefer şeklinde iç hatta, dış hatta 1,5 yani 2 uçak bir sefer, toplamda da 6 sefer görünüyor. Bu bakış açısıyla sizin 51 tane havaalanındaki safer sayısı ile ilgili hedefiniz neydi, ortalama bir havaalanında daha önce neydi, önümüzdeki perspektifte nedir, bu bakımdan öğrenmek istiyorum.

Sayfa 51'de gelir-giderleriniz 2009 yılında genel grafikler içinde bir azalma görünüyor, bunun belirgin bir nedeni var mıdır? Aynı zamanda ilerleyen aşamada buradaki koşullar neyse tekrar oluşması durumunda bununla ilgili bir tedbir aldınız mı?

Biz, tabii, Devlet Hava Meydanları İşletmesini değerlendirirken genelde kendi dönemimize denk gelen kısmı itibarıyla çeşitli özelliklerini takdir ediyoruz, çeşitli özelliklerini eleştiriyoruz, geliştirmeye çalışıyoruz. Siz de sunumunuzda aslında ifade ettiniz, 1933 yılında Mustafa Kemal Atatürk tarafından

kurulan kurumumuz daha sonra Bayındırlık Bakanlığına bağlanmış, Ulaştırma Bakanlığına ve 1955'te de Türk Hava Yollarıyla ayrılmış, 2 kurum hâline gelmiş. Bu noktada geçmişle birlikte de takdir edilmesini önemli bulduğumu tekrar hatırlatmak istiyorum.

Kuruluşun 2015 yılı programıyla merkez ve taşra birimlerinde 11.924 kişi çalışması öngörülmüş. Yıl içinde ve sonunda ortalama 9.523 kişi istihdam edilmiş. Bu, yine Sayıştay raporuna yansıyan bir husus. Yüzde 20 eksik istihdam var öngörünüze göre. Burada öngöründe mi bir hata var veya gerçekleştirilmesinde ne gibi problemlerle karşılaşıldı?

Havaalanlarının, 56 havaalanının her birinin kapasite kullanım oranını, güncel olarak 2017 ve 2018 sizden talep ediyoruz. Aynı zamanda da devam eden bu havaalanlarıyla ilgili sözleşme ve ilave iş artışları veya azalışları ve süre uzatımları noktasında da sizden bir değerlendirme listesi rica ediyorum.

Şimdi, Zafer Havaalanı konuşuldu. Özellikle giden Sayıştay raporunda, 2015 Yılı Denetim Raporu'nda, bir önceki Komisyon tutanağında geçtiğimiz yılda yapılan, 2016 yılında Sayıştay temsilcisi "2015 Yılı Raporu'nda yer alıyor, o nedenle gündemden çıkaralım." demiş ve gündemden de çıkarılmış. 2015 raporuna girmiş. Eğer burada sözü edilmese, konuşulmasa Zafer Havaalanı konusu Komisyonda ne öneriler kısmında ne diğer önerilerde, dolayısıyla bunu da dile getirmek bizim bir vazifemiz. Burada şöyle bir husus var -detayına girmeyeceğim vekilimiz girdiği için- deniyor ki: "Öneriye yani Sayıştayın bu konuya dikkat çekmesi ve koordineli bir şekilde giden yolcu sayısının artırılması bu devletin yani Devlet Hava Meydanlarının ama neticede devlet kuruluşu olduğu için her hâlükârda doğrudan, dolaylı Hazine garantili değerlendiriyoruz. Öneriye kuruluş tarafından verilen cevapta "Zafer Bölgesel Havaalanı'nda gerçekleşen verilerin hedeflenen verilerle uyumu ilk işletme yıllarında trafiklerinin henüz oturmaması, yörenin yolcu potansiyelinin hava yolu şirketlerince hat açma düzeyinde oluşmaması nedeniyle arzulanan düzeyde olmamakla birlikte bölgedeki nüfus artış hızı -çok düşük olduğunu biliyoruz- Hükûmetimizin bölgesel hava taşımacılığı ve termal turizmin geliştirilmesi politikaları çerçevesinde tüm Türkiye'de olduğu gibi bu bölgede de hava yoluyla seyahat etmesi beklenen kişi sayısının yakın bir gelecekte artış göstermesi ve ileriki işletme yıllarındaki gelişmelerin tahminleri yakalayacağı beklenmektedir." diyor, tahminleri.

Şimdi, sorum şu: Tahmininiz nedir önümüzdeki yıllarda? Bir de şöyle, durumla realiteyle yüz yüze gelmek için bir araştırma yaptım, o da şu: Şimdi, Kütahya ile Kütahya Havaalanı arası 37 kilometre, otuz beş dakikada yol alınıyor. Ankara'ya gitmek istediğinde bir yolcu yaklaşık olarak 300-350 kilometre mesafede Ankara, İstanbul da 310-330 kilometre mesafede. Bilet almak istediğinde yaklaşık olarak ortalama eğer direkt uçuş yapıyorsa 250 ile 400 TL arasında bir rakama bilet tedarik ediyor. Bizi özellikle bağlayan kısım giden yolcu kısmı olduğu için oradan hareket ediyorum. Ve İstanbul'da da yaklaşık olarak böyle veya Ankara'ya aktarmalı olarak gidiyor ve yol da dolayısıyla bir otobüs seyahatine denk geliyor yani yaklaşık dört, beş saate denk geliyor. Otobüs ücretleri 40-45 TL. Afyon ve Uşak'ta, Afyon 59 kilometre havaalanına, Uşak da 101 kilometre.

Şimdi, bu koşullar altında bir yolcunun Kütahya Havalimanı'na yani Zafer Havalimanından binip de Ankara'ya, İstanbul'a gitmeyi uçakla tercih etmesi zaten mantıklı görünmüyor. Dolayısıyla buradaki özellikle ve özellikle hele hele bir de otoparkın günlük ücretinin 26 TL olduğunu varsayarsak gidip gelecek ve bir de o gibi giderler üzerine binecek. Aynı zamanda servis hizmetleri bakımından da onun da yaklaşık 20 TL'lik bir bedeli var. Hele Afyon'da, Uşak'taysa zaten yola bir saat önce çıkması gerekiyor servis. Kütahya'da bile yaklaşık otuz beş dakika yol alıyor. Dolayısıyla çok fizibil görünmüyor. Bu cazibeyi yaratmak için açıkçası çok iyi bir koordinasyon yaparak bu uçak biletlerinin düşürülmesini

sağlamak gerekiyor. Tren de 40 TL, otobüs de 40 TL ama dediğim gibi hatta daha uzun sürede yolculuk yapılacak olan uçak seyahati 400 TL'lere geliyor hatta yani zamanına göre de 600'leri filan da geçiyor benim gördüğüm kadarıyla.

Aslında konusu oldu ama tekrar bir değinmekte fayda görüyorum, o da şudur: Sayıştayın şu noktaya açıklık getirmesi gerekiyor çünkü yazmış, bu genel konuşmaların arasında kaldı. "Personel istihdamının siyasi etkilere açık bulunması..." ifadesini Sayıştay raporunda neden yazdığıyla ilgili bizi aydınlatmasını ben rica ediyorum.

Sayın Genel Müdürün, üçüncü havalimanı yani İstanbul Havalimanı'yla ilgili "Biz Devlet Hava Meydanları İşletmesi olarak maliyet dışında hiçbir şeyle ilgilenmeyiz." demesini, bunu, gerçekten, bir milletvekili olarak anlayamıyorum, bir mühendis olarak anlayamıyorum. Yani bu şekilde, burada, Komisyon üyelerimizden herhangi birisi bir inşaat yapmak istese bu modelle, bu tip garantiler vererek hiç kimseye yaptırmaz. Hele hele, işçiliğini hesap etmeden, malzemesini hesap etmeden, malzeme akış sürelerini hesap etmeden, bunları belirli bir programa oturtmadan bunu yapması mümkün değil. Binlerce, on binlerce çalışan işçinin devletin güvenli kanatlarının altında çalıştığını hissedebilmesi bakımından mutlaka ve mutlaka bir işverenin bu tür zorlamalarına rağmen ve onlara dayanarak, devlet güvencesiyle resmî koşullar altında yani yanıltılmadan, zorlanmadan edilmeden çalıştığını da, çalışabildiğini de burada bizim toplum ve kamuoyuna gösterebilmemiz gerekiyor.

Değinilmeyen bir konu, İstanbul Havalimanı'ndaki birçok vergiden muaf tutulan mazot konusu. Bu mazotun özellikle çeşitli güney illerimizde çeşitli taşımacılıkta kullanıldığına yönelik iddialar var. Dolayısıyla bu iddiaların da belirli bir tetkiki noktasında hassasiyet gösterilmesini -sizin payınıza düşen kısmı itibarıyla da söylüyorum- talep ediyoruz.

YouTube'da özellikle hain darbe kalkışması gecesiyle ilgili bir video var. Videoda, Devlet Hava Meydanları İşletmesindeki kule ile bu hain darbe kalkışması sırasında mağdur olan ve havada kalan uçakların konuşmaları var, "Military Coup in Turkey Airports Closed" başlığıyla geçiyor. Burada, kuledeki yetkili çok başarılı bir şekilde uçakları yönlendiriyor, panik yapmadan, o stresli durumda bir uçak kazası yaşanmasını engelliyor. Dolayısıyla ben dinlerken de çok etkilendim, kendisini tebrik ediyorum. Eğer bizim Komisyonumuz da uygun görürse, sizler de uygun görürseniz -zaten YouTube'da da var- ben ismini de bilmiyorum ama ilgili personelin ve orada onunla birlikte görev yapan, o stresli durumu çok iyi yöneten arkadaşlarımızın ödüllendirilmesini sizden talep ediyorum.

Güncel olarak, memur, teknisyen, tekniker, mühendis maaşlarınız nedir? Taban, net, ellerine geçen maaşı sizden sormak istiyorum. Bunlara ilave olarak, çeşitli tazminatlar, ilave mesailer varsa, hani, o bağlamda da onları da ayrıca ekleyerek belirtmenizi sizden rica ediyorum.

İnternet sitenizde, resmî internet sitenizde İhale İlanları ve Kiralık Ticari Hacimler sekmesinde 10/12/2018 tarihli yani çok yakın tarihli 2019-2020 yılları serbest piyasadan elektrik alımı ihale metni bulunmuyor. Diğer ihale metinlerinin bir kısmına yer verilmiş ama bu yer almıyor. Teklif veren firmalar kimdi, nasıl neticelendi veya hangi süreçte? Onları sizden talep ediyorum.

"444 34 64" Devlet Hava Meydanları İşletmesi Çağrı Merkeziniz. Birkaç gece aradım, oldukça başarılı, bunu da sizin bilginize sunmak isterim.

Akıllı telefon uygulamanız zor ve karışık bir uygulama, geliştirilmesi gerektiğini düşünüyorum. Bireysel düşüncem değil, aynı zamanda, bu konuyla ilgili uzman olan birçok bizim danışmanımızdan da bu konuda görüş aldım.

Sorumlusu olduğumuz hava sahası ve sizin de Türkiye haritası üzerinde verdiğiniz, bizim de kullandığımız bir hava sahası var. Kayıtlarınızda Ege ve Akdeniz, Kıbrıs hava sahalarında, o bölge açıklarında herhangi bir yolcu uçağımız herhangi bir tehlike yaşadı mı, bir tehdide maruz kaldı mı? Bildiğimiz üzere, bölgemizde ciddi anlamda sıkıntılı durumlar söz konusu.

Şimdi, Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü Havacılık Acil Yardım ve Güvenlik Dairesi Başkanlığı Birim Yönetmeliği var. Burada sayfa 9, 10'da -yani burada güvenlik hizmetinin geniş kapsamlı olarak çok önemli olduğuna da vurgu yaparak bunu darbe teşebbüsüyle bağdaştırarak söylüyorum, ardından sorumu soracağım- diyor ki: "Halkın, yolcuların, mürettebatın, yer personelinin, bina ve tesislerinin, sivil havacılığa karşı yerde ve havada meydana gelebilecek her türlü yasadışı eylemlere karşı korunması ile ilgili kurum ve kuruluşların görev, yetki ve sorumlulukları kapsamında gerekli koordinasyonu sağlamak. Yeni yapılan ve tadil edilen havalimanlarının ve diğer taşra teşkilatlarına ait plan ve projelerine, güvenlik unsurunun da dâhil edilerek hazırlanmasını sağlamak/sağlatmak." 15 Temmuz hain darbe girişimiyle ilgili, eksikleriniz veya bu konuda daha kendinizi geliştireceğiniz noktalarla ilgili bir rapor tanzim ettiniz mi? Aynı zamanda, havalimanlarımızda, var olanlarda ve inşa edilmekte olanlarda sığınak var mıdır veya projelerde sığınak değerlendirmesi yapma planınız var mıdır?

2018 yılı Tablo 18'de daha önce verilen Hava Seyrüsefer Yardımcı Cihazları ve Kolaylıkları Tablosu'nun sizden güncelini rica ediyorum.

Kurum olarak işletme gelirlerinizin yüzde kaçını garanti ödemesi olarak yaptınız? Garantilere vermiş olduğunuz yurt içi ve yurt dışı ortalama maliyet euro cinsinden nedir bu yap-işlet-devretlerden kaynaklı olarak?

BAŞKAN – Toparlıyor muyuz Sayın Yavuzylmaz?

DENİZ YAVUZYLMAZ (Zonguldak) – Evet, toparlıyorum.

Çok önemli bir konu, benim bölgemle ilgili çok güncel bir sorun, yıllardır çözülemeyen bir sorun: Zonguldak Çaycuma Havaalanı. Zonguldak Çaycuma Havaalanı Zonguldak'a 55 kilometre, Bartın'a 30, Karabük'e 90 kilometre uzaklıkta. Ayrıca, havaalanı, demir yolu güzergâhı üzerinde. Havaalanı şu anda devam etmekte olan Türkiye'nin en büyük limanlarından biri olacak ve bölgenin ve Türkiye'nin ihracat merkezlerinden biri olması planlanan Filyos'a da sadece 7 kilometre mesafede yani çok kritik. Bu noktada, maalesef, iç hat seferleri yapılmıyor, şu anda yok, Almanya'dan uçuşlar geliyor. Yani Zonguldak'tan İstanbul'a uçmak istiyorsanız önce Almanya'ya uçup sonra oradan... Eğer İstanbul'a giderseniz kara yolundan daha hızlı gitme ihtimaliniz var ama tabii ki çok pahalı. O nedenle, sizden bu konuda ciddi bir talebimiz var ve bölge halkı olarak, sadece Zonguldak olarak değil; Karabük ve Bartın olarak da ve Filyos Liman Projesi'nin ne kadar kıymetli olduğunu bilen bütün devlet erkânı ve bütün bürokrasi ve tüm partiler adına talep ediyorum. ILS cihazı eksikliği vardı. Siz aydınlatırsınız, bu cihazın alındığı noktasında... Çünkü Türk Hava Yollarının böyle bir talebi var. Aynı zamanda, pistin uzayıp genişletilmesiyle ilgili bir konu var. Bu ILS cihazının montajlanıp oradan kuleye yani terminal binası hattına, o bölgeye kadar bir kablunun çekilmesi, bunun ihalesinin yapılması, bunlar gerekiyor. Yalnız, bizlere ifade edilen, Hazine ve Maliye Bakanlığının "Havaalanının etrafı davalık gibi." bir dikkat çekmesi -aslında havaalanı bölgesi içinde kalmayan ama yan komşu arazi diyelim- söz konusu olmuştu. Ancak daha sonra bu yanlış anlaşılma düzeltildi. Ona rağmen şu anda Zonguldak'ta maalesef ve maalesef hiçbir çalışma yok. Bu doğrultuda, sizden -dediğim gibi- bir milletvekili olarak, Zonguldak halkını da temsil eden biri olarak bu konuda artık Zonguldak halkını cezalandırmamanızı, kurum olarak ve bir an önce havaalanının artık uçuşlara açılmasını sizden talep ediyorum.

BAŞKAN – Sayın Yavuzylmaz...

DENİZ YAVUZYLMAZ (Zonguldak) – Bir son noktayı koyuyorum ve tamamliyorum.

5 Nisan-20 Nisan 2014 tarihleri arasında İzmir Seferihisar’ın Doğanbey bölgesinde hazineye ait arazi tespiti ve fotoğraflaması yapan İzmir maliyesi Milli Emlak bölümünde görevli memur Metin Mehmet Kaya Bey bir anda ortaya çıkan ve süratli ve ani manevralar yapan savaş uçakları ile bir askeri helikopterin gökyüzünde tanımlanamayan bir cisimle aynı karede 7-8 ayrı fotoğrafla görüntülemiştir. Yaşanan bu olay sizin radar kayıtlarınıza yansımış mıdır? Nasıl yansımıştır? 2014-2018 yılları arasında radarlarınızda tanımlayamadığınız uçan cisimler var mıdır? Bunlar tanımlanamayan casus uçak niteliğinde olabilir, tanımlanamayan cisim niteliğinde olabilir, “drone” noktasında olabilir. Bu konunun AR-GE’sini de yaptığımız için bu noktada da sizden yazılı olarak görüş talep ediyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Yavuzılmaz.

Buyurun Sayın Kara.

ESİN KARA (Konya) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğümüze ve Yönetim Kuruluna hoş geldiniz diyorum.

Funda Hanım’a alanında çok başarılı olduğu için teşekkür ediyorum çünkü konusuna çok hâkimdi, sunumunda hiç okumadı, direkt bütün konuları tek tek söyleyebildi bize. Bir de kadın bir genel müdür görmekten onur duyuyorum.

Ben öncelikle, teknik konulara girmeyeceğim, Sayın Mevlüt Karakaya Başkanım büyük ihtimalle o konulara girecek diye ben girmiyorum.

Kısaca, benim bir şeyim olacak. Konya Vekiliyim. Konya’da biliyorsunuz ki 3. Ana Jet Üssü var ve biz, sivil havaalanına sahip değiliz, sadece askeri bir havaalanını iç hatlarda İstanbul’a uçuşlarda kullanıyoruz. Tabii ki biz bu konuda mağdurusuz. Açıkçası, dış hatlarımız da sadece hac döneminde kullanılmakta. Konya olarak hem dış hatların hem de Türkiye genelinde iç hatların çalışmış olduğu sivil bir havaalanına ihtiyacımız var. Bu sizin yakın, orta, uzak vadede projeleriniz içerisinde var mıdır? İnşallah, yakın projelerin içerisinde olmasını bir Konya Vekili olarak talep edeceğim.

Bir de o zaman, teknik konuda sadece bir konuya değineyim. Şüpheli alacaklar kısımları var. Bunların da bir kısmında yüzde 95 civarında galiba teminat var ki karşılık ayrılmamış, diğerlerinde yok. Bunları, bir teminat yoksa alabilme risklerimiz nedir? Bu şüpheli alacaklar ileride bizim için bir sorun oluşturacak mıdır? Bunlarla ilgili bir yazılı bilgi verirseniz...

Teşekkür ediyorum, başarılar diliyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Kara.

Buyurun Sayın Kartal.

İRFAN KARTAL (Van) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Ben de samimiyetle söylüyorum ki Genel Müdürlüğümüze zevkle dinledim.

Söz konusu havaalanı olunca ben de bir Van Milletvekili olarak Türkiye’de turizmde önemli bir yeri olan Van şehrimizin ve bizim için hayati bir konu olan havaalanı konusunda kendimi konuşma mecburiyetinde hissediyorum.

Van'ımız Türkiye'mizin en uzak yeri, Ankara'ya 1.200, İstanbul'a 1.700 kilometre, turizmde 6'ncı mega proje konumundadır ve bizim için havaalanı olmazsa olmazların başında geliyor. Gerçekten, Van Ferit Melen Havaalanı Van Gölü'ne yakın bataklık bir kısım doldurularak yapılan bir havaalanıdır, oldukça da güçtür ama yapılan çalışmalardan çok memnunuz.

Diğer bir konumuz, Akdamar Adası'nda kilise ayinleri döneminde bazı sıkıntılar yaşıyoruz. Yapılan onarımların o tarihlere özellikle rast gelmesi bazı sıkıntılara neden olmuştur.

Bir de havaalanına yakın birkaç yerde kamulaştırma için bekleyen vatandaşlarımızın sıkıntıları vardır. Tabii, bu da ülkemizdeki parasal konularla ilgilidir. İnşallah, yakında bu sorunları da aşacağız.

Ben tekrar Genel Müdürümüzü, ekibini yaptığı çalışmalardan dolayı kutluyorum, hepinize selam ve saygılarımı sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Kartal.

Buyurun Sayın Karakaya.

MEVLÜT KARAKAYA (Ankara) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Ben de Devlet Hava Meydanları İşletmesi Yönetim Kurulu Başkanına, Genel Müdürlüğe ve üst düzey yöneticilerine, kamu kurum ve kuruluşlarımızın değerli temsilcilerine hoş geldiniz diyorum. Çalışmaların kurumumuza ve ülkemize katkı sağlamasını öncelikle diliyorum.

Sayın Başkan, aslında, birçok konu konuşuldu, ben belki spesifik bir iki konuya değineceğim. Esin kardeşim “Mevlüt Bey bahseder.” diye düşündü herhâlde yani daha önceden konuşmadık. Dolayısıyla kendisi şüpheli ticari alacakları dile getirdi, hakikaten benim de raporda gördüğüm önemli konulardan biri oydu. Biri de yine Sayıştayın diğer önerilerinde de özellikle bazı şüpheli duruma düşen alacakların mali tablolara yansıtılmaması konusunda önerileri var. Herhâlde o öneriler ciddiyetle dikkate alınacaktır diye düşünüyorum.

Tabii, geçen dönem de ben aslında kurumla ilgili değerlendirmeleri yaparken söylemiştim. Nakit açısından gerçekten güçlü bir kurum. Bu anlamda, bakıldığında, özellikle cari ve nakit rasyoları açısından gerçekten nakit durumu iyi olan ve daha çok da döviz olarak bankalarda tutulan bir nakit durumu var. Tabii, dövizde dalgalanmalar oluyor, artışı da olur, eksisi de olur ama döviz dalgalanmalarına karşı herhangi bir “hedging” anlamında bir şeyleri oluyor mu, onu doğrusu merak ediyorum.

Yine benim bilançolardan gördüğüm –çok yalın ve sade bir bilançosu var aslında Devlet Hava Meydanları İşletmesinin- dipnotlardan aldığım bilgilerden sigortayla ilgili bir konu kafama takıldı. Yani hem dâhilî hem de haricî olarak da 2 milyar, 3 milyara yakın bir aktif büyüklüğünün sigortalı olduğunu görüyoruz. Bu da yaklaşık yüzde 30-32'lere geliyor yani oransal olarak normal bir durum. Dâhilî sigorta fonunu merak ediyorum, daha doğrusu dâhilî sigorta fonu var mı “dâhilî sigorta” denildiğine göre? Bunu hangi durumlarda kullanıyorsunuz? Oransal olarak yani iş hacmiyle şeyi nedir, daha büyütülebilir mi? Doğrusu onun şeyini merak ettim.

Bir de ödenen sigorta primlerini, hem dâhilî hem de haricide katlanılan yani kuruma gelen bir yük var mı, onu merak ettim.

Efendim, aslında geçen dönem de söylemiştik, bu KİT'lerin bir kısmında var, bazı Sayıştay denetçilerimiz, gruplar bu konularda çok titizlik gösteriyorlar, kıdem tazminatları konusu. Yani kıdem tazminatlarının mutlaka mali tablolara yansıtılması gerekiyor, bu birçok açıdan önemli. Yani kamu iktisadi teşebbüslerinin bu ve benzeri konularda, özellikle Muhasebe Uygulama Genel Tebliği'nin hükümlerini yerine getirme konusunda daha titiz davranmaları gerektiğini düşünüyorum. Yani bir şeyin illa vergi mevzuatı açısından zorunlu olup olmaması değil, biz burada sonuçta mali tabloları

vergi mevzuatına göre hazırlanan mali tablolar değil, gerçekten bilgi amaçlı olarak hazırlanmış, mali durumu, finansal durumu sağlıklı bir şekilde görmeyi hedefleyen ve onlar üzerinde de değerlendirme yapan bir Komisyonuz. Onun için, mali tabloların mümkün olduğu kadar gerçeği yansıtmasında fayda var. Bu eksiklik –ben sürekli de tekrar edeceğim- birçok KİT’imizde var. Özellikle UFRS’lere tabi olan KİT’lerimizde, Uluslararası Finansal Raporlama Standartları’na, TMS’ye tabi olanlar bunları, bu tür karşılıkları zorunlu olarak gösteriyorlar.

Yine benim asıl belki bir tık geriye giderek söylemem gereken şey şu: Mali tablolar dip notlarıyla bir bütündür. Yani maalesef her ne hikmetse, her nedense bu dip notlar konusunda gerekli özen gösterilmiyor. Nitekim burada verilen raporlarda da dip notların böyle çok üstünkörü ele alındığını, özellikle gelir tablosunda detay kalemlerde yani standart formatta olması gerekenlerin -detay demeyeyim, detay belki çok daha farklı olabilir- verilmediğini, özet verildiğini yani orada baktığımızda bir mali tablo okuyucusu olarak aslında belli konuları değerlendiremediğimizi ifade etmek istiyorum. Yani Sayıştayımızın da özellikle bu konulara dikkat etmesinde fayda var.

Yine mali tablolarda “gelecek yıllara ait gelirler” diye bir kalem var işte o detayları göremediğim için oradan okuyamadım. Ya bu kalem nedir, ben bunu merak ediyorum hem de uzun vadeli yabancı kaynaklar içerisinde yer alan bir kalem yani uzun vadeli bir depozito mudur, yanlış mı kaydedildi, doğrusu merak ettim.

Efendim, bunun haricinde öğrenmek istediğim bir başka husus, Adana Havalimanı’yla ilgili soruldu, daha önce ben geçen dönem de bunu dile getirmiştım. Aslında burası daha önce 2019’da bitecekti ama bugünkü sunumunuzdan benim anladığım kadarıyla 2021. Bu çalışmalar devam ediyor, dünyanın en büyük havaalanlarından olacak, diğer havaalanlarına inemeyen çok büyük uçakların, A380’lerin de inebileceği, bu anlamda bölgenin büyük bir havalimanı olacak. Bunu bir kenara bıraktığımızda, özellikle Adana’daki Şakirpaşa Havalimanı’yla ilgili durum her zaman bir tartışma konusu oldu, şehrin merkezinde olması, geniş bir alan olması, buranın ranta açık olması tartışma konularının başında geldi, bugün de hâlen tartışılıyor. O konuyla ilgili benim size yönelttiğim geçen dönemki bir soru vardı, bu konuda sizin verdiğiniz cevapta özellikle bu havacılıkla ilgili yani “Alt kırılmalarda sadece ticari değil diğer alanların da olabildiği ve bunların haricinde de bir B planının olabileceği.” şeklinde bir yorumunuz olmuştu. Öyle bir B planı bizimle paylaşabileceğiniz uygunluğa gelişt mi, öyle bir B planı var mı, yoksa hâlâ muallakta mı? Yani buranın ne olacağıyla ilgili öngörüleriniz ya da planlamalarınızla ilgili bizimle paylaşacağınız bilgiler varsa onları doğrusu yazılı olarak da olsa istiyorum.

Sayın Genel Müdürüm, bir başka -teknik olarak takılma demeyeyim de- görme anlamında bir konu, bu millî maliyetlerin hesaplanması konusu var, seyrüsefer maliyetleriyle alakalı. Bununla ilgili EUROCONTROL’un kabul ettiği belli bir hesaplama biçimi, sistemi var. Dolayısıyla ortak ücret, ortak yolcu ücreti sistemi gibi bir sistemi benimsemiş durumda. Biz de ona göre hareket ediyoruz. Benim burada merak ettiğim, Türkiye bu millî maliyetler açısından bakıldığında 6’ncı sırada, 1’inci sırada Fransa var ki 2016 rakamlarıyla bakıldığında bu ortak maliyet içerisinde 1 milyar 200 milyon civarında bir rakama denk geliyor. Bizimki bunun yarısından daha az 400 küsur civarında zannediyorum, birim maliyetleri itibarıyla bakıldığında 67,25. Yine oradaki ülkelerin “range” alanına baktığımızda 22 ile 100 küsur arasında da değişebiliyor birim maliyet anlamında. Ben şunu merak ediyorum: Mesela son 2016, 2017’nin, bunun mutlaka bir hesap tablosu vardır bu millî maliyetin oluşum hesap tablosu. Bunu görebilir miyim ya da en azından bununla ilgili dikkate alınan o gider kalemlerini yani doğru bir hesap yapılıyor mu, yapılmıyor mu, işin doğrusu, biraz o konuda tereddüt de hâsıl oldu, onun için istiyorum.

Efendim, bunların haricinde, tabii, Ankara, Ankara ülkemizin başkenti. Dolayısıyla tabii, başkent olmanın yanında, siyasi bir şehir olmanın yanında Ankara aynı zamanda da bir üretim, bir ticaret şehri de, bazen bu yönü unutuluyor. Ankara’da Esenboğa Havalimanı gerçekten güzel çalışıyor, ora da bildiğimi kadarıyla yine 2023 yılında herhâlde süresi tamamlanacak yap-işlet-devret kapsamında. Özellikle dış uçuşlar anlamında, yabancı yolcu anlamında verilen garanti yerine getirilemiyor ama diğerinde kat kat artıyor bildiğim kadarıyla ve Ankara’dan da yurt dışına direkt uçuşlar konusunda her zaman şikâyetler geliyor. Özellikle Ankara’daki iş adamları olsun, Ankara’dan yurt dışına uçan tüm kesimler bu konuda rahatsızlıklarını dile getiriyorlar. Şu anda ne oldu bilemiyorum ama birkaç ay öncesinde Sayın Bakanın bu konuda “Bu çileyi bitireceğiz.” şeklinde açıklamaları vardı, bunu ben en azından bir dile getirmiş olayım, son durumu öğrenmek istiyorum.

Bir başka husus da tabii sürekli geliyor, bizim planlamayı yaparken daha uzun vadeli, uzun perspektiften bakmamız gerekiyor, belki bugünden yarına değil ama Ankara’yla ilgili, başkentle ilgili bu konuda bir projeksiyonunuz var mı? Dolayısıyla Ankara’da yeni bir havaalanı ihtiyacı ne zaman ortaya çıkacak, bu nasıl olabilir? Bunlarla ilgili bir projeksiyonunuz var mı, bir planınız var mı, bunu da merak ediyorum.

Başkanım, planladığımdan daha fazla vakit aldım. Ben tekrar çalışmaların, burada alınan kararların yine kurumumuz açısından, ülkemiz açısından bir katkı vermesini, fayda getirmesini diliyorum.

Sayın Genel Müdüre ve yönetim kurulu üyelerine ben de gerçekten yaptıkları düzgün çalışmalar dolayısıyla teşekkür ediyorum.

Tabii ki burada yapılan eleştiriler, gündeme getirilen konular, işin siyasi taraflarını bir kenara bırakacaksa son derece değerli ve bunların da dikkate alınması gerektiğini ifade ederek hepinize saygılarımı sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Karakaya.

Buyurun Sayın Sertel.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Sayın Genel Müdür, sorularıma yazılı ve ayrıntısıyla yanıt verirseniz çok memnun olurum.

Doğduğum kent Eskişehir turizmin başkenti. Eskişehir Hasan Polatkan Havalimanı konusunda konuşacaktım, Eskişehir Teknik Üniversitesi tarafından işletilen ama benim çok kıymetli arkadaşım Eskişehir Milletvekili Utku Çakırözer hemşehrim geldi, o konuyu o size ayrıntısıyla konuşacak. O nedenle yaşadığım kent ve temsil ettiğim kent İzmir’le ilgili bazı bilgileri, sizin bildiğiniz bilgileri sizinle paylaşmak istiyorum. İzmir’de Adnan Menderes Havalimanı’nın 30 milyon kapasiteli olduğunu siz söylediniz ve yaklaşık 12,8 milyon yolcuyla bir hizmet verdiğini de siz dile getirdiniz. Öyleyse orada bir hava meydanının daha yüksek kapasiteyle çalıştırılabilme ve daha çok yolcu taşıma olanağı var. Yani İzmir’den yurt dışına, ben baktım, 51 destinasyona 29 hava yolu firması 27 ülkeye direkt uçuşlar yapıyor. Ama bunların içinde ne yazık ki Türk Hava Yollarının sadece 5 ülkeye direkt uçuş sağladığını, bunların da Almanya’nın Berlin, Hamburg, Münih, Stuttgart yani Türk işçilerinin uçuşları nedeniyle ve iş adamlarının Almanya’yla olan irtibatı nedeniyle konulduğunu, Fransa’nın Paris, İran’ın Tebriz, İtalya’nın Roma ve Kuveyt, buralara direkt uçuşları olduğunu... Aslında İzmir’in bir aktarma merkezi olması, üçüncü aktarma merkezi olması gerekirken bunun yapılmadığını ve İzmir’in bu konuda, direkt uçuşlar konusunda ve aktarma uçuşlar konusunda cezalandırıldığını düşünüyorum. Bunu açıklıkla söylüyorum çünkü bir cezalandırma da şurada var: Türk Hava Yollarının İzmir-Ankara seferlerini AnadoluJet’e havale etmesi ve Türk Hava Yollarının kendi uçaklarını Ankara-İzmir arasında çalıştırmaması da hem Ankara’nın İzmir’le irtibatını kuranlar için hem de İzmir’in Ankara’yla irtibatı

olanlar için bir cezalandırma anlamına gelmektedir. Türk Hava Yollarının burayı tamamen AnadoluJet'e bırakmasının hizmet alımı açısından ve hizmetin sunumu açısından da İzmirli'lere ve İzmir-Ankara arasında uçanlara büyük bir sıkıntı yarattığı ve yaşattığı gerçeği ortadadır gerek rötarlar açısından gerek uçak seferlerinin azlığı açısından. İzmir-Ankara arasında her hafta, haftada 2 kez uçan bir arkadaşınız olarak bunları, tespitlerimi söylemek istedim.

Şimdiki sorularım da... Güncele ilişkin sorular var ve Sayıştayın raporlarına ilişkin açıklamalarından bizim çıkardığımız sorular var. Bunların da bize bildirilmesinde bizim bilgi sahibi olmamızın yanı sıra KİT Komisyonundaki arkadaşlarımızın da, denetleme görevini yerine getiren arkadaşların da bilmesinde büyük yarar var.

2016 yılı sonu itibarıyla, işletilmekte olan 49 havalimanından sadece 7'sinin kâr ettiği, gider azaltıcı tedbirlerin alınması gerektiği ifade ediliyor Sayıştay raporunda; 2016 yılı raporu, sayfa 63. Tabii, bu 2017 ve 2018 yıllarında ne olduğunu bilmiyoruz yani bu 7 havalimanımız mı sadece kâr ediyor, yoksa 7'den 5'e mi düştü kâr edenler ya da 7'yi 14'e mi çıktı, bilmiyoruz. Bunun rakamsal dökümünü de ben sizden talep ediyorum. Çünkü 2017-2018 yılları arasında hangi havalimanları ne kadar zarar etti, hangi havalimanları ne kadar kâr etti, bize açıklıkla belirtirseniz bizim buradan çıkaracağımız sonuçlar da hem sizin çalışmalarınızın denetlenmesi açısından hem de niçin zarar ettiği açısından belki bize bir ışık tutar.

Uçuş başına sefer maliyeti en pahalı olan ilk 5 havalimanının isimlerini istiyorum. Uçuş başına da en düşük maliyetli olan havalimanları hangileri, onu da ben talep ediyorum çünkü bunun işletmecilik açısından ve hava meydanları işletmeciliği açısından da önemi vardır diye düşünüyorum.

Kamuoyunda sıklıkla tartışıldı ve hâlâ tartışılıyor ve tartışılacak bir müddet daha: Üçüncü havalimanının yapımı sırasında işçilerin ölümü, kötü çalışma koşullarıyla ilgili arkadaşlarımız sorular sordu ama bu soruları ben de sormak istiyorum. "Odalarımız tahtakurusu, pire dolu. Yani, her gün 2 ölü çıkıyor." iddiaları var medyada, basında çıktı, "Her gün yaralanan arkadaşlarımız var." ifadeleri kullanıldı. Siz bununla ilgili, inşaat süresince işçilerin çalışma ortamlarıyla, şikâyetleriyle ilgili bir çalışma yürüttünüz mü orada? Çünkü size hizmet veriyor sonuçta taşeronda da çalışsa, başka şirketler bazında inşaat işinde de çalışsa. Böyle çalışma koşullarına ne gibi çözümler getirildi?

Hava yolunun yapımında toplam kaç işçi çalıştı? Yapımından bugüne kaç işçi kazası yaşandı? Yaşamını yitiren veya yaralanan işçilere tazminat ödendi mi? İş Kanunu'nun 36'ncı maddesine göre kamu makamlarının asıl işveren olduğu projelerde kamu makamları işçilerin maaşlarının düzenli ödenip ödenmediğiyle yükümlüdür yani ona ilişkin. Buna göre, hâlâ üçüncü havalimanı işçilerinin ödenmeyen ücretleri var mı, varsa ne kadar? Yani, bunu arkadaşlarımız da dile getirdi, Kemal Bey ve buradaki arkadaşlarımız da. Tabii ki Mevlüt Bey'in de bahsettiği gibi, şeffaflık asıl meseledir; yani, biz şeffaf olmalıyız, hesaplarımız şeffaf olmalı, rakamlar şeffaf olmalı; zaten Sayıştay da bunun için denetlemeler yapıyor. Ama üçüncü havalimanının harcamalarını bizim denetleyebilmemiz için, yani bakabilmemiz için mutlaka ihale şartnamesini KİT Komisyonu üyelerine vermeniz de, bu da yetmez, kalem kalem yapılan harcamaların da bizim tarafımızdan bakılmasında yarar görüyorum çünkü bu şeffaflık aslında ne kadar para harcadığımızı, ne kadar harcama yapıldığını ortaya koyacağı gibi belki de asılsız iddiaların önüne de geçecek bir açıklıktır. Yani, şeffaflıktan kimseye zarar gelmemiştir, size de zarar mutlaka gelmeyecektir.

Kanuna göre, işçilerin ödenmeyen ücretlerinin müteahhit firmaların hak edişlerinden kesilerek işçilere ödenmesi gerekiyor; buna istinaden ödeme yapıldı mı, hâlen alacaklı işçi var mı diye bir kez daha tekrar ediyorum.

Son sorum şu: Bu kurum tarafından kiralanan, yap-işlet-devret yöntemiyle verilen havalimanları için yolcu garantileri nedeniyle yüksek miktarlarda ödemeler yapılmakta. Örneğin Milas-Bodrum Havaalanı'ndaki bir önceki işletmeci olan firmaya yılda 3 milyon 26 bin 787 yolcu garantisi verilmiş ancak gerçekleşen yolcu sayısı 2 milyon 771 bin 88 kişi olmuş, kişi başına 15 avrodan 8 milyon 263 bin 950 avro yolcu garantisi ödenmiştir.

Yine, Zafer Bölgesel Havalimanı için -arkadaşlarınız bahsetti- 4 milyon 73 bin 18 yolcu garantisi verilmiş fakat gerçekleşen yolcu sayısı 170.534 olmuş. Öngörülen yolcunun sadece yüzde 4'ü gerçekleşmiş ve bu kurum bu nedenle, iç hatlar nedeniyle 20 milyon 856 bin 848 avro fark ödemek zorunda kalmış. İzmir'den garanti edilen yolcular için 10,6 milyon avro ödeme yapılmış.

Şimdi, soruyorum ben: Kiraya verilen hangi havaalanlarında yolcu garantisi verilmiştir? Bu havaalanlarında verilen yolcu garantisi sayıları, gerçekleşen, fiili yolcu sayısı ve yolcu başına ödenecek tutar nedir? 2017 ve 2018 yıllarında yolcu garantisi nedeniyle ayrı ayrı toplamda ne kadar ödeme yapılmıştır? Zafer Havalimanı'nda 2017 ve 2018 yılında gerçekleşen fiili yolcu sayısı nedir? Bu havalimanı için 2017 ve 2018 yılında ödenen yolcu garanti ücreti nedir? Döviz kurlarındaki yükseliş nedeniyle yolcu başına, döviz üzerinden ödenmesi taahhüt edilen ücretlerde indirime gidilmiş midir? Yeni İstanbul Havalimanı için "Yolcu garantisi söz konusu ancak ücret tarifelerinin para birimi ve tutarlarında, kamuya ilave yük getirmemek adına, düzenlemeler yapılır." deniliyor. Yeni İstanbul Havalimanı'nda ve diğer havalimanlarında döviz üzerinden garanti ücretlerinin Türk lirasına çevrilmesi söz konusu mudur, olabilir mi? Yolcu garantisi verilecek havalimanları için nasıl bir çalışma yapıyorsunuz? Yolcu sayısını belirlerken hangi kriterlere dikkat ediyorsunuz?

Tabii ki Türk Hava Yollarının ve Devlet Hava Meydanlarının bizim ülkemizin çok önemli kurumları olduğunu hepimiz biliyoruz. Bizim amacımız, burada başarıyı sağlamak ve yapılan hizmetlerin Türk toplumunun, insanlarımızın, gerçekten Türkiye'nin geleceğine yönelik, kalkınmasına yönelik çabalar olması gerektiğine inanıyoruz. Ama bütün bunlar bizim o hava meydanlarında ya da o inşaatlarda, o yapım sırasında can veren işçilerin ya da kötü koşullarda çalıştırılan işçilerin haklarını savunmamamızı gerektirmez. Bunun için, en büyük güvence devlet güvencesidir ve devlet güvencesinin de en büyük temsilcisi siz olmaktadır. Taşeron işçilerin, taşeron şirketlerin, taşeron firmaların insanların yaşamlarını ve insanların hayatlarını yok eden ve kaybettiren bir anlayışla kötü çalışma koşullarını denetlemek de aslında sizin asli göreviniz. Bu görevde, sanıyorum, biraz eksikliğiniz var; bunu da bir eleştiri olarak kabul edin.

Teşekkür ediyorum, saygılar sunarım.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Sertel.

Buyurun Sayın Tan.

AHMET TAN (Kütahya) – Teşekkür ederim.

Sayın Başkanım, Sayın Genel Müdürüm ve ekibi ve kurumlarımızdan gelen değerli temsilciler; ben de sizleri sevgiyle, saygıyla, muhabbetle selamlıyorum. Toplantımızın da hayırlara vesile olmasını dileyerek sözlerime başlıyorum.

Ben, tabii ki, Samsun Milletvekilimiz Sayın Kemal Zeybek Bey'in konuşması üzerine söz almış bulunuyorum. Konu tabii ki Zafer Havaalanı; Zafer Havalimanı'yla alakalı birtakım ifadelerinden dolayı bu sözü aldım. Tabii ki yani muhalefet, yapılan işleri eleştirecek, beğenmeyecek, itibarsızlaştırmaya çalışacak; bunu anlamaya çalışıyoruz ama işin doğrusu, yani, bütün bunları ifade ederken yapılan işlerin de, yapılan hizmetlerin de takdir edilmesini beklemenin bir iktidar olarak bizim de en doğal hakkımız olduğunu düşünüyorum. Ben en son konuşmasında Deniz Bey'in bu takdir ifadelerini de

saygıyla sevgiyle karşılıyorum, kendisini tebrik ediyorum. Yani -muhalefet anlamında- iktidar hizmet etse her bir tarafından yanlısını, eksikliğini vesairesini bulmaya çalıştıkları bir ortam doğuruyor, zaten yatırım ve hizmet etmeseniz farklı bir şekilde eleştirilere maruz kalıyorsunuz. Yani, bunun da bir orta yolunu tutturmak lazım.

Tabii, konumuz Zafer Havalimanı. Oradan şuraya geleceğim: Yani, bir sürü rakamlara boğuldu konu ama ben çok sade bir şekilde şunu anlatmaya çalışıyorum, çalışacağım: Bu bölge Afyon, Kütahya ve Uşak bölgesidir ki bu havalimanının hizmet ettiği alan bu alandır, bu 3 ilimize hizmet vermektedir, bölgesel havalimanıdır. O bölgenin sanayisini, turizmini, özellikle termal turizmini, tarih turizmini, kayak turizmini ele aldığımızda aslında bu havalimanının o bölgede ne derecede bir anlam ifade ettiğini rahatlıkla anlayabiliyoruz. Ama işin doğrusu garipsediğim bir hadise daha oldu. Yani, bu defa Zonguldak Milletvekilimiz Deniz Bey kendi bölgesine birtakım hizmetleri talep ederken Zafer Havalimanının aynı şartlarda olmasına rağmen yapılmasının gereksiz olduğuna dair bir ifade kullandı.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ben BAKKA Raporu’na göre...

AHMET TAN (Kütahya) – Sözümü kesmeyin lütfen, ben sizin sözünüzü kestim mi?

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ama doğru bir bağlam yapmıyorsunuz, düzelterek devam edersiniz.

AHMET TAN (Kütahya) – Müsaade edin, düzeltiriz sonra.

BAŞKAN – Bakın, Sayın Tan konuşuyor Sayın Yavuzyılmaz, lütfen.

AHMET TAN (Kütahya) – Yani, bu konuyla alakalı başka bir bölgenin yatırım yapılmasını engelleyecek...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ben bilimsel bir parametreye dayanarak...

AHMET TAN (Kütahya) - ...veyahut da bu ifadeleri kullanacak hakkı olmadığını düşünüyorum. Bırakın da onu ama Hükümet ama o bölgenin insanları takdir etsin. Yani, siz, sizin bölgenizle ilgili olan yatırımları, hizmetleri pekâlâ söyleyebilirsiniz ama başka bölgeyle ilgili, alakalı “Bu hizmet olmasın.” demenin çok yakışık almadığını ifade etmek istiyorum.

Şimdi, bu sistem yap-işlet-devret modeli. Yatırım maliyeti 50 milyon lira, bu rakam.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ben öyle bir şey demedim.

AHMET TAN (Kütahya) – Ben sizin cümlelerinizi geçtim, şimdi Kemal Bey’e söylüyorum, lütfen sözümü kesmeyin.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – “Hizmet verilmesin.” demedim.

BAŞKAN – Sayın Yavuzyılmaz, lütfen karşılıklı konuşmayalım.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Olan havaalanını kaldıracak hâlimiz yok.

AHMET TAN (Kütahya) – İfadelerinize bakın tekrar Deniz Bey.

BAŞKAN – Sayın Tan, lütfen devam edin.

AHMET TAN (Kütahya) – Yap-işlet-devret modelinin yatırım maliyeti 50 milyon lira. Kemal Bey anlattı bir sürü rakamla ilgili, en sonunda dedi ki: “58 milyon lira gibi bir rakama tekabül ediyor ödenen yolcu garantili rakamlar. Bu, devleti zarara uğratmaktadır.” Ben özetle geçiyorum yani rakamlara boğmayacağım ama her hesap kitap bilen kişinin rahatlıkla hesap edebileceği bir şey söyleyeceğim. Yani, 50 milyon lira gibi bir yatırım bedeli olan bir yatırımı siz iki sene içerisinde işletmeye alacaksınız ve on sene boyunca periyotlar hâlinde ödeyerek 58 milyon liraya mal edeceksiniz. Bu mantık çerçevesinde dahi devletin ne kadar iyi bir iş yaptığı, yap-işlet-devret modeliyle aslında devletin kaynaklarını

koruduğu, devletin cebinden beş kuruş para çıkmadan on seneye yayılan ama toplam yatırım maliyetini de on senelik süreçte sadece yüzde 10 gibi bir rakamı aşabilecek bir rakamla vatandaşına, o bölgeye hizmet etmeyi amaçlamış bir anlayışı ben tekrar tebrik ediyorum.

Aslında, tabii, bunu bugünkü rakamlar itibarıyla söylüyoruz yani yolcu kapasitesinin artmadığını düşünerek sizin dediğiniz bu rakamlar orta yere çıkıyor. Hâlbuki, önümüzdeki günlerde bu sayıların hem turizm kaynaklı hem sanayi kaynaklı arttığını düşünürsek bu 58 milyon lira gibi bir rakama da tekabül etmeyecek. Belki 50 milyon liradan çok daha düşük bir rakamla bu iş sonuçlanacak ve devletin de burada paralarının çarçur edilmediğinin, ne kadar kaynaklarını koruduğunun da başka bir göstergesi olacak.

Artı, 2022’den sonra da bu firmaya -hangi firmaysa- artık başkaca da bir ödeme yapılmayacak. Onun için ben Sayın Kemal Zeybek’in “Devletin paraları, işte, çarçur ediliyor.” anlamına gelen bu cümlelerini kabul etmediğimi ifade ediyorum. Artık zamandan dolayı da çok fazla uzatmayayım.

Ben hepinize teşekkür ediyorum, saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Tan.

Buyurun Sayın Çakırözer.

UTKU ÇAKIRÖZER (Eskişehir) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Komisyonumuzun değerli üyeleri, Devlet Hava Meydanları İşletmemizin Sayın Genel Müdürü, yönetim kurulu üyeleri, Sayıştayın değerli üyeleri, Meclisimizin emek veren diğer personeli ve değerli basın mensupları; hepinizi ben de saygıyla selamlıyorum.

Ben öncelikle emekçileri ilgilendiren bir konuda soru sorarak başlamak istiyorum. Daha sonra, Atila Bey’in de söylediği gibi, onun da benim de göz bebeğimiz olan Eskişehir’e ilişkin talep ve beklentilerimizi dillendireceğim.

Tabii, öncelikle, bizler değişik ortamlarda, değişik zamanlarda kamu çalışanları için 3600 ek gösterge istiyoruz; öğretmen için istiyoruz, imam için istiyoruz, polisler için istiyoruz ama bunlara bence Devlet Hava Meydanları İşletmesi çalışanlarının da dâhil edilmesi gerekir diye düşünüyoruz çünkü onların da çalışma koşullarının ne kadar zor olduğunu dönem dönem uçarken havalimanlarında ya da sendikaların taleplerini dinlediğimizde görebiliyoruz. Maaşlar arasında farklar bulunmakta. Eşitlik ve adaletin sağlanması için aslında tüm kamu görevlilerinin ek gösterge hakkının verilmesi gerektiğine inanıyoruz, bunu burada belirtmek isterim.

Bir başka husus da yine, aslına bakarsanız ülkemizin menfaatine olacağını düşündüğümüz ve sivil toplumla görüşmelerimizde öğrendiğimiz -çünkü uzmanı olma imkânım yok ama eminim ki Sayın Genel Müdür ve DHMİ yetkilileri konuyu biliyorlardır- havacılık tazminatı denen bir husus var, EUROCONTROL’un bir temel prensibi var hava seyrüseferine yönelik tesis ve hizmetlere ilişkin oluşan giderlerin hava sahasını kullanan tüm kullanıcılardan alınması ve üye ülkeye geri ödenmesine ilişkin. Üye ülke, hava seyrüseferine yönelik personel giderlerini -ki havacılık tazminatı dâhil buna- işletme giderlerini, amortisman ve yatırım sermaye faizi gibi unsurlardan oluşan millî maliyetlerini tespit etmekte ve EUROCONTROL aracılığıyla bunu geri almakta. Bu çerçevede tüm üyeler bu sistemden maksimum fayda sağlamayı hedeflemekte ve her geçen gün maliyetlerinin arttığını gösterecek yeni uygulamalara gitmekte. EUROCONTROL üyesi ülkelerin onaylanan toplam maliyet tabanları içerisindeki personel maliyetleri oranına göre kıyaslama yapıldığında Türkiye’nin bu sistem içerisinde pay alan diğer ülkelerin çok altında yer aldığı bilgisi bize ulaştı. Hava sahaları ülke hava sahamızla kıyaslanmayacak kadar küçük olan diğer üye ülkeler bu sistemden daha fazla pay alırken Türkiye’nin bu imkândan daha az faydalandığı yani bu imkândan mahrum bırakıldığı ve yıllardan beri

ciddi miktarda aslında önemli bir döviz kaybı yaşandığı belirtilmekte. Bunu kimler belirtiyor? İşte, bu konuda DHMİ’de çalışan emekçilerimizi temsil eden sendikalar söylüyor, uzmanlar söylüyor. Hem ülkemize daha fazla döviz girişi sağlayacağını hem de aslında DHMİ personelinin almakta olduğu havacılık tazminatı oranlarının artırılmasının da yolunu açacağını söylüyorlar. Sayın Genel Müdürün bu konudaki görüşünü ben yanlış mı biliyorum, bana yanlış mı aktarıldı, eğer doğruysa bunun imkânları var mıdır, yok mudur, o konuda sizden destek isteyeceğim, bu konuda bilgilendirmenizi isteyeceğim.

Sayın Atila Sertel, Sayın Sevda Erdan Kılıç, biz tesadüfen üç Eskişehirli bu taraftayız ama masanın diğer tarafının, daha doğrusu hepimizin Eskişehir’i gönülden seven değerli dostlarımız olduğuna inanıyorum. Ben bu salonda Eskişehir’i görmeyen olduğuna inanmıyorum, Eskişehir’i gidip de beğenmeyen olduğuna inanmıyorum. Şimdi, Eskişehir dostları olarak, Eskişehir’i sevenler olarak hepimizin -Eskişehir’in- şöyle bir sıkıntısı var ama öncelikle güzel bir haber vereyim: Dün çok modern, çok çağdaş bir fuar ve kongre merkezine kavuştu Eskişehir. Açılışını dün Sayın Sanayi Bakanı Mustafa Varank’la birlikte yapma fırsatını bulduk. Eskişehir Ticaret Odamız, BEBKA’nın desteğiyle, özel sektörün de desteğiyle muazzam bir kongre fuar merkezinin açılışını yaptık. Hepimiz sevindik, hepimiz çok güzel dedik. Şimdi, ne olacak burada? Şimdi, ilk aşamada yılda 10 tane fuar düzenlenmesi planlanıyor. Dün TÜYAP Kitap Fuarı’yla başladı. Havacılık, demir yolu yolculuğu gibi değişik alanlarda inşallah burada çok faydalı fuarlar, kongreler düzenlenecek ama bu fuarlara, bu kongrelere yurdun değişik bölgelerinden gelecek olan iş insanlarının kullanabileceği ulaşım yolları sınırlı. Bizim bir havalimanımız var, ismi “Hasan Polatkan Havalimanı.” Sayın Genel Müdürle daha önce değişik ortamlarda çok konuştuk, konuyu biliyor, beni de aydınlattı sağ olsun her zaman, cahilliğimin de giderilmesine hakikaten katkı sağladı. Bu havalimanı az önce Sayın Sertel’in, değerli hemşhrimin söylediği gibi -Anadolu Üniversitesi şimdi teknik üniversite oldu bölünerek üniversiteler çoğaltıldığı için- Anadolu Üniversitesinin 2 Eylül kampüsünün hemen yanı başındaydı, şimdi teknik üniversitenin havalimanı, adı “Hasan Polatkan Havalimanı.” Ülkemizin yöneticileri, başta Sayın Cumhurbaşkanı olmak üzere, bugünkü Meclis Başkanı, geçmişte Başbakanlık, Ulaştırma Bakanlığı yapan Sayın Yıldırım, değişik birçok yöneticimiz geldiğinde Eskişehir’de “Havaalanımız var, hayırlı olsun, uğurlu olsun.” açıklamaları yaptılar ancak bu havalimanının maalesef tarifeli seferleri yok ama “Bu havalimanı işliyor mu?” dersiniz işliyor. Nasıl işliyor? “Charter”larla işliyor. Havalimanının rakamlarına geçmeden önce ben, tabii, fuar, kongre merkezini söyledim. Onun ötesinde, yine, gerek kara yoluyla gerek özellikle yüksek hızlı trenin uygulamaya geçmesi sonrasında Ankara’dan olsun, İstanbul’dan olsun, Konya’dan olsun şehrimize gelişlerin kolaylaşmasıyla turizmde bir canlanma oldu ama daha uzak yerlerden Eskişehir’e gelme imkânını yurttaşlarımız bulamamakta. İnanıyorum ki Eskişehir’i merak edenler vardır. İşte, Trabzon’da, Van’da, Antalya’da, ne bileyim, İzmir’de vesaire daha rahat gelmek isteyenler vardır diye düşünüyorum. Sadece turistik bir destinasyon değil, aynı zamanda örneğin bizim Eskişehir’imizde Ağrı, Vanlı –az önce değerli milletvekili arkadaşımız bahsediyordu Van Havalimanı’nın ne kadar önemli olduğundan, etkisi olduğundan- mesela çalışıyor bizde, on binlerle ifade edilen değerli yurttaşlarımız var, Eskişehir’e katkı sağlıyorlar. Bu insanlar, bakın, bir bayram seyran olduğunda otobüse biniyor, yirmi altı saat sonra varabilirse varıyor şehrine. Yani sadece turizm değil, sadece Ankara’sı, İzmir’i için değil ama aynı zamanda Türkiye’nin dört bir yanı için Eskişehir’e ulaşım bir havalimanı olmasına rağmen sağlanamamakta. Ben bunu şimdi gündeme getireceğim, diyeceksiniz ki: “Elinde işte, Sayın Genel Müdür şunu söylemişti.” Hatta değerli hemşhrimiz Atila Sertel’le bundan iki yıl önce buradaki, yine bu Komisyondaki 24 Kasım 2016 Perşembe günkü toplantınızdaki tutanakta aralarındaki diyalogu ben okudum. Detaylı bir şekilde açıklamış, Sayın Sertel’in detaylı sorularına cevap vermiş. Ne diyor? “Burası bize ait değil, bizim kontrolümüzde değil, bizim işletimimizde değil.” Ama Sayın Sertel’in bundan tam iki yıl önce önerileri

olmuş “Siz alamaz mısınız? Ortak yapamaz mısınız? Üniversiteyle konuşsanız.” diye. Ona da Sayın Genel Müdür kendi denetiminde olan konular sınırında aslında aydınlatıcı yanıtlar vermiş, üniversitenin çok da bu konuda istekli olmayacağı çünkü buradan gelir elde ettiği noktasında. Ben merak ediyorum, aradan geçen iki yıl içinde bir ilerleme oldu mu kontrolünün, işletmesinin DHMİ’ye geçmesi ya da bir ortaklık yapılması konusunda? Çünkü Sayın Sertel’in gerçekten oradaki yapıcı önerisi benim aklıma gelmemiştii bugüne kadar. Biz hep diyoruz ki: Buraya tarifeli sefer başlatın, başlatın, başlatın. Herkes de diyor ki: “İşte, orası bende değil, orası onda değil.” Herkes birbirine topu atıyor ama Sayın Sertel demiş ki: “Ya, bir ortak yapın bunu, madem onlar devretmiyor. Bir ortaklık yapılabilir mi?”

Şimdi, önümde rakamlar var sizlerle paylaşmak istediğim. Zafer Havalimanı’na ilişkin çok şey söylendi, ben işin o bölümüne girmeyeceğim ama ben sizinle başka bir rakam paylaşmak istiyorum. Bakın, geçen yıl kasım sonuna kadar, geçen yıl on bir ay sonunda Zafer Havalimanı’na 95 bin iç ve dış hat yolcusu gelmiş. Bu yıl azalmış, yüzde 2 azalma var. Bunları da ben –sanırım sizin siteniz, değil mi- DHMİ’nin sitesinden aldım ve detaylı olarak herkes bulabilir şehrindeki havalimanı ne kadar aktif, azalıyor mu, artıyor mu; aylar itibarıyla da kullanılabilir en iyi data orada var. Bakın, bu yıl kasım itibarıyla yüzde 2 azalmış Zafer Havalimanı’nda, her türlü teşvike, her türlü tartışmamıza -ve kimimiz eleştiriyoruz, kimimiz diyoruz ki eleştirmeyin böyle ama- rağmen yüzde 2 azalmış. Şimdi, bizim Hasan Polatkan Havalimanı’mıza geçen yıl iç ve dış hat on bir ayın sonunda 73.692 yolcu gelmiş. Nasıl geliyor biliyor musunuz? “Charter” Nereye “charter?” Birincisi, Brüksel’e gidenler biliyordur, Brüksel’in Schaerbeek semti vardır, o semtin yüzde 99’u Emirdağıdır. Emirdağ Eskişehir’in bir ilçesi olmamakla birlikte kendilerine sorsanız yatırımları Eskişehir’dedir, ailevi iş birlikleri Eskişehir’dedir, Emirdağ’a da giderlerse Eskişehir’den geçerler, Eskişehirsporludurlar, orada kırmızı-siyahtır formalar vesaire. Şimdi, tabii, onlar ne yapıyorlar biliyor musunuz? “Charter” uçuşları oluyor Türk Havayolları uçmadığı için ve bu insanlarımız, zaten ülkesini görme aşkıyla yürekleri atan insanlarımız normalde Türk Hava Yollarından 200-300 euroya alacakları biletleri 500-600 euroya –burada olan varsa ya da eşi dostu olan, biliyordur- resmen fahiş fiyatlara alarak -ve de bunu yapanlar da tenzih ediyorum tabii ama yine aramızdan, kendi insanlarımız yapıyor bunun ticaretini- böyle geliyorlar. Nasıl uçuyorlar Eskişehir’e? “Charter” uçuşları. Hac, umre ziyaretleri oluyor. Geçen yıl 73 binmiş, bakın, bu yıl 92 bine çıkmış on bir ayda. Yüzde 25’lik artış var. Eskişehir’in tarifeli uçuşu olmayan, destek olmayan, teşvik verilmeyen havalimanına yüzde 25’lik bir artış var. “Şimdi, sadece Eskişehir mi?” diyeceksiniz. Bakın, yine, sağ olsun DHMİ’nin sitesinde bazı rakamlar var. Isparta Havalimanı’mız... Ben olanlara bir şey demiyorum ama anlatıyorum nerede ne var ki Eskişehir’e ne yapılabilir diye.

BAŞKAN – Sayın Çakırözer, toparlayalım artık.

UTKU ÇAKIRÖZER (Eskişehir) – Tebriz, Tahran ve Meşhed’e düzenli tarifeli uçuşlar var, yazın artmakta, yurt içi THY uçmakta; Kastamonu’ya Türk Hava Yolları uçmakta; Kocaeli’ne yazın yurt içi uçuşlar artmakta; Nevşehir’e ilkbahar ve sonbaharda yurt içi, yurt dışı “charter” var, THY uçmakta; Sinop’a THY iç hatta uçmakta gibi sıralıyorum. Bu seçtiğim şehirler de uçuş kapasitesi açısından Eskişehir’in üzerinde, aşağısında, yaklaşık 100-150 bin ile 50 bin arasında trafiği olanlar. Şimdi, bunların hepsinde var ama mesele Eskişehir’e geldiğinde takılıyor kalıyor değerli arkadaşlarım. Bunu biz her yerde söylüyoruz, Sayın Sertel burada söylüyor, Plan ve Bütçeye geliyor söylüyor, ben söylüyorum, rica ediyoruz, özel görüşmeler yapıyoruz. Yani bu havalimanını çalıştıralım. Bunun çalışmasından, bakın, inanın, ben, Utku, Atilla, bizim kazanacağımız bir şey yok, tam tersine tüm ülke kazanır, DHMİ kazanır keşke birlikte işletilebilseler ya da kontrolünüze alsanız, inanıyorum geçen yani iki yıl önceki tutanaklara baktığımda. O yüzden bu konuda lütfen Diyarbakır ile Eskişehir’in,

Trabzon’la, İzmir’le, Antalya’yla... Ankara belki çok yakın, tren var ama İstanbul’da örneğin öbür tarafa gitmek istediğinizde tren o kadar da işinize yaramıyor. Pendik’e kadar gidebiliyorsunuz, ondan sonrası gerçekten vesaiti değiştirmek, iki üç kez değiştirmek gerektiğinde...

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Az kaldı, az, iki üç ay sonra gidecek.

UTKU ÇAKIRÖZER (Eskişehir) – Onu da yapalım Sayın Karaman ama bizim şu havalimanını işletir hâle gelelim. Az önce Zafer’i anlattınız, neden önemli olduğunu vesaire, ben sizi ilgiyle dinledim ama Eskişehir de bir o kadar önemlidir, siz bunu çok iyi biliyorsunuz Sayın Karaman. Hepimiz adına yani sadece biz Eskişehirliyiz diye istemiyorum ama Eskişehir’i görmemiş olan yurttaşlarımız, bir de Eskişehir’de yaşayıp memleketine gitmek isteyen hemşehrilerimiz için bu bir hayati ihtiyaçtır. Bu konuda ben Devlet Hava Meydanları İşletmesinin, Sayın Genel Müdürün... Ki gerçekten bana her seferinde sabırla anlatıyor teknik olarak. Ama Sayın Sertel’in iş birliği önerisi bir yapılabilir mi Eskişehir Teknik Üniversitesiyle ya da siz devralabilir misiniz? Bu yönde bir adım atıldı mı son iki yıl içinde? Neler yapılabilir? İşte, bakın, bir sürü havalimanı saydım size, il saydım, hepsine Türk Hava Yollarının ya da özel.. Çorlu’yu saymadım, oraya da biliyorsunuz Pegasus uçuyor, özel sektör uçuyor bir şekilde. Bunların teşvik edilmesi, bunların yapılmasının yolunun açılması lazım diye düşünüyorum.

Hepinizi saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Çakırözer.

Buyurun Sayın Durmuşoğlu.

MÜCAHİT DURMUŞOĞLU (Osmaniye) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Komisyonumuzun çok değerli üyeleri, Devlet Hava Meydanları İşletmesinin çok değerli Genel Müdürü ve yöneticileri, Sayıştayımızın çok değerli temsilcileri; bugün burada ülkemizin en önemli kuruluşlarından biri olan Devlet Hava Meydanları İşletmemizin 2015, 2016 yılının hesaplarını görüşüyoruz.

Toplantıya katılan tüm arkadaşlara hoş geldiniz diyorum. Toplantımızın hayırlara vesile olmasını diliyorum.

Devlet Hava Meydanları Genel Müdürlüğü sivil havacılık faaliyetlerinin gereği olan hava taşımacılığı, havalimanlarının işletilmesi, meydan-yer hizmetlerinin yapılması, hava trafik kontrol hizmetlerinin ifası, seyrüsefer sistem ve kolaylıklarının kurulması, işletilmesi, bu faaliyetlerle ilgili diğer tesis veya sistemlerin kurulması, işletilmesi, modern havacılık düzeyine çıkarılması anlamında büyük çalışmalar yapmaktadır. İktidarlarımız döneminde gerçekten, özellikle Türkiye’de yüzde 50 daha artırım yapıldı yani 2 katına çıkarıldı Türkiye’deki Devlet Hava Meydanları İşletmesine ait olan havalimanlarımız. Bu anlamda da ben kutluyorum.

Devlet Hava Meydanları Genel Müdürlüğü’nün çok önemli işlere imza attığını biliyoruz. Avrupa hava sahasını yeniden yapılandırılacak olan, 29 Ekim 2018 tarihinde Sayın Cumhurbaşkanımız tarafından İstanbul’da açılan İstanbul Havalimanı’nın da hayırlara vesile olmasını diliyorum. Cumhuriyet tarihimizin en büyük projelerinden biri olarak tanımlanan İstanbul Havalimanı pek çok özelliğiyle Türkiye’de hatta dünyada ilklerinin yaşandığı örnek bir proje olarak tasarlanıp hayata geçirilmiştir. İstanbul Havalimanı dünyanın ilk dijital ve akıllı havalimanı olması özelliğiyle de dünyanın dikkatini üzerinde toplayacaktır. Türkiye’nin kalkınmasına büyük bir katkı sağlayacak olan bu mega projenin bu özelliğiyle dünyanın da kaderini değiştireceğini söylemenin yanlış olmayacağını düşünüyorum.

İstanbul Havalimanı ülkemizi ve İstanbul’u dünya havacılık sektörünün en önemli çekim merkezi hâline getirme hedefine bizi bir adım daha yakınlaraştıracak, yaklaşık 100 hava yolu şirketini ağırlayacak olan havalimanı bu yönüyle de günümüzün dijital İpek Yolu’nu tasarlamış olacaktır.

İstanbul Havalimanı'mız en önemli transfer noktası, kıtalar arası uçuşların güzergâhları, kuzey-güney ve doğu-batı aksları arasındaki en önemli transit merkez konumuna gelmiştir. Havalimanımızın hitap ettiği bu geniş alanda 60 ülkeyi ve 20 trilyon dolarlık ekonomileri birbirine bağlayacak olması ülke olarak küresel ekonomilerin entegrasyonunda sahip olduğumuz kilit rolü daha da ileriye taşımaktadır. Dolayısıyla İstanbul Havalimanı sadece ülkemize değil, bölgemize ve dünyaya yaptığımız büyük bir hizmettir. Enerji ve su verimliliğinde yüzde 40 tasarruf sağlayacak özellikleri ve teknoloji ağırlıklı yönetimiyle burası geleceğin dünyasına hitap eden bir akıllı havalimanı olarak faaliyet gösterecektir. Bu havalimanı 120 bin kişiyi aşan bir istihdam sağlayacak, yirmi beş yıllık işletme süresi karşılığında devletimize 22 milyar 152 milyon avro kira ödeyecektir. Tamamlandığında 150-200 milyon yolcu/yıl kapasitesine sahip olmasını, gayrisafi yurt içi hasılaya da yüzde 5'lik bir katkı sunmasını bekliyoruz.

Yolcu trafiği oranlarına baktığımızda, 2017 yılında ülkemiz iç hat trafik artışı dünya ortalamalarına yakın olarak, dış hat trafik artışı ise yüzde 8 olan dünya ortalamasının çok üzerinde, yüzde 17,3 gerçekleşmesiyle Avrupa'da 4'üncü, dünyada 10'uncu sıraya yerleşmiştir. Havacılık alanında ulaştığımız seviye dahi başlı başına bir başarı hikâyesidir. 2030 yılında dünyada yıllık yolcu kapasitesinin 9 milyara ve ticari uçak sayısının da 39.500'e ulaşacağı tahmin ediliyor. Bu artan talebi karşılamak için daha büyük ve daha iyi yönetilen havalimanlarına ihtiyaç var. Bu konuda Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğüne çok iş düşmektedir. Bizler Genel Müdürlüğümüze, Genel Müdürlüğümüz çalışanlarına yürekten inanıyoruz ve güveniyoruz. Dolayısıyla bu faaliyetlerde emeği geçen tüm çalışanları ben tebrik ediyorum.

Ayrıca TÜBİTAK'la iş birliği protokolü çerçevesinde sürdürülen AR-GE faaliyetleriyle milli ve yerli millî gözetim radarları, hava aracı takip sistemleri, hava trafik kontrolörleri kule ve radar eğitim simülâtörü, kontrolör seçme yazılımı, sinyal işleme birimi, çok amaçlı radar ekranlarının da geliştirilmiş olmasından dolayı büyük bir memnuniyet duyduğumuzu ifade etmek istiyorum.

Ayrıca Sayın Genel Müdürüm, Çukurova havalimanı Osmaniye ilimiz için de son derece önemli, bölgemiz için de önemli. Sürekli, iktidarlarımız döneminde gerçekten Türkiye'de bu alanda ciddi adımlar attık. Bunların her biri gerçekten büyük bir dev eser ancak Çukurova'da bu çok konuşuluyor. Yani Çukurova havalimanı ne zaman yapılacak, ne zaman bitecek? Kim aldı, kim yapıyor? Biz, kim yapacağından ziyade tabii ki bölge halkının, özellikle "Bu Şakirpaşa Havalimanı ne zaman yeni yapılacak havalimanına taşınıyor?" veya "Buranın akıbeti ne olacak?" gibi sorularla karşılaşıyoruz.

Bu anlamda benim bir de sizden istirhamım var. Osmaniye'nin bugün 530 bin nüfusu ancak o havzada yaklaşık çevredeki ilçelerimizle, Hatay'ın, Adana'nın, Maraş'ın bazı ilçeleriyle birlikte Osmaniye'ye bir havalimanı talebimiz var. Özellikle Şakirpaşa Havalimanı Çukurova Havalimanı olarak Tarsus'a kaydığı zaman mesafe olarak ciddi anlamda bölgeden uzaklaşıyor. Osmaniye sadece tarımla değil, bugün sanayisiyle de anılan bir il hâline geldi, tam kavşak noktada. Turizmiyle, denize yakınlığıyla, sanayisiyle bölgemizde gerçekten son yıllarda özellikle ciddi ivme kazandı. Bu anlamda, hiç olmazsa butik bir havalimanı yapılması yönünde bir talebimiz var. Taleple ilgili olarak yer de sıkıntımız yok. Valiliğimizce -Devlet Hava Meydanları olarak ne zaman isterseniz- biz bunun yerini tespit ettik, yerimiz hazır. Bu konuyla ilgili de bir çalışma başlatırsanız memnuniyet duyacağımızı ifade etmek istiyorum.

Tekrar hepinizi sevgiyle saygıyla selamlıyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Durmuşoğlu.

Buyurun Sayın Yaşar.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Ben de tabii öncelikle Samsun Havaalanı'ndan bahsetmek istiyorum. Burada değerlere baktığınız zaman yolcu sayısı en fazla artan havaalanlarından bir tanesi de Samsun Havaalanı. 2017 itibarıyla 143 bin yolcusu vardı, bugün 145 bin, 146 bin yani yolcu sayısında yüzde 9 oranında bir artış var. Sizin de yatırım programınızda görünüyor ama ne zaman yapılacağına dair burada bir fikir yok. Ümit ediyorum ki 2019 programınızda Samsun Havaalanı'yla ilgili ihalesini yaparsınız.

Samsun'un içinde bulunduğu durumu anlatmaya gerek yok. Doğu Karadeniz Bölgemiz'in en büyük illerinden bir tanesi. Yaklaşık 1 milyon 350 bin civarında nüfusumuz var. Bölgedeki en büyük sanayi kentlerinden biri. Tabii, hava yolunun buranın gelişmesine çok ciddi de katkısı var. Bizim aynı zamanda özellikle yurt dışı bağlantılı seferler de olursa ciddi oranda katkı sağlayacaktır. Şu ana kadar sadece hafta bir gün Almanya'nın Düsseldorf kentine uçuş var. Bu uçuşlar artırılabilirse belki sizin ilgi alanınızın dışında ama bölgeye çok ciddi katkısı olacaktır. Özellikle son dönemlerde Arapların Doğu Karadeniz'e olan ilgisiyle bu Orta Doğu'ya da seferler düzenlenebilirse buradan gelecek nüfus yoğunluğu da Samsun'un ekonomisine çok ciddi katkıda bulunacaktır. Bu yatırımlar da bir an önce yapılırsa inanıyorum ki buranın hem standartları yükselecektir hem da randımanı yükselecektir.

Bunun yanı sıra tabii, benim de doğduğum yer olan Gümüşhane'de maalesef henüz daha Gümüşhane-Bayburt arasına yapılan havaalanı uçakla tanışmadı. Ben onu hep şöyle söylüyorum: Orada yaşayanların size bir teşekkürü var. Yaptığınız pistte sadece hasat zamanı buğdaylarını kurutuyorlar, onun için bir tane bekçi istiyorlar yani bizim buğdaylara kuş muş girmesin diye. Yazık, tabii orada ciddi bir yatırım yapılmış, daha henüz uçakla tanışmadı. Ne zaman Gümüşhane-Bayburt Havaalanı ilk yolcusuyla tanışır? Programınızda böyle bir şey var mı? Artık havayolu ulaşımının bu kadar yaygın olduğu zamanda herhâlde bununla ilgili de bir programınız vardır diye düşünüyorum.

Tabii, bir mühendis olarak arkadaşlarımızın size yönelik övgülerini ben de takdirle karşılıyorum. Yani zaman zaman buraya yönetim kurulu başkanı hanımefendiler teşrif ediyorlar, hepsinin de biz başarı hikâyelerini dinliyoruz. Bu yönü itibarıyla da ben sizi tebrik ediyorum, çalışmalarınızda başarılar diliyorum. İşte memleketin belli kurumlarına hanım eli değdiği zaman nelerin değiştiğini görüyoruz. İnşallah Türkiye'nin de bütün bu meselelerine bir hanım eli değer, orada da nelerin olduğunu hep beraber görürüz diyor, teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Yaşar.

Evet, Başka da konuşmacı yok ancak Sayın Tan'ın konuşmasıyla ilgili olarak Sayın Yavuzyılmaz ve Sayın Zeybek'e sadece birer dakikalık konuşma...

Buyurun Sayın Zeybek.

KEMAL ZEYBEK (Samsun) - Sayın Başkanım, tabii, burada, Sayın Ahmet Tan Bey konuştu gitti. Teşekkür ediyorum. Şimdi baştan bir yanlış anlaşılma var. Şöyle yanlış anlaşılma var: Ben Zafer Havaalanı'nın yapılmasının yanlış, doğru olmadığını falan söylemedim yani yerinin de yanlış olduğunu söylemedi. Doğru bir yerdir, Anadolu'da yapılması gereken bir yerdir. Devlet amme hizmetleri de vermek zorundadır. Zarar etse de yapmak zorundadır.

Ama Ahmet Bey orayı yanlış anladı. Şöyle yanlış anladı: Çünkü orayı dinlememiş. Ben burada rakamları verirken 58 milyon olarak vermedim. 58 milyon avro olarak verdim rakamları. Yani rakamı bu yönde verdiğim için yanlış anlaşılma var. Yani 58 milyon avroluk bir yatırımın burada yüksek bir rakam olduğunu söylemek için yaptım bunu yoksa yatırımla ilgili eleştirel bir anlamda değil.

Yaptığınız için teşekkür ediyorum. Ben o bölgeyi de bilen bir insanım çünkü orada termal turizm var. Termal turizmin de gelişmesi güzelleşmesi için ne yapmak gerekiyor? Tabii, havaalanının yapılması gerekiyor.

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Zeybek.

KEMAL ZEYBEK (Samsun) – Sayın Başkanım, bir dakika.

BAŞKAN – Lütfen...

KEMAL ZEYBEK (Samsun) – Tamamlayayım.

Ben olumsuz bir şey konuşmuyorum.

BAŞKAN – Anlaşıldı ama artık. Tutanaklara da geçti.

KEMAL ZEYBEK (Samsun) – Tabii, tabii...

Ben Zafer Havaalanı'nı ele alırken sebebi şuydu: İstanbul üçüncü havaalanını doğru dürüst bir ekonomik yapıyla ele alabilmek, değerlendirebilmek için ben bunun yaptım.

BAŞKAN – Peki, teşekkür ediyorum.

KEMAL ZEYBEK (Samsun) – Yoksa benim Zafer Havaalanı'yla ilgili bir şeyim yok.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Zeybek. Tekrar İstanbul Havalimanı'na girmeyelim.

KEMAL ZEYBEK (Samsun) – Hiç öyle bir eleştirim olmadım, olamaz. Yapılan şeyin doğru olduğunu söylüyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Yavuzılmaz, bir dakikayla...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Sayın Ahmet Tan Vekilimiz benim söylemediğim veya aslında hiç öyle anlam çıkmayacak bir boyuttaki ifadelerimi alıp çarpıtarak söyledi. Ne acıdır ki burada Zafer Havaalanı'yla ilgili belki de yegâne çözüm önerisi ortaya koyan kişiyim. Yani herhâlde çözüm önerisini havaalanı kapansın diye değil, açık kalsın diye zaten sundum. Uçak fiyatlarının, bilet fiyatlarının ne kadar yüksek olduğunu bilimsel ve bazı araştırmalara dayanarak ifade ettim. Bunun dışında da Zonguldak'la ilgili, Zonguldak Çaycuma Havaalanı'yla ilgili rüyaya yatıp da uyanıp da buraya bir havaalanı yapalım, seferler tekrar açılsın düşüncesiyle ifade etmedim. Bu konu zaten gündemdedir.

Filyos Limanı Projesi bir devlet projesidir. Türkiye'nin en büyük projelerinden bir tanesidir. En büyük limanlarından, hem bölgesel hem ulusal ticaret merkezlerinden biri olacaktır. Bunu altyapısının şu andan itibaren başlaması gerektiğini...

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – ...bilimsel parametreyi de BAKKA Raporuna dayandırarak size ifade ettim. Halkımızın böyle bir talebi var. Ben size de bu raporu tekrar sunacağım.

Tekrar çalışmalarınızda başarılar diliyorum. Sayıştay raporunun atfettiği gibi siyasi bir baskının altında olduğunuzu da görüyorum.

BAŞKAN – Ama bakın... Lütfen, Allah aşkına... Sayın Yavuzılmaz, lütfen...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Çalışmalarınızda başarılar diliyorum. Atatürk'ün kurduğu bu kurum bizim de başımızın üstündedir.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Buyurun Sayın Kaşıkçı.

LÜTFİ KAŞIKÇI (Hatay) – Başkanım, çok kısa...

Ben de çalışmalarınızda başarılar diliyorum. Yapılan tüm güzel hizmetlerden dolayı sizi ve ekibinizi tebrik ediyorum. Komisyonunda yapılan birtakım eleştiriler oldu. Ben ümit ediyorum ki bu eleştirileri kurumun büyümesi için siz artışa çevireceksiniz.

Son olarak da bölgem Hatay’la ilgili bir şey söylemek istiyorum. Hatay’da güzel bir havalimanımız var, çok güzel çalışıyor. Bazı vakitlerde, bazı zamanlarda havalimanlarının isimlerinin değiştiğini görüyoruz. Takip edebildiğim kadıyla en son Şırnak’taki havalimanına Şerafettin Elçi ismi verildi. Tam bu nokta da bizim de Hatay olarak bir talebimiz var. Hatay’ın tüm milletvekillerinin de ortaklaşa kabul ettiği bir ismimiz var. Bizim, Hatay’da Fransız işgaline karşı Hatay’ı örgütleyen, daha sonra halkla birlikte bu işgale karşı bir duruş koyan, akabinde Hatay’da on aylık bir Hatay devletimiz vardı, onun Cumhurbaşkanlığını yapan, akabinde Cumhurbaşkanlığı süresince Hatay’ın ana vatana bağlanması için mücadele eden ve bunu da başaran çok önemli ve değerli bir ismimiz var, Tayfur Sökmen diye.

Yerliliğin ve milliliğin özellikle revaçta olduğu bir dönemde de bu ismin Hatay Havalimanı’na verilmesinin anlamlı olacağını da düşünüyorum. Hazır böylesine de büyük bir mutabakat varken... Sayın Bakanımıza da bunu ilettik ancak bir sonuç alamadık. Sizden de bu konuda bize yardım etmenizi rica ediyorum.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Biz de destekliyoruz.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Sayın Başkanım, bunun Komisyon önerisi olarak sunulmasını teklif ediyoruz.

LÜTFİ KAŞIKÇI (Hatay) – Komisyon Başkanımızdan da bu konuda... Tüm AK PARTİ milletvekillerimizin de haberi var.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Komisyon önerisi olarak teklif ediyorum Başkanım.

LÜTFİ KAŞIKÇI (Hatay) – CHP milletvekillerimizin de haberi var.

BAŞKAN – Tamam, değerlendirelim.

LÜTFİ KAŞIKÇI (Hatay) – Bu konuda da bize yardımcı olursanız...

BAŞKAN – Peki, teşekkür ediyorum Sayın Kaşıkçı.

Sayın Genel Müdürüm, sayın milletvekillerimizin...

ATİLA SERTEL (İzmir) – Komisyonun önerisi olarak niye sunmayalım Başkanım?

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Oylayalım, sunalım ve de sonuç alalım Başkanım.

BAŞKAN – E, tamam, değerlendirelim. Her zaman toplanıyoruz bizler.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Ama tam zamanı...

BAŞKAN – Önümüzdeki hafta da toplanacağız, yarın da toplanacağız.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Konu bu Başkanım, konu bu.

BAŞKAN – Bugün şu konuyu bitirelim Sayın Kaşıkçı, ben değerlendireceğim.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Bir yerlere soralım (!)

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Ben öyle düşündüğünü zannetmiyorum.

BAŞKAN – Yok, yok...

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Bu bir öneridir. Neticede Komisyonun bir önerisidir.

BAŞKAN - Sayın vekillerim, lütfen karşılıklı konuşmayalım.

LÜTFİ KAŞIKÇI (Hatay) – Başkanım, size güveniyoruz. Bu ismin yerliliği ve milliliği konusunda Türkiye’nin şüphesi yok.

BAŞKAN – Bak, o konuda şüphemiz yok.

Sayın Genel Müdürüm, sayın milletvekillerimizin değerlendirmelerini, görüşlerini dinlediniz, sorularını dinlediniz. Şimdi bunları yanıtlamak için sözü size veriyorum.

Tabii, zaten öneriler genele dönüştü, birçok öneri geneli üzerinde değerlendirme yapıldı. Ben sizden çok kısa, net, öz bir yanıt bekliyorum. Ayrıca diğer sorular ve değerlendirmeler ilgili konularda yazılı yanıt bekliyorum.

Buyurun.

DHMİ GENEL MÜDÜRÜ FUNDA OCAK – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Ayrıca tüm değerli vekillerimin olumlu, olumsuz her türlü eleştirisine de ayrıca teşekkür ediyorum. İnanıyorum ki bu eleştiriler bizim için ileriye yönelik büyük bir motivasyon olacaktır.

Bu düşüncelerle, ben bütün soruların cevabına sahibim, bunları bütün detayıyla verebilirim ancak izniniz olursa detayları yazılı olarak verme talebindeyim. Ancak bazı konular var ki bunları çok kısa, az, öz anlatmak istiyorum.

Öncelikle 2 değerli vekilim Urla Kampının Ensar Vakfına devrini söyledi. Bunun bizimle kesinlikle ilgisi yok. Urla Kampının olduğu yer Maliye hazinesine aitti. Bundan üç yıl önce Maliye hazinesi bize vermiş olduğu tahsis kararını iptal etti ve arazi bizim elimizden gitti, gittikten sonra da ki gelişmeler hakkında hiçbir bilginiz yok. Tamamen bizim dışımızdadır.

Deniz Vekilimin sorduğu yaklaşık maliyet. Biz bir genelge yayınladık -Sayıştay önerisinden sonra- tüm taşra teşkilatımıza ve merkez teşkilatımıza. Bunu son derece önemsiyoruz. Yaklaşık maliyet hesapları sadece proforma faturalar üzerinden yapılmayacak, emsal bedeller, piyasa araştırmaları, hepsi birlikte değerlendirilerek bir yaklaşık maliyet hesaplanacaktır dedik ve iki yıldır bunu titizlikle yürütüyoruz.

Sayıştay önerisinde yer alan her türlü hususu da genelgeler kapsamında tüm taşra teşkilatımıza duyurduk. Herhangi bir sıkıntımız yoktur. Detaylı bilgileri de yazılı olarak size sunacağız.

Üçüncü havalimanının şantiye koşulları, evet, son derece haklısınız. Bu şantiye koşullarında biz de İGA nezdinde girişimde bulunduk. Tahtakuruları bu dönemde kabul edilebilecek şeyler değil. Bu şantiye koşullarının ilaçlanması, servis imkânlarının, yemek koşullarının düzenlenmesi konusunda bizim de defalarca uyarımız var. Son patlak veren olaylardan sonra şantiyede ciddi düzenlemeler yapıldı, iyileştirmeler sağlandı. Tabii ki değerli vekillerimiz gittiği takdirde bizzat kendileri de görebileceklerdir.

İşçi ölümleri tabii ki kabul edilebilir şeyler değil. 2015 yılı resmî yer tesliminin yapıldığı tarihtir. O tarihten 29 Ekim tarihine kadar şantiyede toplam 220 bin kişi istihdam edilmiştir. Bu 220 bin kişiden maalesef 30 işçi iş kazasıyla vefat etmiştir, 25 işçimiz de doğal koşullarla vefat etmiştir.

Tutuklamalar da tabii ki hepimizi üzen süreçler. 61 kişi gözaltına alındı, 30 kişi serbest bırakıldı, 31 kişi de tutuklandı bilgisi bizde var.

Değerli bir vekilimiz ötelenen borçları sordu. Bakanlar Kurulu kararıyla, sabahki sunumda da söylemiştim, 2016 yılı havacılık sektörü yönünden ciddi sıkıntıların yaşandığı bir yıl olmuştur ve biz Devlet Hava Meydanları olarak, devlet olarak paydaşlarımızın elinden tutmayı vazife edindik ve bu borçları 2018 yılına öteledik. Ötelediğimiz tarihte tüm borçlar günü gününe bize ödenmiştir, başkaca herhangi bir öteleme söz konusu değildir.

Maliyet konusunda yanlış anlaşıldım. Tabii ki biz, yap-işlet-devretlerde yetkilendirmeyi almadan önce, malumunuz, 3996 sayılı Yap-İşlet-Devret Kanunu Yüksek Planlama Kurulundan yetki alınmasını hükme bağlamıştır. Oraya müracaatımızda mutlaka detaylı fizibiliteler hazırlıyoruz. Bu fizibilitelerde yatırım maliyetleri, projenin gelirleri, olası giderleri, finansman maliyetleri, bunlar tek tek masanın üzerine yatırılıyor, geleceğe ilişkin projeksiyonlar yapılıyor, sektör analiz ediliyor. Maliyeti biz yapıyoruz. Benim söylemek istediğim şey şu; biz ihaleye çıktığımız zaman diyoruz ki: “Şu süre içerisinde bana ne kadar gelir vereceksin?” Bir. Artı, bu bir götürü bedeldir. Benim istediğim şartlarda proje kapsamındaki projeler yapılıyor, yapılmadan hiçbir yap-işlet-devret ihalesine çıkılmamıştır. “Bu projeyi bana yapacaksın.” Teknik şartnameler; yüzlerce teknik şartname veriyoruz, standartları belirliyoruz, “Bu standartları da bize sağlayacaksın.” diyoruz ve bir şey diyoruz: “Kaça mal edersen et, yeter ki benden maliyet artışı talep etme. İstersen 1 birime mal et, istersen 5 birime mal et –ama bizde gerçekçi maliyetler tabii ki var- maliyet benim istediğim koşullar çerçevesinde, kaça giderse gitsin ben sadece bana ödeyeceğin kira bedelini isterim ve süreyi de uzatma konusunda sana herhangi bir kapı açmam.” Maliyet böyle.

Tabii ki yap-işlet-devretler özellikle Zafer Havalimanı özelinde sayın vekillerimizin tamamının gündeminde olan bir konu, çok da haklısınız. Biz bu konuyu çok net izah edemedik belki. Türkiye’de Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü yap-işlet-devret modelini en yaygın kullanan kuruluştur. 18 tane KÖİ projesini de devreye vermiştir ve bunlardan 7 tanesinin bilfiil süreleri tamamlanmıştır. Yani bu projelerin fayda-maliyet analizleri tamamen ölçülebilir mahiyettedir, devlet kayıtlarındadır, resmi belgelerdedir. Ben sadece, hepinizi rahatlatmak için bilgi vermek istiyorum. Şu ana kadar ilk yap-işlet-devret projemiz 1998 yılında yürürlüğe giren Antalya Birinci Etap Dış Hatlar Terminali’dir. 1998 yılından bugüne kadar, 2018 Kasımına kadar... Bu toplantıya gelmeden önce ben fayda-maliyet analizini yaptım ve bütün bu bilgilerin de -Sayıştayımız da bakabilir- hepsi gerçekçi rakamlardır, tekrar ediyorum, ölçülebilir rakamlardır. Şu ana kadar, fayda olarak yapılan yatırım, bizde ödenen garantiler-hep garantileri ödediğimiz söyleniyor- bize ödenen garantiler ve işletme dönemindeki işletme maliyetleri, bir de sayın vekilim söylemişti, “Dönem sonunda enkaz mı devralıyorsunuz? Yani bunların ekonomik ömürleri tamamlanıyor mu?” Evet, tabii ki, pek çoğu tamamlanıyor ve bunların da sıfırdan yenilenmesi kaydıyla, bugüne kadar 18 KÖİ projesinde elde ettiğimiz toplam tutar 22,2 milyar dolardır, 22,2 milyar dolar. Peki, ödediğimiz garantiler nedir? Bu da bizim maliyetimizi oluşturuyor. Bunun sadece yüzde 5’idir, 112 milyon dolardır. 22 milyara karşılık 112 milyon dolar ödemiştiz. Zafer Havalimanı’na yaptığımız 30 milyon dolar da bu rakamın içindedir.

Zafer özeline gelecek olursak: Zafer Havalimanı 2012 yılında devreye girmiştir, yedi yıl geçmiştir. Sadece Zafer Havalimanı’nın yedi yıllık işletme maliyeti 37 milyon dolardır, bizim ödediğimiz dolar bazında 30 milyon dolardır. Ben, bu arada, tabii ki yapılan yenileme yatırımlarını, diğer yatırımları, bunları da söylemiyorum; bunların da maliyetini söyleyeyim: 169 milyon dolar yapılan yatırımın maliyetidir. 37 milyon dolar beş yıllık, altı yıllık işletme maliyetidir. Ödediğimiz tutar da 30 milyon dolardır.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Başkanım, bu yapılan soru-cevap olsaydı ne güzel konuşmuş olacaktık. İlk söylenecek şeyi en son dinliyoruz ama değerlendirip üzerinde çalışıp da konuşamıyoruz karşılıklı. Sadece sonuç gibi.

BAŞKAN - Sayın Yavuzyılmaz, benim yöntemim, Başkanın yöntemi böyle, lütfen...

Buyurun Sayın Genel Müdürüm, devam edin.

KEMAL ZEYBEK (Samsun) – Şimdi benim anladığım da şu: Zafer Havaalanı'nda 33 milyon liralık taşıma yapılmıştır, bunun bedeli de 33-34 milyon dolardır. Demek ki totalinde 63-64 milyondur. Yüzde 100 orada bir kâr vardır. Bunun özeti budur.

BAŞKAN – Sayın Zeybek, lütfen...

Bakın, hanımefendinin sözünü kesiyorsunuz, sayın Genel Müdürün sözünü kesiyorsunuz, bir bayanın sözünü kesiyorsunuz Sayın Zeybek.

DHMİ GENEL MÜDÜRÜ FUNDA OCAK – Sayın vekillerim, bu 2018 sonuna kadar somut rakamlardır. Tabii ki 2023'e kadar...

BAŞKAN – Sayın Genel Müdürüm, bir de toparlayalım. Zaten epey sözlü yanıt verdiniz.

DHMİ GENEL MÜDÜRÜ FUNDA OCAK – Hemen söylüyorum efendim.

Bundan sonra alacağımız toplam tutar da 22 milyar dolara ilaveten 27,6 milyar dolardır. Yani bundan sonraki alacağımız gelirler budur, aldıklarımız da 22 milyar dolardır.

Efendim, bunun dışında Mevlüt Karakaya Vekilim, Sayın Sertel Vekilim, Özen Vekilim Ankara'nın, İzmir'in ve Eskişehir'in aktif kullanılması için temennilerini dile getirdiler. Bu, bizim de temennimiz, biz de bunu çok arzu ediyoruz ancak bir konuyu çözme şansına sahip değiliz: Bir havaalanına düzenlenen seferler bizim zorlamamızla ne yazık ki olamıyor. Bu, hava yolu şirketlerinin hat planlamalarına, kârlılık planlamalarına, uçak filosu planlamalarına bağlıdır. Bize bu uçuş seferlerini ne kadar artırırlarsa bizim de kârlılığımız o kadar artacaktır, neticede biz bir KİK'iz. Gerçekten bir değerli vekilim de gündeme getirdi. Bütün havalimanlarımız kârda değil ama genel anlamda çok kârlıyız, ekonomiye çok katkı sağlıyoruz.

Benim arzlarım şifahi olarak bu kadar efendim, geriye kalan bütün sorularınızı yazılı olarak yanıtlayacağım.

Arz ediyorum.

BAŞKAN – Peki, teşekkür ediyorum Sayın Genel Müdürüm.

Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğünün 2015 ve 2016 yılı hesap dönemine ilişkin sonuç bölümünü ayrı ayrı okutup ibraya sunacağım.

Şimdi Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğünün 2015 yılı sonuç bölümünü okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ - Sonuç:

Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün 2015 yılı bilançosu ve 1.573.233.893,54 Türk Lirası dönem kârı ile kapanan gelir tablosu tasvibe sunulur.

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

Şimdi 2016 yılının sonuç bölümünü okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ - Sonuç:

Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün 2016 yılı bilançosu ve 1.527.057.225,96 Türk Lirası dönem kârı ile kapanan gelir tablosu tasvibe sunulur.

BAŞKAN - İbra edenler... Etmeyenler... İbra edilmiştir.

V.- KARARLAR**A)KOMİSYON KARARLARI**

1.- Hatay'da hizmet veren havaalanının adının "Tayfur Sökmen Havaalanı" olarak değiştirilmesi hususunda Komisyonun tavsiye kararının Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğüne iletilmesine ilişkin karar

BAŞKAN - Kuruluşa ilişkin tavsiye kararı alınması yönünde bir önerge vardır, okutup oylarınıza sunacağım.

12/12/2018

KİT Komisyonu Başkanlığına

Hatay ilimize hizmet vermekte olan havaalanının adının "Tayfur Sökmen havaalanı" olarak değiştirilmesi hususunda Komisyonumuzun tavsiye kararının Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğüne iletilmesini arz ve teklif ederiz.

Lütfi Kaşıkçı	Nevzat Ceylan	Ahmet Kılıç
Hatay	Ankara	Bursa
Esin Kara	Bedri Yaşar	Kemal Peköz
Konya	Samsun	Adana
Deniz Yavuzylmaz	Atila Sertel	Kemal Zeybek
Zonguldak	İzmir	Samsun
Ahmet Tan	Mustafa Savaş	Mücahit Durmuşoğlu
Kütahya	Aydın	Osmaniye
Nevzat Şatiroğlu	Süleyman Karaman	Yavuz Subaşı
İstanbul	Erzincan	Balıkesir
İrfan Kartal	Mustafa Esgin	Kemal Çelik
Van	Bursa	Antalya
Selman Oğuzhan Eser	Ziver Özdemir	Mevlüt Karakaya
Karaman	Batman	Ankara

BAŞKAN – Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

LÜTFİ KAŞIKÇI (Hatay) – Sayın Başkanım, bir teşekkür edebilir miyim.

BAŞKAN – Peki.

Sayın Kaşıkçı, buyurun.

IV.- AÇIKLAMALAR (Devam)

2.- Hatay Milletvekili Lütfi Kaşıkçı'nın, Hatay'da hizmet veren havaalanının adının "Tayfur Sökmen Havaalanı" olarak değiştirilmesi konusunda gösterdikleri hassasiyetten dolayı Komisyon Başkanına ve üyelere teşekkür ettiğine ilişkin açıklaması

LÜTFİ KAŞIKÇI (Hatay) – Başkanım, Hatay Milletvekili olarak havalimanımızın isminin değişmesi ve ismine Millî Mücadele kahramanı Tayfur Sökmen Bey’in isminin verilmesi konusundaki hassasiyetinizden dolayı başta Komisyon Başkanımız olmak üzere size ve tüm Komisyon üyelerine çok teşekkür ediyorum, sağ olun var olun.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Kaşıkçı.

II.- KONU (Devam)

A)GÖRÜŞMELER (Devam)

1.- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğünün (DHMİ) 2015 ve 2016 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri (Devam)

BAŞKAN – Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğünün 2015 ve 2016 yıllarına ait üst komisyon toplantısı tamamlanmıştır. Tüm katılımcılara teşekkür ederim.

Sayın Genel Müdürüm, teşekkür konuşması için son sözü veriyorum.

Buyurun.

DHMİ GENEL MÜDÜRÜ FUNDA OCAK – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Ben de KİT Komisyonumuzun Başkan ve çok değerli üyelerine, Komisyon dışından gelen vekillerimizin olumlu olumsuz her türlü eleştirilerine yürekten teşekkür ediyorum. Ben de sizlere şahsım, ekibim ve yönetim kurulum adına saygılarımı sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Genel Müdürüm.

Çalışmalarınızda başarılar diliyorum, kolaylıklar diliyorum.

Değerli Komisyon üyeleri gündemimize, 13 Aralık 2018 Perşembe günü programda belirtilen kuruluşların 2015 ve 2016 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleriyle devam edeceğiz.

Toplantıyı kapatıyorum, teşekkür ediyorum.

Kapanma Saati: 17.04

