

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

YASAMA DÖNEMİ

24

YASAMA YILI

3

KAMU İKTİSADİ TEŞEBBÜSLERİ KOMİSYONU

TUTANAK DERGİSİ

19 Haziran 2013 Çarşamba

KAMU İKTİSADİ TEŞEBBÜSLERİ KOMİSYONU

GÖRÜŞME TUTANAKLARI

19 Haziran 2013 Çarşamba

---0---

K O N U

Sayfa

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü ve bağlı ortaklıkları TÜVASAŞ, TÜLOMSAŞ ve TÜDEMSAŞ'ın 2011 yılına ait hesap ve işlemlerinin görüşmeleri

1:43

İ Ç İ N D E K İ L E R

İ

Sayfa

BİRİNCİ OTURUM

1:36

Süleyman KARAMAN (TCDD Genel Müdürü)

1:7

Öneri 1 (2010 yılı)

7

Sayıştay Temsilcisi

7

Cevap 1

7

Süleyman KARAMAN (TCDD Genel Müdürü)

7, 12:16

Murat ŞENEKEN (APK Daire Başkanı)

7:8

Haydar AKAR

Kocaeli

8:9, 13, 15

Mehmet ŞEKER

Gaziantep

9:10

Ahmet YENİ

Samsun

10

Kamer GENÇ

Tunceli

10

Ali SARIBAŞ

Çanakkale

10:11, 13, 15

Hasan Fehmi KİNAY

Kütahya

11, 14

Mehmet ÖNTÜRK

Hatay

11:13

Alaattin YÜKSEL

İzmir

14:15

Mehmet AKYÜREK

Şanlıurfa

15:16

Mehmet DOMAÇ

İstanbul

15

Necati ÖZENSOY

Bursa

15

Sayıştay Temsilcisi

16

Öneri 2

16

Sayıştay Temsilcisi

16

Cevap 2

16:17

Murat ŞENEKEN (APK Daire Başkanı)

16:17

Mustafa AKARSLAN (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme

17

Bakanlığı Temsilcisi)

Sayıştay Temsilcisi

17

Öneri 1 (2011 yılı)

17

Sayıştay Temsilcisi		17
Cevap 1		17:18
Murat şENEKEN (APK Daire Başkanı)		17:18
Sayıştay Temsilcisi		18, 27:28
Kamer GENÇ	Tunceli	18, 22:23, 24:26, 27:28
Ali SARIBAş	Çanakkale	18:19, 27
Haydar AKAR	Kocaeli	19:20, 21, 21:22, 23:24, 26, 27
Mehmet Ali OKUR	Kocaeli	20, 22, 23, 27
Süleyman KARAMAN (TCDD Genel Müdürü)		20:21, 24:25, 27
Mehmet GELDİ	Giresun	24, 25:26
Mustafa BİLİCİ	Van	25
Mustafa Gökhan GÜLşEN	Kastamonu	26
Hasan Fehmi KİNAY	Kütahya	27
Öneri 2		28
Sayıştay Temsilcisi		28
Cevap 2		28
Murat şENEKEN (APK Daire Başkanı)		28
Ali SARIBAş	Çanakkale	28:29, 29
Mehmet şEKER	Gaziantep	29
Kamer GENÇ	Tunceli	29
Süleyman KARAMAN (TCDD Genel Müdürü)		30
Haydar AKAR	Kocaeli	30
Öneri 3		31
Sayıştay Temsilcisi		31
Cevap 3		31
Süleyman KARAMAN (TCDD Genel Müdürü)		31
Kamer GENÇ	Tunceli	31
Sayıştay Temsilcisi		31
Haydar AKAR	Kocaeli	31
Necati ÖZENSOY	Bursa	31
Öneri 4		32
Sayıştay Temsilcisi		32
Cevap 4		32
Hayri AVCI (TÜLOMSAş Genel Müdürü)		32, 33:34
Haydar AKAR	Kocaeli	32:33, 34
Öneri 5		34
Sayıştay Temsilcisi		34
Cevap 5		35
Erol İNAL (TÜVASAş Genel Müdürü)		35
Öneri 6		35
Sayıştay Temsilcisi		35
Cevap 6		35
Yıldıray KOÇARSLAN (TÜDEMSAş Genel Müdürü)		35
Öneri 7		35
Sayıştay Temsilcisi		35
Cevap 7		36
Murat şENEKEN (APK Daire Başkanı)		36
Necati ÖZENSOY	Bursa	36
İKİNCİ OTURUM		37:43

Kamer GENÇ	Tunceli	37:38
Bülent BELEN	Tekirdağ	38, 41:42
Aydın BIYIKLIOĞLU	Trabzon	38:39
Haydar AKAR	Kocaeli	39:41
Süleyman KARAMAN (TCDD Genel Müdürü)		41:43
Necati ÖZENSOY	Bursa	42
Sonuç (2011 yılı)		43
Süleyman KARAMAN (TCDD Genel Müdürü)		43

Açılma Saati: 10.31
Kapanma Saati: 15.10

BİRİNCİ OTURUM

19 Haziran 2013 Çarşamba

Açılma Saati: 10.31

BAŞKAN: Fahrettin POYRAZ (Bilecik)

BAŞKAN VEKİLİ: Ahmet YENİ (Samsun)

SÖZCÜ: Şenol GÜRŞAN (Kırklareli)

KÂTİP: Faruk SEPTİOĞLU (Elâzığ)

_____0_____

BAŞKAN – Komisyonumuzun değerli üyeleri, **Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü ve bağlı ortaklıkların 2011 yılına ait hesap ve işlemlerinin görüşmelerine** başlıyoruz.

Değerli üyeler, bildiğiniz gibi, demir yolları ülkemizde geçmiş cumhuriyet öncesine kadar giden, yaklaşık yüz elli yıllık bir geçmişe sahip en eski kamu hizmetlerinden biridir. Ulaştırma sistemi bir ülke ekonomisinin en önemli altyapılarından birini oluşturmaktadır. Ülkemizde ulaştırma sistemleri, gelişmiş ülkelerdeki gibi ekonomik ve sosyal koşullardaki değişimlere paralel ve planlı bir biçimde gelişme göstermemiş, özellikle demir yolları ve deniz yollarından yeterince yararlanmayan bir ulaştırma yapısı oluşmuştur. Son dönemde demir yolu ulaşımının ulaştırmada öncelikli sektör olarak ele alınmış olması, çok daha ucuz ve çevre dostu bir ulaşım sistemi olan demir yollarına yönelik önemli projeler başlatılmış olması memnuniyet vericidir. Bu kapsamda, Ankara-Konya, Ankara-Eskişehir ve Konya-Eskişehir hızlı tren hatları tamamlanmıştır. Daha süratli bir demir yolu ulaşımı sağlayacak diğer hızlı tren projelerinin de bir an önce hayata geçirilmesi hiç şüphesiz hepimizin ortak arzusudur.

Şimdi, Komisyonumuzu bilgilendirmek üzere, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürü Süleyman Karaman'a söz vereceğim.

Öncesinde, toplantımıza katılan kurum yetkilileri ile diğer kuruluş temsilcilerinin Komisyonumuza kendilerini tanıtmalarını rica ediyorum.

Süleyman Bey, buyurun.

(Kurum yetkilileri Komisyona kendilerini tanıttılar.)

BAŞKAN – Evet Süleyman Bey. Yalnız, sunumunuz 14 sayfa, mümkünse biraz özetleyelim.

Buyurun.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Sayın Başkan, Komisyonun değerli üyeleri; zat-ı âlileriniz başta olmak üzere, Komisyonun değerli üyeleri ile Sayıştay denetçilerini ve salonda hazır bulunan kurum ve kuruluş temsilcilerini şahsım ve TCDD ailesi adına saygıyla selamlıyorum.

Sayın Başkan, değerli üyeler; cumhuriyetimizin kurulduğu 1923'te 4.136 kilometre demir yolu ağına sahip olan Türkiye'de, 1923-1950 yılları arasında 3.764 kilometre, 1951-2004 yılları arasında ise 945 kilometre yeni yol ağı yapılmıştır.

Bizzat Atatürk tarafından "refah ve ümran yolu" olarak kabul edilen ve bir modernleşme projesi olarak başlatılan demir yolu hamlesi maalesef 1950 yılından sonra yavaşlamıştır. Yarı asırlık ihmalin ardından demir yolu yeniden, cumhuriyetin ilk yıllarında olduğu gibi, devlet politikası olarak ele alınmış ve tabiri caizse "demir yolu seferberliği" başlatılmıştır. Bu kapsamda, son sekiz yılda 1.094 kilometre yeni demir yolu yapılmış, 3.400 kilometre yüksek hızlı ve konvansiyonel tren hattının inşaatı hâlen devam etmektedir.

Demir yolunun devlet politikası olarak benimsenmesiyle birlikte, birbirini tamamlayan çalışmalar eş zamanlı olarak başlatılmıştır. Bu çalışmaları ana hatlarıyla; başta, çekirdek yüksek hızlı demir yolu ağı olmak üzere demir yolu yapımı, mevcut yolların ve araç parkının yenilenmesi, mevcut demir yolu ağının üretim merkezlerine ve limanlara bağlanması, mevcut yolların elektrikli ve sinyalli hâle getirilmesi, trafiği yoğun olan hatların çift hatlı hâle getirilmesi, özel sektörle birlikte yerli bir demir yolu endüstrisi oluşturulması, lojistik merkezler kurularak ülkemizin bölgesinde önemli bir lojistik üs hâline getirilmesi, Uzak Asya'dan Batı Avrupa'ya uzanacak olan modern ipek, demir yolunun hayata geçirilerek iki kıta arasında kesintisiz demir yolu koridoru oluşturulması, demir yollarımızın, gelişmiş ülkelerdeki demir yollarında olduğu gibi, yeniden yapılandırılarak daha etkin ve verimli bir hâle getirilmesi, özel

sektörün demir yolu işletmeciliği yapabilmesinin sağlanması, kent içi ulaşımında yerel yönetimlerle iş birliği yapılarak metro standardında hizmet verilmesi şeklinde özetlemek mümkündür.

Dokuzuncu Kalkınma Planı'nda; yüksek hızlı tren hatlarının yaygınlaştırılarak Ankara merkez olmak üzere, İstanbul-Ankara-Sivas, Ankara-Afyonkarahisar-İzmir, Ankara-Konya ve Ankara-Bursa koridorlarını kapsayan çekirdek yüksek hızlı tren ağının oluşturulması öncelik olarak belirlenmiştir. 2016 yılına kadar 15 büyük ilimizin yüksek hızlı trenle birbirine bağlanması planlanmaktadır.

Demir yoluna verilen önem teşekkülümüzün yatırım planlamasında kendisini göstermiş, 2003 yılında 251 milyon TL olan yatırım ödeneğimiz, 2013 yılında 19 kat artarak 4,7 milyar TL'ye ulaşmıştır.

Rakamlar üzerinde gerçekleşen bu artış, fiziki olarak Dokuzuncu Kalkınma Planı'nda da belirtilen ve 2023 yılının Türkiye'sinde kesintisiz ve entegre hızlı tren yolu hizmetleri, kapıdan kapıya yük hizmetleri ve etkin kent içi ulaşım altyapısı sağlayarak ulaştırma sistemleri içerisindeki yolcu ve yük taşımacılığındaki pazar payının yaklaşık 3 kat artırılması hedefini koyan Türkiye'nin bu hedeflere ulaşmak adına hayata geçirdiği, devam eden ve planlanan bir çok proje ile kendisini göstermektedir.

Bu çerçevede, yüksek hızlı demir yolu projelerine biz göz atacak olursak; Ankara-İstanbul Yüksek Hızlı Demiryolu Projesi'nin Ankara-Eskişehir kesimi 13 Mart 2009 tarihinde yüksek hızlı tren işletmeciliğine açılarak Türkiye dünyada sekizinci ve Avrupa'da altıncı hızlı tren işletmecisi ülke konumuna ulaşmıştır. Bu hattımızda günde karşılıklı 20 sefer yapılarak ortalama 7 bin yolcuya hizmet verilmekte olup açıldığı tarihten bugüne 7 milyon 966 bin yolcu taşınmıştır. Böylelikle, Ankara-Eskişehir arasında yüksek hızlı trenden önce yüzde 8 olan yolcu payımız yüksek hızlı trenden sonra yüzde 72'ye çıkmıştır.

Projenin Eskişehir-İstanbul kesiminde inşaat çalışmaları devam etmektedir. Bu kapsamda, Eskişehir gar geçişinde altyapıda yüzde 85 fiziki ilerleme sağlanmış olup bu yıl tamamlanacaktır.

Eskişehir-İnönü kesiminde alt ve üst yapı işleri tamamlanmış olup test ve sertifikasyon işleri devam etmektedir.

İnönü-Vezirhan kesiminin altyapı çalışmalarında yüzde 97, üst yapı çalışmalarında ise yüzde 26 fiziksel ilerleme sağlanmıştır.

Vezirhan-Köseköy kesiminde altyapı çalışmalarında yüzde 98, üst yapı çalışmalarında da yüzde 50 fiziksel ilerleme sağlandı.

Köseköy-Gebze kesiminin yapımına 28 Mart 2012'de başlanmış, altyapıda yüzde 73, üst yapıda yüzde 13 fiziksel ilerleme sağlanmıştır.

Ankara-İstanbul yüksek hızlı demir yolunun tamamlanması ile iki büyük kent arasındaki mesafe 576 kilometreden 533 kilometreye, seyahat süresi ise 7 saatten yaklaşık 3 saate düşecektir.

Ankara-Konya Yüksek Hızlı Demiryolu Projesi bitirilerek 24 Ağustos 2011 tarihinden itibaren işletmeciliğe başlanmış, böylece Ankara-Konya arasındaki seyahat süresi 1 saat 50 dakika olmuş, Başkentray Projesi'nin tamamlanması ve çok yüksek hızlı trenlerin devreye girmesiyle birlikte Ankara-Konya arası 1 saat 15 dakikaya düşecektir.

Bugüne kadar, günde 16 seferle toplamda 2 milyon 489 bin yolcu taşınarak yolcu taşıma payımız yüzde 65 olmuştur.

Konya-Eskişehir arasında 24/03/2013 tarihinden itibaren yüksek hızlı tren işletmeciliğine başlanmış, böylece, Konya-Eskişehir arasındaki seyahat süresi iki saat olmuş, bugüne kadar 60 bin yolcu seyahat etmiştir.

Ankara-Eskişehir-Konya arasında bugüne kadar yüksek hızlı trenlerle toplam 10,5 milyon yolcu seyahat etmiştir.

Eskişehir-İstanbul kesiminin tamamlanması ile de İstanbul-Konya seyahat süresi 3 saat 25 dakika olacaktır.

Ülkemizin doğu-batı koridorunu oluşturan Ankara-Sivas Yüksek Hızlı Demiryolu Projesi'nin 251 kilometre uzunluğundaki Yerköy-Sivas kesiminin inşaat çalışmaları devam eden 143 kilometrelik bölümünün altyapı yapım işlerinde yüzde 99 fiziksel ilerleme sağlandı, geri kalan 108 kilometrelik bölüm üç kesim halinde projelendirildi. 50 kilometrelik kesim, 1 ve 27 kilometrelik kesim için altyapı yapım sözleşmeleri imzalanarak yapım çalışmalarına başlandı.

Projenin ikinci etabı olan 142 kilometrelik Kayaş-Yerköy kesimi, 62 kilometrelik Kayaş-Kırıkkale ve 80 kilometrelik Kırıkkale-Yerköy olmak üzere iki kesim hâlinde projelendirildi. Kırıkkale-Yerköy kesiminde altyapı yapım sözleşmesi 7 Ocak 2013'de imzalanarak yer teslimi yapıldı. İnşaat çalışmaları devam etmektedir.

Kayaş-Kırıkkale kesiminin yapım ihalesi yapıldı.

Projenin tamamlanmasıyla birlikte, 10 saat olan seyahat süresi Ankara-Sivas arasında 2 saate düşecek, İstanbul-Sivas arasında ise 5 saat olacaktır.

Bursa-Bilecik arasında 105 kilometrelik Hızlı Demiryolu Projesi'nin 75 kilometrelik Bursa-Yenişehir kesiminin inşaatına başlanmış olup yüzde 20 fiziki ilerleme sağlandı. 30 kilometrelik Yenişehir-Bilecik kesiminin uygulama projeleri tamamlanmakta olup 2013'ün ikinci yarısında yapım ihalesine çıkılacaktır. Projenin tamamlanmasıyla birlikte, hem Ankara-Bursa hem de İstanbul-Bursa seyahat süresi 2 saat 15 dakika olacaktır.

Ankara-İzmir mevcut demir yolu 824 kilometre olup seyahat süresi yaklaşık 14 saattir. İki şehir arası mesafeyi 624 kilometreye ve seyahat süresini 3 saat 30 dakikaya düşürecek olan Ankara-İzmir yüksek hızlı tren hattı üç kesim hâlinde projelendirilmiştir.

Polatlı-Afyonkarahisar kesiminde altyapı yapım çalışmalarında yüzde 7 ilerleme sağlandı.

178 kilometrelik Afyon-Uşak (Eşme) kesimi ise yapım ihalesi aşamasında, 70 kilometrelik Eşme-Salihli ve 77 kilometrelik Salihli-Manisa kesimlerinin ise proje çalışmaları devam etmektedir.

35 kilometrelik Manisa-İzmir (Menemen) kesimi 9 kilometrelik bölümünün altyapı yapım ihalesi yapıldı, kalan kesimlerin ihale hazırlıkları devam etmektedir.

Sivas-Erzincan Hızlı Demiryolu Projesi'nde uygulama proje çalışmaları devam etmektedir.

Bu bölge baraj yapımı dolayısıyla su altında kalacağından yeni bir proje çalışması şu anda hızla sürdürülmektedir.

Bugüne kadar tamamlanan ve yapımı devam eden yüksek hızlı demir yolu Türkiye'nin 2023 hedeflerindeki çekirdek ağın da altlığını oluşturmaktadır. Diğer taraftan, hedeflenen hızlı ve konvansiyonel demir yolunun yapımı da sürdürülmektedir.

Bu kapsamda, 30 kilometrelik Tekirdağ-Muratlı ve 30 kilometrelik Cumaovası-Tepeköy ikinci hat yapımları tamamlanmıştır.

Palu-Genç-Muş arasındaki mevcut demir yolu hattımız Murat Nehri üzerinde yapılacak hidroelektrik santralleri nedeniyle su altında kalacağından, söz konusu 114 kilometrelik hattın deplase edilmesi amacıyla tasarlanan yeni demir yolu hattının yapımına 22 Aralık 2011 tarihinde başlandı ve yüzde 30 fiziki ilerleme sağlandı.

Arifiye-Pamukova arasında ikinci hat yapımının sözleşmesi imzalanarak çalışmalara başlandı.

Konya-Karaman arası ikinci hat yapımı ihalesi yapılmış olup değerlendirme çalışmaları devam etmektedir.

Menemen-Manisa arasında 3'üncü ve 4'üncü hatların 9 kilometresinin yapım ihalesi yapıldı.

Proje çalışmaları tamamlanan Tepeköy-Selçuk 2'nci hat, Adana-İncirlik-Toprakkale 2'nci hat, Adana-Mersin arasında 3'üncü, 4'üncü hat yapımının projeleri tamamlanmış olup yapım ihale hazırlıklarına devam edilmektedir.

Mersin-Adana ile Gaziantep arasında demir yolu ulaşımını kısaltacak ve doğrudan demir yolu bağlantısı sağlayacak Toprakkale-Nurdağ-Gaziantep-Mustafayavuz Hızlı Demiryolu Projesi de 2011 yılında yatırım programımıza alınmış, Bahçe-Nurdağ (Fevziye varyantı) kesiminin yapım ihalesi yapılmış olup sözleşmesi imzalanmıştır. Toprakkale-Bahçe ve Nurdağ-Başpınar kesiminin proje çalışmaları devam etmektedir. Ayrıca, Akçagözü-Başpınar Varyantı Projesi'nin ihalesi yapılmış olup değerlendirme çalışmaları tamamlanmıştır. KİK süreci devam etmektedir.

Mürşitpınar-Şanlıurfa Kuzey Demiryolu Projesi hazırlık çalışmaları devam etmekte, Nusaybin-Cizre-Silopi-Habur Demiryolu ve Habur Lojistik Merkezi Projesi'nde ise proje hazırlama sözleşmesi imzalanarak çalışmalar başlamıştır.

Ayrıca, mevcut Gaziantep (Mustafayavuz)-Akçakale, Akçakale-Nusaybin, Karaman-Ulukışla, Ulukışla-Yenice, Boğazköprü-Ulukışla hat kesimlerinin çift hatlı hâle getirilmesi için proje yapım çalışmalarına devam edilmektedir.

2013 yılında Halkalı-Ispartakule arasında 2, 3 ve 4'üncü hattın yapılması, Enveriye-Alayunt-Tavşanlı, Narlı-Akçagöze, Nurdağ-Narlı, Köprübaşı-Kahramanmaraş, Toprakkale-İskenderun, Kayseri-Sivas, Alayunt-Afyon, Afyon-Konya, Narlı-Malatya ve Malatya-Çetinkaya koridorlarının çift hatlı hâle getirilmesine yönelik proje yapım çalışmaları başlamıştır.

Sayın Başkan, değerli üyeler; yukarıda bahsi geçen yüksek hızlı, hızlı ve konvansiyonel demir yolu yapımlarının yanı sıra, mevcut hatlarımızın elektrikli ve sinyalli hâle getirilmesine de başlamıştır.

Bu kapsamda, Yunanistan bağlantısını sağlayan Pehlivan köy-Uzunköprü hattının rehabilitasyonu ile sinyal ve elektrifikasyonu işleri 2012 yılında tamamlanmış ve işletmeye alınmıştır.

Hat kabiliyetini ve güvenliğini artıran sinyalizasyon projelerinin yaygınlaştırılması kapsamında ise, önemli bir yük akışı olan Kayseri-Niğde-Mersin-Adana-Osmaniye Demiryolu Sinyalizasyon Projesi'nin de yapım çalışmaları devam etmekte olup bu yıl tamamlanacaktır.

Ayrıca, kömür ve cevher yolu olan Irmak-Karabük-Zonguldak demir yoluna sinyalizasyon tesisi yapımı ve altyapı iyileştirmesi inşaatına 25 Ocak 2012'de başlanmıştır. Ülkemizde, ulaşım altyapı projeleri için Avrupa Birliği'nden en büyük hibe bu proje için temin edilmiştir. Bu miktar 188,3 milyon avro olup projenin yüzde 85'ine tekabül etmektedir.

Eskişehir-Kütahya-Balıkesir, Bandırma-Balıkesir-Menemen, Tekirdağ-Muratlı, Cumaovası-Tepeköy hatlarına sinyalizasyon yapım sözleşmeleri imzalanmış, yapım çalışmalarına başlanılmıştır.

Afyon-Isparta, Denizli-Burdur hattına TCDD, TÜBİTAK ve İTÜ ile birlikte geliştirilen yerli sinyal sistemi yapımı için çalışmalar devam etmekte, bu kapsamda Denizli-Ortaklar arasında yerli sinyalizasyon inşaatına 11/02/2013 tarihinde başlanılarak yüzde 7 ilerleme sağlanmıştır.

Ayrıca, Eskişehir-Kütahya-Balıkesir, Menemen-Balıkesir-Bandırma, Muratlı-Tekirdağ, Cumaovası-Tepeköy hat kesimlerinin elektrifikasyon yapım projelerinin sözleşmeleri imzalanmış, Kayseri-Boğazköprü-Ulukışla-Yenice-Mersin-Adana-Toprakkale hat kesimleri için KİK kararı beklenmektedir. Kayaş-Çetinkaya Elektrifikasyon Projesi'nin ihale süreci devam etmekte, Irmak-Karabük-Zonguldak Elektrifikasyon Projesi için kredi temin çalışmaları devam etmektedir.

Yeni demir yolu yapım projeleriyle eş zamanlı olarak mevcut hatların yenilenmesi de büyük önem arz etmektedir.

1856 yılından bu yana yüz elli yıldır el değmeyen Aydın-İzmir hattı ve yüz yıl önce yapılan Gaziantep-Mardin demir yolu ilk defa yenilenmiş, Çobanbey'den Suriye'ye üçüncü bir sınır kapısı daha hizmete açılmıştır.

2003 yılından itibaren 2012 yılı sonuna kadar 7.411 kilometre yol yenilemesi ve bakımı yapılarak hattımızın yüzde 67'si yenilenmiş, 2013 yılında ise 1.098 kilometre yol yenilemesi planlanmış olup 2014 yılı sonuna kadar yollarımızın tamamının yenilenmesi ve bakımının bitirilmesi planlanmaktadır.

Gar ve istasyonlarımızın yüzde 98'i yenilenmiş ve kurumsal kimliğe uygun hâle getirilmiş olup bu yıl sonuna kadar tamamının yenilenmesi planlanmıştır.

Ülkemizin İran ve Orta Asya ülkeleriyle ticaretinde önemli bir rolü olan Van Gölü geçişinin iyileştirilmesi için 2 adet daha hızlı ve yüksek kapasiteli feribotun yapımı devam etmekte olup ilk feribot 2013 yılı, ikinci feribot da 2014 yılı sonunda teslim alınacak, feribotlar işletmeye alındığında vagon taşıma kapasitesi 3 katına çıkarılacaktır.

Son yıllarda hemzemin geçitlerde yapılan yoğun çalışmalar neticesinde, toplam 3.351 hemzemin geçidin 603 adedi otomatik bariyerli hâle getirilerek kontrollü geçit sayısı 1.084'e ulaşmış, ayrıca yeni yaptığımız hatlarda araç geçişlerini alt ve üst geçit yoluyla sağlayarak hemzemin geçitlere yer verilmemiştir.

Bu çalışmalar sonunda, yıllık 361 olan hemzemin geçit kaza sayısı 2012 yılında 44'e düşmüştür. Hemzemin geçitlerin standardizasyonunu da kapsayan AR-GE proje ve yenilik çalışmaları devam etmektedir. Demir yolu işletme güvenliğinin daha da artırılması için Genel Müdürlüğümüz ve bölge merkezlerimizde emniyet yönetim sistem müdürlükleri kurulmuş, bu birimler işletmeden kaynaklanan risk analizlerinin yapılması ve kazaya neden olan ve hadiselerin kök sebeplerinin araştırılarak iyileştirilmesi konularında raporlar düzenleyerek işletme güvenliğine katkı sağlamaya başlamıştır. Emniyet yönetim sisteminin yaygınlaştırılması ve farkındalığın artırılması için 2 bin faal personel eğitim çalışmaları devam etmektedir.

Sayın Başkanım, değerli üyelerim; müsaadenizle, çeken-çekilen araçlarımızdan lokomotif ve yük vagonu filosunun gençleştirilmesi hakkında da kısaca bilgi arz etmek istiyorum.

Açılan yüksek hızlı tren hatlarımızda yolcu taşımacılığı yapmak için 250 km/saat hıza uygun işletmecilik yapılabilen 12 adet yüksek hızlı tren seti temin edilmiş, ayrıca, saatte 300 kilometre hız yapabilecek 7 adet çok yüksek hızlı tren setinin ihalesi tamamlanmış, 31 Mayıs 2013 tarihinde sözleşmesi imzalanmıştır. Bu setlerden bir adedi Kasım 2013 sonu itibarıyla teslim alınacak, diğer 6 setin teslim tarihi ise 2014 yılıdır.

İslam Kalkınma Bankası kredisi ve yerli katkı payı ile ortak finanse edilen 80 adet elektrikli lokomotifin, lisans haklarını da içerecek şekilde, Rotem firmasıyla birlikte Eskişehir'de üretilmesi için 25 Şubat 2011 tarihinde işe başlanmış, ilk 2 lokomotif Türkiye'ye gelmiş, 2015 yılında tamamı teslim edilecektir.

20 adet yeni nesil dizel ana hat lokomotifin imali TÜLOMSAŞ'a sipariş edilmiş, söz konusu lokomotifler bu yıl servise girmeye başlayacaktır.

Kısa ve orta mesafeli taşımacılıkta yolcularımıza daha hızlı ve konforlu bir hizmet sunmak, işletme maliyetini düşürmek ve yolcu taşımacılığındaki payımızı artırmak amacıyla 24 adet ilk yerli dizel tren seti olan "Anadolu"nun bağlı ortaklığımız TÜVASAŞ'da

üretimine başlanmış, 2012 yılında 16 adet üretilerek servise verilmiş olup kalan 8 adet ise 2013 yılı içerisinde üretilerek TCDD'ye teslim edilecektir.

2012 yılında TÜLOMSAŞ'ta 180 adet, TÜDEMSAŞ'ta 480 adet yük vagonu olmak üzere toplam 660 adet yük vagonu imal edilmiş; 2013 yılında TÜLOMSAŞ'ta 250 adet, TÜDEMSAŞ'ta 475 adet yük vagonu olmak üzere toplam 725 adet yük vagonu üretimi planlanmış olup bugüne kadar 174 adedi teslim alınmıştır.

Kent içi ulaşımında yerel yönetimlerle iş birliği yapılarak metro standartlarında hizmet verilmesi amacıyla İstanbul'da MARMARAY Projesi, Ankara'da BAŞKENTRAY Projesi, İzmir'de EGERAY, Gaziantep'te GAZIRAY projeleri başlatılmıştır.

MARMARAY Projesi Ayrılıkçeşme-Kazlıçeşme, 29 Ekim 2013 tarihinde tamamlanarak işletmeye alınacak olan TCDD tarafından işletilecektir. Gebze-Pendik arası 29 Ekim 2013'te işletmeye açılacak, Pendik-Söğütözü ve Kazlıçeşme-Halkalı hat ve istasyon iyileştirme çalışmaları devam etmektedir.

TCDD ile İzmir Büyükşehir Belediyesince ortaklaşa kurulan İZBAN AŞ tarafından Cumaovası-Aliağa arasında 79 kilometrelik güzergâhta 6 Mart 2011 tarihinden itibaren metro standartlarında düzenli banliyö işletmeciliğine başlanmış olup günde 138 bin yolcu taşınmaktadır. 2011 yılında 35,5 milyon, 2012 yılında 50,3 milyon yolcu taşınmış, 2013 yılı mayıs sonu itibarı ile 22,5 milyon yolcu taşınmış olup geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 11 artmıştır.

İZBAN, 10 bin üyesi olan Uluslararası Toplu Taşımacılar Birliğinin (UITP), Dünya Kongresi kapsamında düzenlediği "Toplu Taşımacılıkla Büyüme" konulu yarışmada "En İyi İş Birliği" kategorisinde birinciliğe layık görülmüştür. İsviçre'nin Cenevre kentinde düzenlenen organizasyonda bu ödül ilk defa Türkiye'ye verilmiştir.

Başkentray Projesi'nin 1'inci etabı olan kuzey hattın yapımı tamamlanarak işletmeye alındı. 25 Nisan 2012'de gerçekleştirilen 2'nci etap ihalesi, istekli firmaların mahkemelere ve KİK'e yaptıkları itirazlar neticesinde ihale tarihinden itibaren 185 gün sonra KİK tarafından iptal edildi. İkinci etabın yeniden ihale edilmesi için çalışmalara başlandı. Proje tamamlandığında metro standardında banliyö işletmeciliği yapılacaktır.

Gaziray'ın Proje Hazırlama Sözleşmesi 5 Mart 2012'de imzalanmış olup bu yıl içerisinde tamamlanarak yapım ihalesine çıkılacaktır.

Ülkemiz modern ipek, demir yolunun merkezinde bulunması, kıtalararası konumu ve coğrafi nitelikleri itibarıyla lojistik üs olma kabiliyetini haizdir.

Ülkemizin küresel ölçekte rekabet gücünü artırmak amacıyla ilk etapta 18 adet lojistik merkez planlanmıştır. Bu merkezler; İstanbul (Halkalı ve Yeşilbayır), İzmit (Köseköy), Samsun (Gelemen), Eskişehir (Hasanbey), Kayseri (Boğazköprü), Balıkesir (Gökköy), Mersin (Yenice), Uşak, Erzurum (Palandöken), Konya (Kayacık), Denizli (Kaklık), Bilecik (Bozüyük), Kahramanmaraş (Türkoğlu), Mardin, Kars, Sivas, Şırnak (Habur) lojistik merkezleridir.

Bunlardan, Samsun, Uşak, Denizli (Kaklık), Köseköy ve Halkalı işletmeye açılmış, Eskişehir, Balıkesir, Bozüyük, Mardin, Erzurum, Mersin (Yenice) lojistik merkezlerinde inşaat işleri devam etmektedir. Diğer lojistik merkezlerle ilgili proje ve kamulaştırma çalışmaları sürdürülmektedir.

Sayın Başkan, değerli üyeler; kombine taşımacılık açısından büyük önem arz eden limanlarımızla ilgili bazı bilgiler arz etmek istiyorum.

TCDD'ye ait 7 adet limandan Mersin, Samsun, Bandırma ve İskenderun'un işletme hakları belli sürelerle devredilmek suretiyle özel sektör tarafından işletilmesine başlanmıştır. Haydarpaşa, İzmir ve Derince limanlarında ise işletmecilik faaliyetleri teşekkülümüz tarafından sürdürülmektedir.

Ülkemizin önemli ihracat üslerinden biri olan İzmir Limanı'nın modernizasyonu için çeşitli projeler geliştirilmiştir.

Bu kapsamda, İzmir Körfezi'nde su derinliği düşük olan kesimlerde tarama yapılarak yüksek tonajlı gemilerin İzmir Limanı'na yanaşabilmelerini sağlayacak proje çalışmaları başlatılmıştır.

İzmir Körfezi'nde teşekkülümüz ve İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından yapılacak işlerle ilgili ÇED Raporu hazırlanması çalışmaları tamamlanma aşamasındadır.

İzmir Limanı'nda 50 bin metreküp yeni silo rıhtımı ıslahı tamamlanmış, ayrıca 4 adet transtainer teslim alınmıştır.

Sayın Başkan, değerli üyeler; ülkemizde demir yolu endüstrisini oluşturmaya yönelik çalışmalara hız verilmiş olup bu çalışmalar demir yollarına yönelik yatırım projeleriyle eş zamanlı olarak devam etmektedir.

İlk olarak 2008 yılında Adapazarı'nda, her türlü elektrikli, dizel metro aracı ve hızlı tren setleri üretmek için demir yolu-özel sektör-yabancı yatırımcı ortaklığında EUROTİM şirketi kurulmuş, KARDEMİR hızlı tren raylarını üretebilecek şekilde yatırım yapmış, TCDD'nin ihtiyaçlarının karşılanması yanında yurt dışına ihracata da başlamıştır.

Sakarya, Ankara, Konya ve Afyonkarahisar'da özel sektör tarafından hızlı tren hatlarına travers üreten fabrikalar kurulmuştur.

Erzincan'da yerli ve yabancı müteşebbis iş birliği ile kurulan Ray Bağlantı Elemanları Fabrikası üretiminin büyük bir kısmını ihraç etmektedir.

Bugüne kadar yurt dışından temin edilen tekerlek takımlarının Kırıkkale'de üretilmesi için Makine Kimya Endüstrisi Kurumuyla stratejik iş birliğine gidilmiş, Çankırı'da hızlı tren yolu makaslarını üretmek üzere özel sektöre iş birliği hâlinde kurulan VADEMSAŞ 2011 yılı mayıs ayından itibaren üretim faaliyetine geçmiştir.

Sivas'ta hızlı tren hatları, ağır demir yolu hatları, metro hatları vb. için travers ve diğer beton ürünlerini üretecek olan SİTAŞ 5 Mayıs 2011 tarihinde kurulmuş ve 2012 yılı haziran ayından itibaren üretim faaliyetine geçmiştir.

Sayın Başkan, değerli üyeler; müsaadenizle, yük ve yolcu taşımacılığımız hakkında da kısaca bilgi arz etmek istiyorum.

2003 yılında 15,9 milyon ton yük taşıması yapılmış olup 2012 yılında 25,7 milyon ton yük taşınarak 2003 yılına göre yük taşıma miktarında yüzde 62 artış gerçekleşmiştir.

Özel sektörün kendi vagonuyla yük taşıması ve vagon kiralaması teşvik edilmiş, bu çerçevede 50 adet firmayla taşımacılık sözleşmesi imzalanmıştır. 3.159 adet özel sektöre ait vagonla hatlarımızda taşıma yapılmakta olup bu vagonlarla 2012 yılında 6 milyon ton yük taşıması yapılmış; genel taşıma içerisinde özel sektörün oranı yüzde 24'e ulaşmıştır.

Türkiye'den Batı'da, Almanya, Macaristan, Avusturya, Bulgaristan, Romanya, Slovenya, Polonya ve Çek Cumhuriyeti'ne; doğuda, İran, Suriye ve Irak'a, Orta Asya'da, Türkmenistan, Kazakistan ve Pakistan'a karşılıklı olarak blok trenler işletilmektedir.

Karadeniz üzerinden Türkiye-Rusya, Samsun-Kavkaz tren ferisi işletmeciliği için limanlarda gerekli düzenlemeler yapılarak 19 Şubat 2013'de hizmete açılmıştır.

Yurt içindeki üretim merkezlerinin, fabrikaların, organize sanayi bölgelerinin demir yoluna bağlanması öncelikli olarak ele alınmakta, yerel yönetimler ve özel sektör kuruluşlarıyla iş birliği yoluna gidilmektedir. 2002 yılında 282 adet olan iltisak hattı her yıl ortalama 6 adet yeni iltisak hattı yapılarak bu gün itibarıyla 335 adede ulaşmış, iltisak hatlarının geliştirilmesi konusunda çalışmalar sürdürülmektedir. Taşımalarımızın yüzde 58'i iltisak hatlarından yapılmaktadır. İltisak hatlarından 2012 yılında 15 milyon ton yük taşınmıştır.

2003 yılında 77 milyon yolcu taşınırken, 2012 yılında yüzde 64 artışla 120 milyon yolcu taşımasına ulaşılmıştır.

Yolcu taşımacılığında ise, tamamlanan yüksek hızlı tren hatlarında çağdaş ve konforlu bir hizmet sağlanmaktadır.

Diğer yandan, yüksek hızlı tren bağlantılı konvansiyonel trenler ile Karaman, Kütahya bağlantıları sağlandığı gibi, yüksek hızlı tren bağlantılı otobüslerle Bursa'ya kombine taşımacılık hizmeti verilmektedir.

Türkiye-Balkanlar ve Türkiye-İran arasındaki yolcu tren seferleri devam etmektedir.

Yolcularımıza daha iyi hizmet verebilmek amacıyla, 2003 yılında sadece 25 noktada bilgisayarlı bilet satışı hizmeti verilirken, 2012 yılı sonu itibarıyla 228 iş yerinde bilgisayarlı bilet satış hizmeti verilmektedir.

Limán hizmetlerinde ise; 2012 yılında ise özel sektör dâhil 48,7 milyon ton elleçleme yapılmış, 2013 yılında, bugüne kadar, özel sektör dâhil 10.063 milyon ton elleçleme yapılmıştır.

Sayın Başkan, değerli üyeler; Demiryolları olarak AR-GE çalışmalarına büyük önem veriyoruz. Bu kapsamda, 10. Ulaştırma Şurası'nda alınan kararlar doğrultusunda, Genel Müdürlüğümüz bünyesinde, Demiryolu Araştırma ve Teknoloji Merkezi (DATEM) kurularak faaliyetlerine başlamıştır.

Diğer yandan demir yolu teknolojilerinin geliştirilmesi ve yerileştirilmesi amacıyla TÜBİTAK ile iş birliği yapılarak Kamu Araştırmaları Platformu'nda projeler geliştirilmiştir. Bu kapsamda, Ulusal Demiryolu Sinyalizasyonu Projesi, makinist eğitimleri için Tren Simülatörü Projesi ve Kompozit Fren Pabucu gibi önemli projeler tamamlanmış ve yaygınlaştırma sürecine geçilmiştir. Diğer projelerle ilgili çalışmalar devam etmektedir.

Ayrıca, Avrupa Birliği AR-GE Platformu olan 7. Çerçeve kapsamında 7 adet projeye katılım sağlanmış olup kamu kuruluşları arasında proje sayısı itibarıyla 2'nci sıradayız. Bu alanda ülkemize -demir yolu alanında- maksimum fayda sağlanması için çaba sarf edilmektedir.

Zamanında ve etkin eğitimler ile personelimizin sürekli gelişmesi sağlanmaktadır. 2012 yılında 968 programda 20.906 personele eğitim verilmiştir. 2013 yılında Mayıs ayına kadar 261 programda 4.962 personele eğitim verilmiştir.

2011 Yılında Mesleki Yeterlilik Kurumu tarafından ulaştırma, haberleşme ve lojistik sektöründeki ilk yeterlilik olan "Tren Makinisti Ulusal Yeterliliği" yayımlanmış, ayrıca demir yolu sektöründe 17 meslek standardı ve bu standartlara ait yeterlilikler hazırlanmıştır. Böylelikle 2023 vizyonu çerçevesinde demir yolu sektöründe ihtiyaç duyulacak nitelikli iş gücünün sertifikalandırılması sağlanmış olacaktır.

Uluslararası Demiryolları Birliği Orta Doğu Eğitim Merkezi (Middle East Railway Training Center - MERTCe) Eskişehir'de 1 Ekim 2012 tarihinde hizmete açılmış, bu merkez ile ülkemiz demir yolu eğitiminde Ortadoğu bölgesinde demir yolu üssü olmuştur.

Bir Avrupa Birliği projesi olan RAILVET (Raylı Sistemler İşletme Dalı Öğretim Programlarımızın Avrupa Kredi Transfer Sistemine Uyarlanması) Projesi kapsamında UIC ve AB ülkeleriyle birlikte Türkiye'de alınan sertifikaların Avrupa'da da geçerli olacağı trafik eğitim programları hazırlanmıştır.

TCDD ve TÜBİTAK iş birliğinde, makinistlerin eğitimi için E-43000 tipi lokomotif simülatörü tamamen yerli olarak yapılarak Eskişehir Eğitim Merkezinde hizmete verilmiştir.

Ayrıca, 1416 sayılı Kanun kapsamında 80 öğrenci TCDD adına yurt dışında yüksek lisans yapmaya gönderilmiş, bunlardan 21'i teşekkülümüzde göreve başlamış, 59'u ise eğitimlerine devam etmektedir.

1 Mayıs 2013 tarih ve 6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun ile sektörün serbestleştirilmesi sağlanmıştır.

Sayın Başkan, değerli üyeler; saygıdeğer heyetinize Demiryollarına verdiği destekten dolayı bir kez daha şükranlarımı arz ediyor, beni sabırla dinlediğiniz için teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Evet, teşekkür ediyoruz.

Değerli üyeler, **2010 yılından kalan iki adet öneri** vardır, ilk öneriyi okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Öneri 1- Demir yolu işletmeciliğinin daha etkin bir şekilde yürütülebilmesi için; Kurumsal Kaynak Planlaması Sistemi'nden de yararlanılarak TCDD'nin modern teknolojiye uygun daha yalın ve fonksiyonel bir teşkilat yapısına kavuşturulması; bu konuda, demir yolu sektörünün modernizasyonu ile TCDD'nin yeniden yapılandırılması amacına yönelik olarak ve Avrupa Birliği mevzuatına uyum sağlamak üzere hazırlanan, Türk demir yolu sektörünün ve TCDD'nin yeniden yapılandırılmasına ilişkin kanun tasarılarının yasalaştırılması konusundaki çaba ve girişimlerin sürdürülmesi,

Yasal düzenleme çalışmalarında, lojistik merkezlerin kuruluşu ve işletilmesi ile ilgili hukuki altyapının oluşturulması hususu üzerinde durulması; bu konuda, Yap-İşlet-Devret modeli dâhil, özel sektör imkânlarından da yararlanılması konusunun tüm yönleriyle değerlendirilmesi.

BAŞKAN – Buyurun, cevabı alalım.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – **Cevap** : Sayın Başkanım, müsaade ederseniz, APK Daire Başkanım cevaplasınlar.

BAŞKAN – Buyurun.

APK DAİRE BAŞKANI MURAT ŞENEKEN - Ulaştırma sektöründe Avrupa Birliği (AB) mevzuatına uyum sağlanması çalışmaları kapsamında oluşturulması gereken kurumlar, Bakanlığımızın adını ve yapısını yeniden düzenleyen 1 Kasım 2011 tarih ve 28102 sayılı Resmî Gazete'de yayınlanan 655 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile hayata geçirilmiştir. Bu kapsamda, Bakanlığımız bünyesinde ana hizmet birimi olarak sektörü düzenleyecek Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü kurulmuştur.

Diğer yandan, 1 Mayıs 2013 tarihli Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren "Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun" özel sektörün demir yollarında faaliyet göstermesini engelleyen mevzuatı ortadan kaldırarak demir yollarını serbestleştirmekte ve bu doğrultuda TCDD'yi yeniden yapılandırmaktadır.

Lojistik merkezlerinin kurulması, yönetilmesi ve işletilmesi ile ilgili ilke ve politikaların tespiti konusunda çalışmalar yapmak, araştırma, planlama ve koordinasyon faaliyetlerini yürütmek, hukuki ve teknik altyapı gerekliliklerini tespit etmek, mevcutların ve planlananların gözden geçirilerek demir yolları ve diğer ulaşım modları ile entegrasyonu sağlamak üzere kurum ve kuruluşların koordinasyon ve iş birliği içerisinde ve ortak bir strateji çerçevesinde hareket etmeleri gerektiğinden ülkemizdeki lojistik faaliyetlerin tek bir merkezden yönetilmesi ve koordinasyonunun sağlanması için "Lojistik Merkez Koordinasyon Kurulu" oluşturulması çalışmaları 655 sayılı KHK kapsamında, Ulaştırma, Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığı tarafından sürdürülmektedir.

Ayrıca, yatırım ortamının iyileştirilmesi eylemleri kapsamında, Ekonomi Bakanlığı, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı koordinatörlüğünde Türkiye’de lojistik sektörünün geliştirilmesi ve Türkiye’nin bölgesel bir lojistik üs olması hedefine ulaşabilmesi amacıyla lojistik sektörüne yönelik proje, yatırım, faaliyet ve yasal düzenlemelerin öncelik ve detaylarının bir bütünlük içinde belirlenmesi için Türkiye lojistik master plan hazırlıkları yasal düzenleme çalışmaları yürütülmektedir.

BAŞKAN – Işık Bey, şimdi, birinci tidedeki husus...

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Efendim, birinci tidede istediğimiz hususlar yerine getirildi, detay çalışmalar yapılıyor.

İkinci tidede de çalışmalar henüz devam ediyor. Biz birinci tireyi uygun görürseniz çıkaralım, ikinci tire izlemeye kalsın efendim.

BAŞKAN – Tamam.

Öneriyle ilgili olarak söz talebi var mı arkadaşlar?

Haydar Bey, buyurun.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Herkese merhaba öncelikle.

Tabii, 2013 Mayıs’ta çıkan ve Resmî Gazete’de yayınlanan yasayla artık TCDD bir bütün olmaktan çıkmış, ikiye ayrılmış. Yeni adıyla “serbestleştirme” diyoruz. TCDD Genel Müdürlüğü ve Altyapı Hizmetleri olarak ikiye ayrılmış. Tabii, biz ne yapıyoruz? Bundan önceki hâlini, bu yasadaki önceki hâlini konuşuyoruz burada ve öneriler de bununla ilgili, eski hâliyle ilgili geldi. Şimdi, artık, özel sektöre bu imkân tanıdıktan sonra ana hatlar dışında, organize sanayi sitelerinden özel sektörün işte kendi yükünü taşıma imkânı sağlandıktan sonra, altyapısını yapma imkânı sağladıktan sonra bunları konuşmak da çok doğru olmuyor ama TCDD hâlâ bir yanlış yapmaya da devam ediyor. Özellikle lojistik üsleri konusunda yanlış yapmaya devam ediyor. Şimdi soracaktık o soruları ama soruların da bir kıymeti kalmadı aslında. Yani, on yıllık... 2000 yılından beri diyeyim, on yıllık demeyeyim. “2000 yılından beri hangi organize sanayi bölgesinden bir lojistik üssüne demir yolu hattını çektiniz?” dediğimiz zaman çok fazla cevap veremiyorlar ya da hangi ile, yeni bir ile ilave bir demir yolu hattı getirildiğini sorduğumuz zaman sadece bir 30-40 kilometrelik Trakya Bölgesi’nde yapılan bir konvansiyonel hattın bahsediliyor.

Şimdi, lojistik merkezleri bana göre çok önemli, lojistik üsleri çok önemli ama bunların yer seçimi ve bulundukları lokasyon da o kadar önemli. Örneğin, kendi kentim yine Köseköy’e geleceğim, belki Genel Müdüre bunu duymaktan gına gelmiştir, bana da söylemekten gına geldi ama 13 tane organize sanayi bölgesiyle hiçbir bağlantısı yok seçilen yerin ve “Kartepe” diye adlandırılan, yeni kurulan ilçenin tam merkezinde. Resim varsa Sayın Genel Müdür, bir gösterin isterseniz, Köseköy Lojistik Merkezinin resmini şurada gösterin lütfen. Bir bakın Allah aşkınıza, böyle bir iş yapılabilir mi? Bu kadar masraf yapıp da “Bir lojistik köyü kuruyoruz, işte, üssü kuruyoruz.” deyip de böyle bir iş yapılabilir mi? Tek bağlantısı Derince Limanı’yla. Peki, sadece bir tane mi liman var İzmit Körfezi’nde? 34 tane liman var arkadaşlar, 34 tane liman var ve hiçbirinin de bağlantısı yok. Bir tek Derince’nin Devlet Demiryollarına ait olan limanla bağlantısı var, onun dışında bir limanla bağlantısı yok. Kentin merkezi, İzmit ve Kartepe’nin merkezi, ikisi de çok yakın birbirine çünkü aralarında bir mesafe yok, yerleşim alanları lojistik üssü olarak seçilmiş. Şimdi, bunların düzeltilmesi, değiştirilmesi gerekiyor diyeceğim ama bir de bu hat seçimi yanlış bizim orada.

Şimdi, yüksek hızlı trende yine konuşacağız, Arifiye-İstanbul hattı küllüm yanlış. Burada daha önce Genel Müdür de söyledi, Ulaştırma Bakanı da söyledi, “İkinci bir projemiz var Kocaeli’nin kuzeyinden.” dedi. Doğru olan da o aslında, doğru olan da oydu. Kentin ona göre yapılandırılması gerekiyordu ama “Biz yaptık oldu.” meselesi var. Yani her şey vatandaşa dayatılıyor, “Her şeyi bir anda yapalım, bunun şovunu da birlikte getirelim.” mantığıyla bakıldığı zaman, böyle amaçsız, amacına uygun olmayan işler yapılmaya başlanıyor. Demir yolu hattı iki hat olarak planlanmış, yüksek hızlı tren hattı yine, dedik ki: “Köseköy’de lojistik köyü kuruyorsunuz, lojistik üssü kuruyorsunuz, demir yolunu iki hat diye planlıyorsunuz, zaten iki hat, mevcut hattımız iki hat, oradan, İstanbul’dan kalkıp Anadolu’ya giden tüm trenleri geçireceksiniz; hızlı treni geçireceksiniz, yük trenlerini geçireceksiniz, Sakarya-Adapazarı-İstanbul arasındaki banliyö hatlarını da geçireceksiniz, olmaz.” dedik burada yine bir KİT toplantısında burada “Olmaz.” dedik, “Biz geçiririz.” dediler, “Biz yaparız.” dediler, sonra gittiler, üçüncü bir hattı oraya ilave ettiler. Bilmiyorum, yapıyor musunuz, yapmıyor musunuz ama ben hâlen yine söylüyorum: Üçüncü hattı da yapsanız o hat verimli çalışmayacak, rantabl çalışmayacak çünkü proje baştan aşağı yanlış, proje baştan aşağı yanlış. Burada, konuyla ilgili, maddeyle ilgili, lojistik merkezlerinin kurulmasının daha önemsenmesi gerektiğini düşünüyorum çünkü Türkiye’deki lojistik maliyetlerin düşürülmesi için Devlet Demiryollarına büyük görev düşüyor ama yine Genel Müdür “Biz yüzde 62 yük taşımacılığını artırdık.” diyor. Küllüm doğru olmaya.. (“Yüzde 62 artırıldı.” sesleri) Doğru, yüzde 62 artırdılar ama Türkiye’deki Devlet Demiryollarının yük taşımacılığındaki payını yüzde 1 bile artıramadılar. Bunun anlamı şu arkadaşlar:

Yani, yüzde 4 olan, yüzde 2 olan demir yollarının Türkiye’de yük taşıma oranını yüzde 1 bile artıramadılar ama onu söylemiyor. Niye söylemiyor; çünkü, yüzde 62 artırırsak hepiniz biraz sonra teşekkür etmeye başlayacaksınız, “Müthiş iş yapılmış.” diye.

On yıldır ülkede Devlet Demiryollarında yük taşımacılığına ilişkin... Bakın, yüksek hızlı tren yapılıyor, onu da konuşacağız gelince ama yük taşımacılığıyla ilgili en ufak bir yatırım yapılmamıştır, doğru yatırım yapılmamıştır yapılmışsa da, çok az yatırım yapılmıştır. Dediğim gibi, benim kentimde 13 tane sanayi bölgesi var, Bursa’da 13 tane sanayi bölgesi var -ekseks düzeltin- bir tane demir yolu hattı yoktur. Şimdi, ne yapılması gerekiyor? İşte, on yıllık iktidarınızda bunları yapmanız gerekiyordu Türkiye’nin kara yollarından alıp yük taşımacılığını neye taşımanız gerekiyordu Devlet Demiryollarına taşımanız gerekiyordu. Peki, “Yüzde 62 artırdık.” denen Devlet Demiryollarında yüzde 1 bile artmamışsa genelinde, yüzde 2’lik oran yüzde 3’e çıkmamışsa bunu başarı olarak kabul etmek doğru mudur? Ve şu anda hazine en çok desteği alan kurum da Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları. Bir başka kuruma bakın Allah aşkınıza, bu kadar destek almış mıdır? Bunları hazine verirken de dış kredilerle vermiştir. Hani, “IMF’ye borcu bitirdik.” diyorsunuz ya, ama bütün kurumları borçlandırdınız. İşte, bunlar da bu borçlarla yapılıyor. Hiç olmazsa doğru bir şey yapılsın, gelir getiren bir şey yapılsın. Ama maalesef, biraz sonra şova yönelik, yüksek hızlı tren, işte, “888 kilometre yaptık, şu kadar daha yapacağız.” Tabii ki yapacaksınız bugünkü teknolojiyle, tabii ki daha iyisini yapacaksınız. Bu insanlar daha iyisini de hak ediyor, kimse bunlara bir şey demiyor. Zaten bu iş için Hükümet oldunuz, bu iş için buradasınız veya Devlet Demiryollarının görevi bu zaten, daha iyi hizmet edebilmek, yoksa, mevcudu geriye götürmek değil ki. Siz, şimdi, hiçbir kurumun burada “Biz şöyle aldık, şuradan da getirdik.” dediğine şahit oldunuz mu? Yok böyle bir şey. Herkes daha iyi hizmet üretebilmek için görev üstleniyor.

MEHMET ÖNTÜRK (Hatay) – Bazı dönemler oldu.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Evet, bazı dönemler olmuş olabilir ama bu kadar ülke borçlandırıldıktan sonra, bu kadar borçla bu yatırımlar yapıldıktan sonra hiç olmazsa karşılığının da gelmesi gerekiyor. Tabii ki insanlar rahat seyahat edecekler ama eğer yük taşımacılığını artırırsanız bu ülkede Devlet Demiryolları da rantabl hâle gelir. Gerçi yeni modeliyle bu işten de çekildiniz, artık zaten bunu kabul ettiniz bu yeni modelle, “Biz bu işi yapamadık.” dediniz. Samimi söylüyorum, bu yeni getirmiş olduğunuz Devlet Demiryollarının ikiye ayrılmasıyla, yük taşımacılığı veya altyapı hizmetlerinin ana hatlara bağlantılarının özel sektöre devredilmesi, devredilmesi demeyelim de onların da yapabilecek olması ve TCDD’nin bir denetim birimi olarak kenarda durması, trafiği denetleyen bir birim olarak yanında durması aslında bu işi beceremediğinizin bir göstergesidir. Samimi söylüyorum beceremediniz, yük taşımacılığını beceremediniz bu ülkede, onun için de dediniz ki: “Biz bu işi yapamıyoruz, gelsin özel sektör burada yatırım yapsın.” Zaten yük taşımacılığındaki yüzde 62’lik artışın nedeni özel sektör vagonlarının, yani kendilerinin sahip olduğu vagonların devreye girmesiyle gerçekleşmiş o artış da. Yani, siz devlet olarak on yılda yük taşımacılığında bir artış gerçekleştirememişiz. Bunların önemli olduğunu düşünüyorum. Tamam, devlet çekiyor elini, çekiliyor ama iyi yönlendirilmesi, kentlerin planlamasına da uygun hâlde düşünülmesi gerektiğini söylüyorum. Eğer Kocaeli’nde yapıldığı gibi, Köseköy’de yapıldığı gibi -diğer illerde de görmedik ama- diğer illerde de böyle yapmışsanız yazık diyorum o kentlere.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Mehmet Bey, buyurun.

MEHMET ŞEKER (Gaziantep) – Teşekkür ederim.

Sayın Başkan, değerli milletvekili arkadaşlarım, kıymetli bürokratlar; hepinize saygı ve sevgiler sunuyorum.

Bu eskiden kalan bir madde ama şöyle bir şey var: 1 Mayıs’tan sonra çok ciddi değişiklikler oldu. Ben de bu lojistik köylerle ilgili... Özellikle bu 18 yerin tespiti nasıl yapıldı? Burada da bir eksik var. Örneğin, Gaziantep’e en yakın Türkoğlu’nda var, oysa sanayi olarak Gaziantep var, ihracatını yapan o bölgede. Arap Yarımadası hariç bütün batıya, batıdan yapılan ihracatlar İskenderun ve Mersin limanlarından yapılıyor. Ama maalesef Demiryolları burada bir yatırım yapmadığı için ve 1980’li yıllardan sonra “Demir yolu yatırımları yapılsın.” dediğimizde de, tabii, bize o zaman “Bu komünist fikirlerden vazgeçin.” demişlerdi. Demir yollarını maalesef gündeme getirmediler. Antep’e ciddi kara yolu yatırımı yapıldı, otoban yapıldı, kötü mü oldu? Hayır, çok iyi oldu ama şimdi o kara yolunda, otobanda yük kamyonlarından ve TIR’lardan çok ciddi şekilde sıkıntılar oluyor. Mutlaka bu lojistik köy seçiminde, özellikle şimdi özel sektörün de bu işin içerisine girmesiyle birlikte, Gaziantep’in sanayi bölgesi olması hesabıyla, Türkiye’nin 6’ncı büyük ihracat yapan bir şehri olması hesabıyla orada yapılmasında büyük fayda olacağı kanaatindeyim.

Bir de Haydar Bey bahsetti, o doğru, Sayın Genel Müdürümüz “Yük taşımacılığında yüzde 62, yolcu taşımacılığında da yüzde 64 artış var.” dedi. Doğrudur, mutlaka artış olmuştur ama total yük içerisinde demir yollarının aldığı payda çok ciddi bir değişiklik yok, yine total yolcu içerisinde demir yollarının çok ciddi bir değişikliği yok.

Hava yoluna baktığınızda, son on yıllık dönemde hava yolu yolcu taşımacılığının yüzde 500'lerin üzerinde arttığını görüyoruz.

Yine kara yolu yolcu taşımacılığında da ciddi artışlar görüyoruz.

Yine burada demir yolunda bir eksiklik var. Tabii, bu, işte, Araştırma-Geliştirme bölümünün, lojistik üsleri belirleyen bölümlerin çok ciddi çalışmalar yapması lazım. "Yük nereden nereye taşınıyor, yolcu nereden ne tarafa taşınıyor?" ona çok ciddi şekilde hizmet etmesi ya da araştırma yapması gerekiyor.

Son bir şeyi anlatmak istiyorum: Yaklaşık on beş gün önce ya da yirmi gün oldu, Konya'ya gittim yüksek hızlı trenle. Evet, elinize sağlık, gayet güzel, konforlu bir yolculuk ama yolcu sayısında ciddi bir eksik var. Yani, ben "VIP'deki, acaba, hani, o ilk vagondaki yolcu mu az?" diye bir baktım, arka vagonları da yürüyerek bir gezdim, yine eksik var. Bunun sebebinin de çok ciddi araştırılması lazım. Miktar mı fazla acaba? Yani, sayı olarak çok, saatleri mi fazla ya da uygun saatlerde mi gitmiyor, ona bir bakmak lazım. Benim gittiğim saat, saat 10.00 civarıydı, o saatte mi yolcu azdı, bilemiyorum ama ciddi anlamda öyle bir devasa yatırım yapıp da yolcu da taşıyamamak sıkıntı yaratır diye düşünüyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Ahmet Bey, buyurun.

AHMET YENİ (Samsun) – Sayın Başkan, değerli üyeler; toplantımızın hayırlı sonuçlar getirmesini diliyorum. Tabii, konu lojistik olunca, Samsun'da da bir lojistik merkezi yapıldı. Gerçekten, şehrin içinde olan çok eskimiş bir lojistik merkezinin organize sanayi bölgesine taşınmış olması son derece önemli olmuştur. Bu bakımdan, heyeti tebrik ediyorum, kutluyorum.

Ayrıca, bu yük taşımayla alakalı artış oranını da konuşursak değerli arkadaşlar, Devlet Demiryolları tamamen durmuş, bitmiş, eskimiş bir sistem ve senelerdir bunun yenilenmesiyle uğraşılıyor. Bunu da, tabii, dikkate almamız lazım. Esas itibarıyla ciddi anlamda bir yenileme söz konusu oldu. Yani, 2012 yılına kadar 7.411 kilometre yol yenilemesi ve 2013 yılında ise 1.098 kilometre. Yani hepsi 2014'ün sonuna kadar ise bütün tren yolları yenileniyor. Şimdi, raylı sistem olmayınca yük taşıma da söz konusu değil. O bakımdan, ben inanıyorum ki, bu oranlar artarak devam edecek. Bırakın bu yenilemeyi, hızlı tren hattı... Ben de bundan on beş-yirmi gün önce gerçekten ilk defa hızlı trene bindim, Konya'ya gittim, çok muhteşimdi, bizim gidişimiz doluydu, belki de saat olarak denk gelir. Hakikaten, inşallah, İzmir-İstanbul hattı da açılır, araçlarımızı burada bırakır, İstanbul'a gidip geliriz, onu bekliyoruz heyecanla. Tabii, lojistik konusu olduğu için de Samsun'da gerçekten lojistik merkezimiz doğru bir yere yapıldı. Bu kararı alırken nasıl bir yol izlendi, hangi illerde nasıl, onu ben de çok bilmiyorum ama gerçekten güzel oldu.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Kamer Bey, buyurun.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Teşekkür ederim.

Ben -bu 655 sayılı Kanun Hükmünde Kararname'yle teşkilatta ne türlü değişiklikler yapıldı- özellikle şunu öğrenmek istiyorum: Bu teşkilattaki genel müdür yardımcılarını, daire başkanları ve birçok bürokratlar da, tabii, bu kanun hükmünde kararnameyle zannedersen yönetim feshedildi, yerine yeni bir yönetim getirildi, birçok yerlerde öyle yapıldı, Sağlık Bakanlığı, Millî Eğitim Bakanlığı, sizde de... Öğrenmek istiyorum: Burada da böyle bir değişiklik yapılarak eski yönetim kadrosunda, işte, Genel Müdür Yardımcısı, Daire Başkanı veya şef pozisyonunda olup da açığa alınıp şu anda herhangi bir görev verilmeyen personeliniz var mıdır, varsa kaç kişidir? Bunlar da bankamatikten gidip para mı alıyorlar, yoksa herhangi bir görev yapıyorlar mı? Onu öğrenmek istiyorum.

BAŞKAN – Şimdi, Süleyman Bey, bizim Komisyon olarak çalışma yöntemimiz: Mevcut önerilerle ilgili olarak konuşuyoruz. Siz lütfen Kamer Bey'in notunu alınız, bunu...

KAMER GENÇ (Tunceli) – 655 var işte, Kanun Hükmünde Kararname'de düzenlenmiş, onu demek istiyorum.

BAŞKAN – Bakın, şu anda konuştuğumuz konu belli Kamer Bey. Biz size "Hayır, sormayın." demiyoruz, Bakın, sizin sorduğunuz soruyla şu anda konuştuğumuz öneri...

KAMER GENÇ (Tunceli) – Uyuşuyor. Burada teşkilatı feshetmiş, yeni bir teşkilat kurmuş, diyorum ki: Kaç tane personel açıkta kaldı?

BAŞKAN – Peki, tamam.

Ali Bey, buyurun.

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – Teşekkür ederim.

Öncelikle, bütün milletvekili arkadaşlarıma, bürokrat arkadaşlara günaydın diyorum.

Şimdi, lojistik konusunda ve ulaşım konusunda, özellikle lojistik konusunda az önce -ben de Haydar arkadaş gibi hep söylemeye devam edeceğim- Çanakkale’de, özellikle kara yolunun dışında ulaşımın olmadığını söyleyerek özellikle de sekiz yıl önce de Bandırma’dan Çanakkale’ye düşünülmüş ve programa girmesi için uğraş verildiğini söyleyen Genel Müdürlük hâlâ daha bu konuda girişimde bulunmamıştır.

Az önceki soruya ilaveten buradaki sanayinin ve özellikle de Avrupa’ya açılan Kepez Limanı yapılmıştır ama bunun tabii ki lojistik ayağı olan ve sanayinin lojistikle ilgili ayağı ve özellikle Bandırma’ya kadar olan tüm kara yollarının daha bitmemesine rağmen, oradaki tüm yapılan kara yollarında burasının tamamlanmadığı sürece de hem maliyet açısından hem lojistik açıdan tren yolunun, oradaki hattın ilavesi Çanakkale’ye Bandırma üzerinden, Biga-Çan üzerinden Çanakkale’ye ulaşmadığı sürece de bu lojistiğin sizin anlamınızda tamamlanmadığını görecekmişim. O haritanız, demin gösterdiğiniz de sanki o bölge başka bir ülkenin bölgesi gibi ama bir taraftan da ulaşım sektöründe, lojistik sektöründe sanayinin olmasına rağmen, yine burada az önceki kriterleriniz içerisine niçin alınmadığını, neden bu tarafa doğru yönlendirilmediğini de çok merak ediyorum. Çünkü sadece lojistik ve yük taşımacılığı, orada büyük sanayilerimiz var ve özellikle de oradan Türkiye’nin her yerine, batısından doğusuna kadar her yere sizin yollarınızı kullanıyorlar ve “Sığircık” dedğiniz limana da yer kiralarak da özel sektör oraya büyük TIR’larla yükleri taşımak zorunda kalıyor.

2’ncisi de: Tabii, buna bağlı olarak aynı tren yolunu oraya döşerseniz mutlaka da ulaşım sektörümüz açısından Çanakkale’yi de, hızlı tren konusunda nasıl öğünüyorsunuz ama daha gitmediğiniz ve insanların gidemediği ve ulaşamadığı, haritaya baktığımızda ulaşılır gibi görülen Çanakkale’ye kara yolundan başka, o da tamamlayan kara yolundan başka, deniz ve tren yolunun hâlâ olmadığı, hava yolu işletmesinin de daha şu anda ihalesi yapılarak devam ettiğini görüyoruz. Bu da şunu gösteriyor: Acaba buradaki demin bu kadar övgüyle bahsettiğiniz çok kısa olan bu süredeki lojistik desteğin buraya gidip gitmeyeceği konusunun bana bildirilmesini istiyorum.

BAŞKAN – Hasan Fehmi Bey, buyurun.

HASAN FEHİMİ KINAY (Kütahya) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Değerli milletvekilleri, Devlet Demiryollarının muhterem yöneticileri; ben de hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Toplantımızın, başta Devlet Demiryolları olmak üzere, ülkemize hayırlar getirmesini temenni ediyorum.

Bu lojistik merkezlerle ilgili, Kütahya’nın da çok önceleri, ilk sırada talepleri olduğunu biliyorum. Kütahya Belediyemiz, Ticaret ve Sanayi Odası, İl Özel İdaresi, hâlihazırdaki organize sanayi bölgelerinin -zaten Devlet Demiryollarının hat çekilmiş olması da fırsat bilinerek- bir lojistik merkez kurulması yönünde talepte bulunduklarını çok iyi biliyorum. Bununla ilgili olarak, Devlet Demiryolları hangi kriterlere bağlı olarak fizibil olup olmadığı yönünde bir kanaate ulaşıyor, açıkçası bunu merak ediyorum.

Kütahya, konum itibarıyla, büyükşehirlere, metropollere yaklaşık iki buçuk-üç saatlik kara yolu ulaşım mesafesinde ve çok yakın bir tarihte, bildiğiniz gibi, bölgesel bir havaalanına da ev sahipliği yapan bir il. Bir tarafta Devlet Demiryollarının ulaşım ağına sahip olduğu, diğer tarafta hava yolunun ve kara yolları açısından da metropollere, Antalya’dan İstanbul’a, İzmir’den Ankara’ya, Türkiye’nin nüfusunun yaklaşık yüzde 70’ine hitap eden, konum itibarıyla bu kadar elverişli olmasına rağmen neden acaba, bu bizim lojistik merkezle ilgili altyapı konusundaki yeterliliğimize rağmen fizibil bulunmadı? Bu konuda acaba hani Kütahya’ya karşı bir ilgisizlik mi, Kütahya’ya karşı bir ihmâl mi var, bir ön yargı mı var? Bununla ilgili, ben açıkçası, hangi kriterlerle biz değerlendiriliyoruz, bunu öğrenmek istiyorum.

Diğer taraftan, yüksek hızlı trenle ilgili gerçekten Türkiye fevkalade bir atılım içerisinde. 2010 yılından itibaren yapılan ve 2023’e kadar uzanan yatırımlar açısından baktığımızda, Eskişehir-Antalya hattının da planlandığını biliyoruz. 140 kilometrelik bu hattın -Eskişehir-Kütahya-Afyonkarahisar’ın- birleştirilmesi hâlinde, hâlihazırda yapımı devam eden yolları da dikkate aldığımızda, İstanbul’la İzmir’in, iki büyük büyükşehrin, iki büyük metropolün de birleşebileceği imkânını elde edebiliyoruz.

Bu doğrultuda acaba bize, Eskişehir-Antalya arasındaki o ilk hattın, Eskişehir-Afyonkarahisar hattının tamamlanması konusunda Devlet Demiryolları olarak bir öncelik verebilir misiniz? Bu konular hakkında bilgi talep ediyorum.

Çok teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Buyurun.

MEHMET ÖNTÜRK (Hatay) – Sayın Genel Müdürüm, az önce konuşmanızda Toprakkale-Nurdağ-Gaziantep Mustafa Yavuz hızlı demir yolundan bahsettiniz. Şimdi, şu an ihale aşamasında olan, Amanos Dağı’nda bir tünel projesi var malumunuz. Bu tünel projesiyle buradaki amaç da şu: Az önce Gaziantep Vekilimiz de bahsetti, lojistik merkezin Türkoğlu tarafına yapıldığını. Gaziantep’in de çok ciddi bir arsa sorunu çektiğini biliyoruz, aynı sıkıntıyı İskenderun yatırımcısı da çekiyor. Şimdi, bu çok büyük bir

proje. Tabii, bu projenin amacı, İskenderun Limanı'na rahat bir arsa sağlayarak Gaziantep, Urfa, Maraş, Türkiye'nin tüm diğer yatırımcılarına açmak için yapılan bir proje bu, tünel projemiz. Bu bölgede bir hızlı tren çalışması yapmanız daha doğru olmaz mı? Yani Toprakkale-Nurdağ-Gaziantep üstünden giden yolu İskenderun Limanı'ndan bu tünelle bağlayıp o şekilde çevirmeniz çünkü ileride kullanılacak hem OSB alanının bu alana olacağı hem de tüm güneydoğunun, Gaziantep dâhil, Maraş dâhil, Akdeniz'i de kapsayan bu bölgenin ihracatının, üretiminin, pazarlamasının İskenderun Körfezi'nden yapılacağını göz önünde bulundurdunuz mu? O yapılırsa bu hattın yapılmasının bir anlamı kalır mı? Bu konuda cevabınızı bekliyorum.

Teşekkürler.

BAŞKAN – Süleyman Bey, buyurun.

TCDD İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Sayın Başkan, müsaade ederseniz, son sorudan başlayayım, öyle şey oldu, Sayın Mehmet Öntürk'ün sorusundan başlayayım.

Şimdi, biz Gaziantep Organize Sanayi Bölgesi'nde kara konteyner terminali yaptık, şu anda orada, Organize Sanayi Bölgesi'nde var. Bu Türkoğlu, diğer illerimize de hizmet verecek bir lojistik bölge, hem sanayi bölgesinde var hem de orada olacak.

“Bu İskenderun Limanı'nı Gaziantep'e Amanos'tan bağlamak.” Hakikaten çalıştık projeyi, çok zor bir proje; olması gerekir gibi diyebiliriz ama zor bir proje. Şu anda programımıza alamadık.

Bütün bu programları şöyle yapıyoruz: Biz iki senede devletin Ulaştırma Bakanlığına verdiği yetkiye dayanarak bir Ulaştırma Şurası yapıyoruz. Bu şurada sadece demiryolları için, 150'ye yakın üniversiteden, bu işi bilen bilim çevrelerinden, iş adamlarından, yatırımcılardan, gerçekten homojen dağılan, Demiryollarının da olduğu, Ulaştırma Bakanlığının da olduğu bir grup kuruyoruz ve bu yaklaşık bir yıl çalışıyor. Bunların fizibilite, nereden, nasıl geçerse ekonomik olabilir tartışılıyor ve bir şura yapılıyor, şura kararları doğrultusunda bu işlemlere başlanıyor. İşte, 2023'ün hedeflerini yaparken, 2009'da yaptığımız şurada bu kararlar alındı. Şimdi, 2013'te bir şura daha yapacağız. Bu şuraya göre yapılan hatları daha sonra yatırım programına aldıkça işlerimizi devam ettiriyoruz. Gerçekten Amanos Dağları'yla ilgili sıkıntı var, o da inşallah, daha sonra ekonomi güçlendikçe olabilir diye düşünüyoruz.

MEHMET ÖNTÜRK (Hatay) – O tür projeler bu sefer boşa düşmesin, o anlamda söylüyorum çünkü tüm merkez burada olacak.

TCDD İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Yok, onları da düşünüyoruz. Yani biz aslında bu haritalarda yazmıyoruz, yapmıyoruz ama onlar da var gerçekten çalışmalarımızda ama çok uzun, 15 kilometre tünel çıktığı için onu alamadık.

Sayın Fehmi Kinay'ın sorusu: Kütahya lojistik köy için çalışmalar başlattık. Burayı da programa aldık; orada, Alayunt bölgesinde belediyemizin onayıyla ilgili çalışmalar sürüyor. Yani şu anda demir yolu geliştikçe fizibil çıkıyor.

Sayın Kamer Genç'in bir sorusu vardı. Burada gerçekten Demiryollarında hiçbir değişiklik şu anda yapılmadı, zaten kanuna göre bir yıl sonra. Şu andaki TCDD altyapı statüsü bir yıl sonra oluşacak. Şu anda Demiryollarında, TCDD'de hiç kimse yerinden oynamadı, hiçbir değişiklik yoktur. Sadece Meclisimiz tarafından verilen kanunda gönüllü emeklilikle ilgili bazı arkadaşlar ayrılma noktasında. Hiçbir tayin yapılmadı, hiçbir değişiklik yapılmadı. Bir yıl sonra da TCDD'de bir değişiklik olmadan diğer kurulacak işletme şirketinde bazı atamalar olabilir bir yıl sonra. Şu anda bir değişiklik yoktur.

Sayın Mehmet Şeker'in sorduğu soru daha çok “Bu 18 yer nasıl tespit ediliyor?” şeklinde. Biraz önce arz etmeye çalıştım, yani bu şuralar her iki yılda bir ama zaman zaman üç yıla çıkıyor, şura yapılıyor. Bu şurada gerçekten 150 toplantı yapıyoruz. Bütün Türkiye'de ne kadar taraf varsa hepsini davet ediyoruz -dernekler, sivil toplum kuruluşları, özel sektör, üniversiteler, TCDD, Ulaştırma Bakanlığı, DPT, Hazine hepimiz buradayız- toplanıyoruz ve diyoruz ki: “Yani buralarda şu sanayiler kuruluyor, şunları olabildiğince yapıyoruz.” ve getiriyoruz, sonra da Ulaşım Şurasında, Bakanlığımız, Başbakanlığımız tarafından da katılımı birlikte orada kararlar veriliyor ve bu kararlar doğrultusunda sonra yatırım planlarına alınıyor. Burada elbette “Her şeyi en doğru yapıyoruz.” iddiamız yoktur, gelen tekliflere de her zaman açığız. Dolayısıyla, burada bu şekilde yapıyoruz.

Evet, yük taşımacılığında biz de istediğimiz seviyeye geldiğimizi hiçbir zaman iddia etmedik. Şu anda eğer bir oran olarsa 2003'te 3,3'ken şu anda 4,7; 1,4 civarında bir artış var hesaplamımıza göre ama şöyle yapıyoruz: Hem yolu yeniliyoruz -yüz elli sene sonra hem yolları yeniliyoruz- hem yük taşımaya çalışıyoruz hem yeni yol yapıyoruz hem yük taşımaya çalışıyoruz işletme altında ama 2014'ten sonra yani bunu bekliyoruz, çok büyük bir artış olacağını düşünüyoruz yüklemeye, hem özel sektör devreye girecek hem TCDD trafik miktarında da bir artış var.

Trafik miktarında ise 7,2 milyar ton/kilometreden -daha çok dünyada böyle gösteriliyor- 11,7 milyar ton/kilometreye çıkmıştır. Çok yükseldiğimizi iddia etmiyoruz ama biraz önce de arz ettiğim gibi, hem yol yenileyip hem de yük taşımada biraz zorlanıyoruz. Şu anda hatlarımızın yüzde 20'si de maalesef kapalı yeni yollar yapmak için ama 2014'ten sonra böyle şeyler olmayacak.

Sayın Mehmet Şeker'in tren doluluk oranları ilgili sorusu: Yani şu anda yüzde 75 civarı ortalama. Hafta sonları full, bilet bulunamıyor, cuma, cumartesi, pazar, pazartesi ama salı, çarşamba, perşembe bazı saatlerde hakikaten yolculuk oranları biraz düşük olabilir. Yani bütün ulaşım araçlarında da yolculuk bazı saatlerde düşüktür ama o saatlerde tren koymak zorundayız. Bunu takip ediyoruz. Gene de daha da dikkat edip inceleyeceğiz.

Aslında Ankara-Konya hattı, Ankara-Konya hattı olarak değil, en büyük o İstanbul-Konya hattı. O hat yani yapılmak zorundaydı. İstanbul-Eskişehir-Konya-Adana-Mersin gibi Türkiye'yi, İstanbul'u, Adana, Mersin'e ve Gaziantep'e, bütün o bölgeye bağlayan bir hat. Onun için, yani şu anda sadece Ankara-Konya arasındaki tren işletmeciliğinde bazı saatlerde...

MEHMET ÖNTÜRK (Hatay) – İskenderun da var; Adana-İskenderun hattı...

TCDD İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – İskenderun da, evet, Adana-İskenderun.

Şimdi, Sayın Ali Sarıbaş'ın sorusu: Evet, Çanakkale hakikaten ekonominin de geliştiği bir yer ama maalesef şu anda orada herhangi bir proje uygulayamadık, çok çalıştığımız hatlar var, yani Tekirdağ'dan, işte köprüden geçen yani böyle henüz programa alınmayan hatlar var ama programa alamadık. Çok yakında da Çanakkale'ye tren gidip gider mi bilemiyorum.

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – İhracat limanları var.

TCDD İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Evet, yani şu anda...

Sayın Haydar Akar'ın sorusu: Evet, Samsun, Gaziantep, Manisa, Elâzığ, Erzincan, İskenderun, Ankara OSB'ye hatlar çekildi. Yapabileceğimiz her OSB'ye hat çekmeye çalışıyoruz. Maalesef Kocaeli'nin OSB'leri, biraz tren yolu yokmuş gibi kabul edilerek yapıldığı için, önce OSB'ler yapılıyor, sonra "Niye burada tren yolu yok." diye bize soruluyor. Bazen de şöyle oluyor: Tren yolu bir yerde, işte Köseköy'de ya da herhangi bir ilde, şehrin uzağında; sonra şehir oraya yaklaştıkça "Bu treni buradan götürün." diyorlar. Bu devamlı tartışma konusu. Ben yani bunu çözecek... Yani şu anda belki göstersek, Köseköy'de hakikaten orada yapacak başka hiçbir şeyimiz yoktur.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Yani yapılmısa da olur, öyle mi?

TCDD İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Köseköy'de yani bu dönemde de olmadı, bundan önce de vardı, biz sadece iyileştirmeye çalışıyoruz, biraz olabildiğince genişletip iyileştirmeye çalışıyoruz. Kocaeli'ni bilirsiniz yani hakikaten yapacak hiçbir şeyimiz yoktur. Orada sadece düz, taşınabilecek yer orası var. Limanlara bağlamamız lazım, buna da itirazımız yoktur, bu yeni yolla çalışmalar devam ediyor. Bütün limanlara bağlamak istiyoruz ama şimdi bizim eleştirildiğimiz nokta "Yani on sene oldu hâlâ niye hepsini yapmadınız?" İnşallah, yaparız ama 2023 hedeflerinde var.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Yeni projede yanlışlık oldu o zaman.

TCDD İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Yeni projede bir yanlışlık olduğunu düşünmüyoruz. Burada, haritada gözüküyor. Yanlış değil de belki kapasite olarak yetmiyor olabilir. Buna biz de seviniyoruz, ikinci bir demir yolu hattı planladık, üçüncü köprüyle birlikte orada demir yolu var. O üçüncü köprünün demir yolu hattı için -hem Sabiha Gökçen Havaalanı'yla Köseköy'ü ve belki olabilirse Ayaş'ın da dâhil içerisine- bir proje düzenliyoruz. Şu anda proje safhasında, henüz yatırım programına alınmadı. Biz Köseköy-Gebze'yi de üç hat yapıyoruz, birinden yük taşıyacağız, ikisinden de hem hızlı tren hem banliyö treni hem de diğer trenler gidecek. Yani Türkiye şu ana kadar tek hatla demir yolu çalıştırıyordu, kapasite gerçekten yoktu. Şimdi çift hatla çıktığımız zaman biz kapasiteyi 10 misline çıkarıyoruz.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Tek hatlının oranı ne?

TCDD İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Tek hat ile çift hat arası 10 misli çıkıyor. Üçüncü hattı da yapıyoruz şimdi. Yani kapasite yine de yetmeyecek, eminim ondan. Onun için, kuzey hattını planlıyoruz ama yapacağımız bir şey yok. Ne yapabiliirdik ki? Yani orayı kapatamayız. 50 hat yapamıyoruz, sahille şey arasında sıkışık yani yapamıyoruz.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Hayır, şunu soruyorum: Orası çalışırken kuzeyden geçirilebilir mi?

TCDD İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Onun da projelerini yapıyoruz Sayın Vekilim.

MEHMET ÖNTÜRK (Hatay) – Haydar Bey, fabrikaları Hatay'a taşıyalım, büyük bir OSB yapıyoruz, istediğiniz gibi OSB yapıyoruz.

BAŞKAN – Arkadaşlar...

Süleyman Bey, devam edelim lütfen. Bitti mi?

TCDD İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Arz ederim Sayın Başkanım.

BAŞKAN – Evet...

HASAN FEHMİ KİNAY (Kütahya) – Sayın Başkanım, müsaadenizle, şimdi tabii, zaman yetersizliği nedeniyle sorulan sorulara...

BAŞKAN – Hasan Fehmi Bey'in herhâlde sorusu cevaplandırılmadı.

HASAN FEHMİ KİNAY (Kütahya) - Yarım kaldı.

BAŞKAN – Yarım mı kaldı?

Buyurun.

HASAN FEHMİ KİNAY (Kütahya) – Bu Eskişehir-Afyonkarahisar yüksek hızlı tren hattı, 140 kilometrelik hat tamamlandığı takdirde İstanbul'la İzmir bağlantısını da gerçekleştirmiş oluyoruz. Mevcut yapımı devam eden yolların haricinde bir talebimiz yok ya da sizden yeni bir planlama da istemiyoruz. Bu, zaten Eskişehir-Antalya planlanan yüksek hızlı tren hattının bir ilk etabı olabilir Eskişehir-Afyonkarahisar bağlantısı. Böylelikle yani Kütahya'dan geçecek, ayrıca Zafer Havalimanı'ndan da geçecek bir hat. Bu hattın yapımına eğer öncelik verirsiniz, İstanbul'la İzmir'in bağlantısı da tamamlanmış olacak.

Diğer taraftan, Bandırma-Balıkesir-Ödemiş-İzmir bağlantısının da tabii ki planlandığını biliyorum. Onunla bunu mukayese ettiğimizde, İstanbul-İzmir arasında yaklaşık 120 kilometrelik bir mesafe söz konusu. Onun yapımı belki ileri tarihlere kalabilir. Yani siz de haklısınız, yıllardır ihmal edilmiş birçok yatırımı gerçekleştiriyorsunuz ve yüksek hızlı tren gibi oldukça maliyetli ve çok büyük bir projeyi de bir taraftan yürütüyorsunuz. Bu noktada haklısınız ama benim ifade etmeye çalıştığım şey, çok küçük bir adımla yani 140 kilometrelik bir yüksek tren hattıyla İstanbul'u İzmir'e bağlama imkânına sahip olacaksınız. Bu doğrultuda lütfeder eğer siz de gayret ederseniz bunu gerçekleştirebiliriz.

BAŞKAN – Buyurun Süleyman Bey.

TCDD İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Şimdi, Sayın Vekilimin istekleri bizim isteklerimizle örtüşüyor yani Demiryolları olarak biz de Antalya'yı Afyon'u bağlamak istiyoruz, Demiryolları olarak ne kadar demir yolu istenirse o kadar çok seviniyoruz ama bizim görevimiz şu, bunları planlıyoruz. Diyoruz ki: Bizim Eskişehir-Kütahya-Afyon-Antalya'ya inen hattımızın yapılması lazım, 2023 hedeflerinde de var. Bunu da istiyoruz ancak bu planlamadan yani Demiryolları olarak, uygun planlamadan sonra yatırım programına alınmasında biz biraz etkisiz elemanız, öyle diyeyim. Onun için de yatırım programına alınırsa yaparız ama biz şöyle bir şey yaptık Sayın Vekilim: Eskişehir'le Alayunt arasındaki tek hattı çift hatta dönüştürmek için projesini başlattık. O projeyi bitirdiğimiz zaman orayı çift hat yapıp hızlı tren şeklinde yapabileceğiz. Ayrıca da o hattın Zafer Havaalanı'na da uğraması için projeyi başlattık. O proje de bittikten sonra yatırım programına alınırsa bizce çok da iyi olur.

Arz ederim.

BAŞKAN – Alaattin Bey, eklemek istediğiniz bir husus mu var?

Buyurun.

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Aslında benim tabii bütününde görüşülürken söyleyeceğim bir iki şey vardı ama hemen hemen bütün arkadaşlar kendi özel şeylerini söylediler, ben de kendi kentimle ilgili de bir iki şey sormak istiyorum izin verirsiniz, öneriyle ilgili değil ama.

BAŞKAN – Yani mümkünse öneriyle bir ilişki kurun. Yani bakın, şu anda ben tam bağlayacağım, sizden sonra da Mehmet Bey söz talep ediyor. Yani herhâlde biz böyle genelini görüşeceğiz bu arada. İnşallah genelinde söz almayacaksınız o zaman?

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – Yok, yok, hayır.

Benim önce söz istememin bir nedeni daha var, mazeretim var çünkü bu sürücü kurslarının bir toplantısı var ticaret odasında, oraya katılmak durumundayım, o yüzden aldım.

BAŞKAN – Peki, buyurun.

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – Bu Ankara-İzmir mevcut demir yolu hattı 824 kilometreden 624 kilometreye inecek, konuşmanızın içinde de var. Bunun işte Afyon-Uşak kısmı ihale aşamasında, Salihli-Manisa kesimi çalışmaları devam ediyor ama yani İzmir ayağında, İzmir-Manisa-Menemen arasının -İzmir olarak bahsedeyim- 9 kilometrelik bölümünün ihalesi yapılmış herhâlde. Bunun bir iş planı varsa yani bir program var mı bununla ilgili, onu rica ediyorum. Yazılı da verebilirsiniz daha sonra.

Bu Ankara-İzmir çalışmasının bir iş programını rica ediyorum.

Bir de malum, bu İzmir Büyükşehir Belediyesinin talebi üzerine beraber bir iş birliği yapıldı ve EGERAY Projesi gerçekleştirildi. Bu hem bütün Türkiye'ye örnek oldu, arkasından Marmaray, BAŞKENTRAY...

TCDD İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – GAZİRAY...

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – GAZİRAY gibi... Söyleyeceğim, söyleyeceğim. Evet, bütün Türkiye'ye örnek oldu ve Uluslararası Toplu Taşımacılar Birliğinin Dünya Kongresi'nde de "En İyi İşbirliği Ödülü"nü aldınız İzmir Büyükşehir Belediyesi'yle birlikte. Evet, dünyaya da örnek oldu yani yerel yönetimlerle iş birliği bu projeden sonra başladı.

Ben bu Marmaray, BAŞKENTRAY, İzmir'deki EGERAY, Gaziantep'deki GAZİRAY banliyö işletmeciliği protokollerini bir sizden istirham ediyorum, onları rica ediyorum. Bu hani, yapım protokolünün, işletme protokolünün dışında ayrıca mali protokol yapacak mısınız, bunu ne zaman yapacaksınız? Onunla ilgili çalışmalar ne safhadadır? Bunlarla ilgili -daha sonra yazılı da olabilir- bir bilgi istiyorum.

Teşekkür ederim Sayın Başkan.

(Oturum Başkanlığına Başkan Vekili Ahmet Yeni geçti)

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Mehmet Bey buyurun, öneriyle ilgili lütfen.

MEHMET AKYÜREK (Şanlıurfa) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri ve değerli bürokratlar; şimdi ben hepinizi iyice dinledim ama haritaya baktım, bir Antep'i görüyorum, bir Şanlıurfa'yı göremiyorum.

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – Çanakkale'yi de göremezsin.

MEHMET DOMAÇ (İstanbul) – Çanakkale zor.

MEHMET AKYÜREK (Şanlıurfa) – Bir dakika, Ağabeyime söyleyeyim.

Çanakkale sahilidir, turizmde birçok şeyleri, ormanı... Bir dakika... Ben Ağabeyime söyleyeyim de.

Şimdi efendim "Urfa var." diyorsunuz ama bakın, GAP diyoruz, tarım diyoruz; bugün bir Urfa'yı ele alalım, 19 milyon dönüm arazisi var, bir Mardin'i ele alalım, yine öyle. Yani şimdi Suriye bir yanda, Irak bir yanda, günde 10 bin tane araba geçiyor ve binlerce kaza oluyor o yolda.

Tarımın merkezi diyoruz. TMO olsun, vatandaş olsun, buğdaylarını kamyonlarla götürüyor ve bu kamyonları kim getiriyor? Dışa bağımlı lastiğiyle, akaryakıtıyla, kamyonuyla, birçok yönleriyle, hep zarar görüyoruz. Yani bu konuda ben Şanlıurfa'ya bugüne kadar yapılmamasını, bilmiyorum, inşallah bundan sonra iyi olur diye düşünüyorum.

"Gaziantep hızlı tren programına alınmış." diyor arkadaşlarımız. Niye Şanlıurfa alınmıyor, Şanlıurfa'nın neyi eksiktir?

Hepinize saygılarımı sunuyorum.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Çok oy veriyorsunuz.

BAŞKAN – Sayın Genel Müdür, tekrar sorulara meydan vermeyecek şekilde lütfen cevaplarınızı alalım.

TCDD İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Sağ olun Başkanım.

Sayın Mehmet Akyürek'in sorusu: Şanlıurfa, aslında harita belki ismi yok ama gerçekten daha geçen hafta gidip görüştüğümüz ama projesini en son yaptığımız bir proje oldu. Yani ceylan koruma alanı, bir yere gidiyoruz askerî alan... Onun için, projeyi bir türlü tam oturtmadık. İnşallah, oturttuğumuz anda Şanlıurfa programda.

MEHMET AKYÜREK (Şanlıurfa) – Hayır, Fehim Adak'ın zamanında Viranşehir'de Devlet Demiryolları yolu bırakmış. Hâlen o yol duruyor.

TCDD İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Tamam, bu sene yapım ihalesine çıkıyoruz. Urfa'nın burada ismi yoktur.

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) – Projesi bitmiş yani değil mi?

TCDD İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Evet, bu sene olacak.

MEHMET AKYÜREK (Şanlıurfa) – Bir dakika, Antep'te...

BAŞKAN – Sayın Genel Müdürüm, size vekillerimiz soru sordu, bize hitaben lütfen onları cevaplayın. Evet, bekliyoruz.

TCDD İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Şimdi, bu sene ihalesini yapacağız, proje çalışmaları şu anda sürüyor, bazı sıkıntılarımız var, onları çözeceğiz.

MEHMET AKYÜREK (Şanlıurfa) – Ben de onu söylüyorum yani o hattın Viranşehir'den geçmesi lazım.

BAŞKAN – Mehmet Bey, sorular sorduk, lütfen dinleyelim arkadaşlar.

MEHMET AKYÜREK (Şanlıurfa) – Sorularıma cevap alamadım. Vatandaşa cevap vermemiz lazım.

TCDD İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Sayın Başkanım, geçen hafta valimizin başkanlığında -vekillerimizin de birçoğunun haberi oldu- bir toplantı yaptık, belediye başkanıyla, valilikle, siyasetimizle. Orada sıkıntımız, projenin geçeceği yeri bir türlü karar veremedik. Projeye karar verilir verilmez ihaleye çıkacağız. Onunla ilgili biz de sizden destek istiyoruz. Projeyi yapamıyoruz.

MEHMET AKYÜREK (Şanlıurfa) – Memnuniyetle.

TCDD İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Şimdi, Sayın Alaattin Yüksel’le ilgili kısa bir şey söyleyeyim müsaade ederseniz: Şu anda Ankara-Afyon arası projesi bittiği için orayı ihaleye çıktık, yapım çalışmaları devam ediyor. Diğer yerlerin de aasında projeleri bitti İzmir’e kadar ama orada şöyle oluyor: Projeleri biz yapıyoruz, herkese haber veremiyoruz proje yaparken. Yani belediye başkanı, herkes “İşte buradan geçecek, burada geçecek...” Proje bittikten sonra birtakım istekler oluyor. O istekleri karşılamak üzere yeniden proje revize etmek için çıkıyoruz ve o revizeler yapılabildiğince revizelerini yapıyoruz. Onun için, çıkamadık orasını ama bu sene sonuna doğru hepsini birden çıkacağız, 2016 sonunda da bitirmeyi planlıyoruz. Mali protokolü de yapmaya çalışıyoruz. EGERAY’la GAZİRAY’ın protokolü var belediyelerin, onları size arz edeceğiz.

Arz ederim Sayın Başkanım.

BAŞKAN – Değerli arkadaşlar, şimdi 2010 yılının 1’inci önerisinin 1’inci tiresini gündemden çıkıyoruz, 2’nci tiresini ise Sayıştay...

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – İzleyeceğiz.

BAŞKAN - ... izlemeye alıyor.

Bu şekilde oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Şimdi, **2010 yılına ilişkin 2 numaralı öneriyi** okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – **Öneri 2-** Kara yolları ile demir yollarının kesişme noktalarını oluşturan ve seyir emniyeti ile can ve mal güvenliği açısından önem arz eden hemzemin geçitlerin yapımı, korumasız olanların kontrollü hâle getirilmesi ve geçit bekçilik hizmetleri ile hemzemin geçitlerin alt ve üst geçit yapılmak suretiyle kaldırılması konusundaki mevcut uygulama tüm yönleriyle gözden geçirilerek; TCDD ile belediyeler ve diğer ilgili idareler arasında ortaya çıkan ihtilafların giderilmesi ve bu konuda daha sağlıklı bir çözüm oluşturulması hususunun tüm yönleriyle etüt edilmesi, varılacak sonuca göre gerekli hukuki düzenlemelere gidilmesi için girişimlerde bulunulması.

BAŞKAN – 2 numaralı önerinin cevabını alalım.

TCDD İŞLETMESİ APK DAİRE BAŞKANI MURAT ŞENEKEN – **Cevap 2 :** Demir yolu ve kara yolu kesişmeleriyle ilgili olarak ana statümüzdeki maddeler aşağıdaki gibi düzenlenmiştir:

1 Mayıs 2013 tarihli Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren "6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkındaki Kanun"un 9’uncu maddesinde demir yolunun kara yolu, köy yolu ve benzeri yol ile gerçekleşen kesişmelerinde demir yolu ana yol sayılır ve demir yolu araçlarının geçiş üstünlüğü vardır.

Bu kesişmelerde, yapılan yeni yolun bağlı olduğu kurum veya kuruluş alt veya üst geçit yapmak ve diğer emniyet tedbirlerini almakla yükümlüdür.

Demir yolu trafik düzeninin gerektirdiği hâllerde hemzemin geçitler ile görüşe engel teşkil eden tesisler ilgili mevzuat çerçevesinde kaldırılır veya kaldırıılır.

Öneride geçen diğer kuruluşlar ile hemzemin geçitlerden dolayı oluşan ihtilafların giderilmesini sağlamak üzere TCDD tarafından tüm kurumları bağlayıcı olması için TCK, Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü, Emniyet Genel Müdürlüğü, Ankara Büyükşehir Belediyesi, Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ile yapılan ikili görüşmeler neticesinde hemzemin geçitlerdeki güvenlik tedbirlerinin nasıl ve hangi standartlara uygun olarak alınacağı hususunda "Demiryolu Hemzemin Geçitlerinde, Yapım, Uygulama Esasları ve Alınacak Tedbirler Hakkında Yönetmelik" taslağı hazırlanarak, Bakanlığımız mevzuatı olarak Resmî Gazete’de yayımlanmak suretiyle yürürlüğe girmesi için 30/10/2012 tarihinde Bakanlığımıza arz edilmiştir. Bakanlığımızca taslak yönetmelik üzerinde çalışmalar sürdürülmektedir. Taslak yönetmelik şu anda ilgili kurumlar tarafından incelenmektedir. Son hâli verildikten sonra bu konuda yetkili kuruluş olan Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğünce, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının onayı ile yürürlüğe girmiş olacaktır. Önerilerde geçen ilgili idarelerin karşılaşmış oldukları yatırım, bakım ve sorumlulukları belirleyen tüm ihtilaf konuları ortadan kaldırılmış olacaktır.

BAŞKAN – Bakanlık temsilcisi arkadaşımız, nedir son durum sizde?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI TEMSİLCİSİ MUSTAFA AKARSLAN – Sayın Başkanım, yönetmeliğin son şekli verildi. Dün itibarıyla Sayın Bakanımız onayladı. Yayınlamak üzere, Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğümüz Başbakanlığa arz edecek efendim.

BAŞKAN – Söz isteyen arkadaşımız? Yok.

Sayıştay, gereği yerine gelmemiş oldu daha henüz değil mi?

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Biz izlemeyi talep ediyoruz efendim.

BAŞKAN – 2010 yılının 2 numaralı önerisini Sayıştay izlemesi lazım çünkü henüz daha oraya ulaşmamış.

İzlemeye alınmasını oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Edilmiştir.

Değerli üyeler, şimdi **2011** yılının 1'inci önerisini okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – **Öneri 1-** Yatırım ve tedarik faaliyetleri kapsamında, TCDD ve bağlı ortaklıklarınca gerek işletme bütçeleri gerekse yatırım programları çerçevesinde yürütülen mal ve hizmet alımları ile yatırım projelerinin önemli boyutlarda olduğu dikkate alınarak, TCDD Teftiş Kurulunca merkez, bölgeler ve bağlı ortaklıklardaki alım ve yapım işlerinin teftişine daha fazla ağırlık verilmesi; Van Gölü Feribot Alımı İskele Tevsii Bakım-Onarım Tesisi işi ve Eskişehir Gar Geçiş yapımı işi ile ilgili olarak Teftiş Kurulunca sürdürülen incelemeler sonuçlandırılarak gerekli işlemlerin yürütülmesi.

2006 yılında yapım sözleşmesi imzalanan ve 2011 yılında kesin hak edişi onaylanan Eskişehir-İnönü kesimi altyapı işinde, ariyet ocağından alınan malzeme ile güzergâh dolgusu nakliyesi işleri için sözleşmede yer almayan işler çerçevesinde özel birim fiyat analizi düzenlenmek suretiyle yapılan ödemelerin Genel Müdürlükçe yeniden tetkik ettirilerek sonucuna göre işlem yapılması, yapım işlerinde ihaleye çıkılmadan önce metraj cetvelleri ve birim fiyat tariflerinin uygulamada herhangi bir eksikliğe ve tereddütlere mahal bırakmayacak açıklıkta düzenlenmesi.

BAŞKAN – Sayın Genel Müdürüm, bunun son durumunu bize bir açıklayın, ona göre arkadaşlarımız daha bir şey olsun; cevap okumaktan ziyade son durum ne olmuştur?

Buyurun, cevaplayın, okuyun o zaman.

TCDD İŞLETMESİ APK DAİRE BAŞKANI MURAT ŞENEKEN – Cevabı okuyorum efendim:

Cevap : Merkez, bölgeler ve bağlı ortaklıklardaki alım ve yapım işlerinin teftişi 2011 ve 2012 yılı teftiş programında yer almış olup, 2011 yılı teftişleri yapılmış, 2012 yılı teftiş programı da tamamlanmıştır. Öneri doğrultusunda alım ve yapım işlerinin teftişine daha fazla ağırlık verilecektir.

Van Gölü Feribot Alımı İskele Tevsii Bakım-Onarım Tesisi işi ile ilgili olarak Teftiş Kurulumuzca yapılan inceleme, görülen lüzum üzerine soruşturmaya çevrilmiştir. Konu ile ilgili Teftiş Kurulunun raporu tamamlanmıştır. Buna göre, Van Gölü Feribot İşletmesi Müdürlüğü emrinde çalıştırılmak üzere 2 adet 50 vagon taşıma kapasiteli feribot alımı ile bunlara ait iskele onarım ve tevsii bakım, onarım tesislerinin yapımı işinin gerek ilk ihalesinde gerekse Danıştay Kararına istinaden yapılan ikinci ihalede mevzuata aykırı herhangi bir hususun olmadığı anlaşılmıştır ancak Danıştay Kararına göre, birinci ihalenin iptal edilmesinden soma yapılmakta olan tasfiye işlemleri ve ikinci ihaleden sonraki imalat aşamasında, sözleşmesine göre nakliye bedeli ödenmemesi gerektiği hâlde, 2 no.lu kesin –tasfiye- hak edişte, çimento nakli olarak ödenen miktarın firmaya sehven ödendiği anlaşıldığından, firma alacağından bloke edilmiş olup tahsil aşamasındadır.

Diğer taraftan, ihzarat mahiyetinde olan ödemeler proje gereği imalata dönüştüğünden, TCDD'nin herhangi bir maddi kaybı olmamıştır.

Eskişehir Gar Geçiş yapım işinin teftişi yapılarak, 17/8/2012 tarihli ara rapor düzenlenmiştir. Anlaşmazlığa neden olan konu yüklenici firmaya bildirilmiş olup firmadan gelen cevap sonrası T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Yüksek Fen Kurulu Başkanlığına itiraz edilmiştir.

T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Yüksek Fen Kurulundan alınan 17/5/2013 tarih ve 2013/24 sayılı mütalaa kararına göre Teftiş Kurulu raporu doğrultusunda TCDD'nin yapmış olduğu itirazın aynen kabul edilerek "Gerek sözleşmenin 31'inci maddesi gerekse Kamu İhale Genel Tebliği'nin 52/1'inci maddelerine uygun olarak revize fiyat uygulanmasının yerinde görüldüğü ve sözleşmesine göre belirlenen strüt miktarının esas alınması ve hak edişlerin buna göre tanzim edilmesi" şeklindeki hükümler doğrultusunda işlem tesis edilmektedir.

Ankara-İstanbul YHT Projesi kapsamında 2011 yılında yapımı gerçekleştirilen Eskişehir-İnönü altyapı işi ile ilgili Teftiş Kurulu Başkanlığımız tarafından yapılan inceleme devam etmektedir.

Güzergâhtan çıkarılan malzemenin dolguda kullanılması öngörülmesine rağmen, söz konusu malzemenin, jeolojik ve jeoteknik bulgularına göre kullanılamayacağı anlaşıldığından ariyetten –dışarıdan- dolgu maddesinin alınması gerekli görülmüş ve bu kapsamda Yapım İşleri Genel Şartnamesi’nin 23’üncü maddesi doğrultusunda yeni fiyat analizi yapılarak buna göre hak edişler düzenlenmiştir.

Öneri doğrultusunda Teftiş Kurulu Başkanlığınca başlatılan incelemeler neticesine göre işlem tesis edilecektir.

BAŞKAN – Sayıştayın ilavesi var mı bu konuyla ilgili?

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Yani açıklama yapmamız gerekiyorsa efendim...

BAŞKAN – Gerekliyor mu? Gerekmiyor.

Söz alan arkadaşımız var mı?

KAMER GENÇ (Tunceli) – Tabii, burada çok kapalı ifadeler var.

BAŞKAN – Onu soralım, nerelerde kapalı?

Kamer Bey, buyurun

KAMER GENÇ (Tunceli) – Sayıştayın önerisi kapalı, verilen cevaplar da çok kapalı. Yani burada bazı fiyat şişirmelerinden bahsediliyor. Raporda var, yüzde 260 fiyatlarda yanıma var. İşte, yaklaşık maliyetle işler veriliyor. İşler verildikten sonra proje değiştiriliyor, güzergâh değiştiriliyor, tünelin boyları genişletiliyor. Bunların aslında ayrıntılı söylenmesi lazım. Burada devletin, şeyin kaybı ne kadar, onun bilinmesi lazım.

Burada bir de “katener ihalesi” diye bir ihaleden bahsetmişsiniz ama raporda parantez içerisinde “katener ihalesi fahiş bedel” şey ederken... Yani bunun ne olduğunu ben anlamadım, bu katener ihalesini de anlamak istiyorum.

Bir de Eskişehir’de bu Eskişehir Garı’nın düzenlemesiyle ilgili çok çetrefil bir olay var; Eskişehir Belediye Başkanlığı 1/5000’lik imar planı yapıyor, onu kabul etmiyorlar, onun üzerine Çevre Bakanlığı devreye giriyor. O konunun da biraz açıklığa kavuşturulmasını istiyorum.

Bir de buradaki bu fahiş ihaleler ne kadardır, hangi ihalelerde, özellikle burada bazı -Eskişehir-İnönü kesimi altyapısından bahsediyorsunuz- ve daha öteki yapılan ihalelerde ne gibi fahiş fiyatlar var, ne gibi bir artırımlar var, ihaleler kimlere verilmiş? Mesela benim gördüğüm kadarıyla bu Cengiz-Limak ve birisi daha var; işte Rize, Diyarbakır, aşağı yukarı, iş birliğiyle hep bu işler yapılıyor. Bunların da kimlere ne ihaleler verdiğini, hangi sistemle verdiğini, yaklaşık maliyetle mi verildiğini, açık ihale... Yani herhâlde bu, açık ihaleyle yapılmamış. Bu konularda biraz bilgi vererseniz memnun olurum.

BAŞKAN – Ali Bey, buyurun.

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – Teşekkür ederim.

Tabii, öncelikle hemen ben, burada Sayıştayın, maddesine belki de bunu alınca, Teftiş Kurulunun öncelik vermesini sağlayınca, bunlar da içine girer anlamında almadığını görüyorum.

Burada en önemli eksiklerden bir tanesi de denetleme hizmetlerini yürüten müşavirlik firmalarının da bu konuda yeteri kadar hizmetlerini yerine getirmediği tespit edilmiş Sayıştaydan ama bu önerge içerisinde de bu yer almamış. Herhâlde bu da onun içerisinde kapsar, nasılsa bu ana nüvenin içerisinde olabilir anlayışı içerisindeyim. Bunu da merak ediyorum çünkü.

Şimdi, bir kere şunu tabii ki anlıyorum yani güzergâhların projeleri yapılırken içerisinde sonradan “revizyon” dediğimiz tadilatlar yapılabilir, kara yollarında da olabilir. Burada kara yollarından çok, demir yollarında daha çok da olabilir ama burada müfettişlerden öyle bir inceleme sonucunda farklı şeyler çıkmış ki Sayıştaydan, çok farklı olan, sehven yani kalemde çok basit maddi hataların olduğu da tespit edilmiş. Yani bunun bence biraz burada artık bizim önümüze gelmesinin çok doğru olmadığına inanıyorum.

Projelerde, uygulama projelerinin ve ihaleye çıkarma koşullarının, nasıl bir proje yapılabileceğinin, artık ilgili arkadaşlarımızın burada... Ya da eleman yetersizliği mi var ya da yeni atanmış insanlar mı var da, burada yetkili arkadaşların projede ya da denetimdeki arkadaşların eksiklikleri mi var, onu bilemiyorum. Ancak o zaman varsa burada da bir hata var, böyle ciddi projelerde, bu kadar çok önemli konularda çok da üst üste yığılmış ve bekleyen işlerde her gün sürecin geçmesi hem devlet açısından hem de müteahhit açısından çok doğru değildir. Onun için de yani hep diğer kamularda, diğerlerinde de söylediğimiz gibi, burada hep aynı ana konular hep gündemimize geliyor diğer kurumlarda da geldiği gibi.

Projelerin doğru yapılmasının ne kadar önemli olduğunu, keşiflerin düzenli hazırlanmasının ne kadar önemli olduğunu... Sehven, bu kalemin daha sonra oradan ödeneceği ve bundan dolayı da zarar ödemeyeceği gibi tabirlerin çok doğru olmadığını yani bir diğer şeyler olabilir, malzemenin zemine göre değişmesi olabilir, kabul ediyorum ama bu tür şeylerin buraya kadar gelmesinin, önümüze gelmesinin çok doğru olmadığına inanıyorum çünkü burada çok teknik eleman arkadaşımız var, çok yerden kontrol ediliyor ancak burada -Sayıştaya da teşekkür ediyorum- teftiş öncelikle tabii ki en önemli konu, ana projelerdeki alım ve uzatmadan öncelikle bunlara verilmesi gerekiyor çünkü bir an önce hem işin yürümesi hem teknik anlamda insanların bu konudaki hızlandırılması, bu başka anlamı da taşır, çok sürenin geciktirilmesi anlamı. Bu özel sektör anlayışı içerisinde söylersem, bunun sümen altında çok fazla bekletilmesi, konunun gündemden uzak tutulması soru işaretleri yaratır.

Bence en önemli noktalardan bir tanesi alım ve tedarik ya da yapım işlerinin, mutlaka öncelikle Teftiş Kurulunun... Yani hemen anında arkası arkasındadır ve sonradan ödemelere geçildiğini biliriz, biz öyle yetiştirildik ama burada da arkadaşlarımız özellikle -bunun yapılmadığını örnekleriyle detayına girmek istemiyorum burada çünkü- şöyle yapıyor: "Teftiş Kurulu ele almıştır, alınacaktır; Teftiş Kurulu incelemiştir, inceleyecektir." ifadeleri var. Bu da şunu gösteriyor: Yani bunun gündemde kalmasının gerektiğini gösteriyor.

Bu konuda Müdürümden çok net şunu sormak istiyorum: Burada bir eleman sıkıntınız mı var, burada Teftiş Kurulunun yükü mü çok ağırdır, yeterli elemanı mı yoktur yoksa elemanlarımızın bu konuda iyi eğitime mi meslek içi eğitime mi ihtiyaç vardır, yoksa yılların deneyimi olan Devlet Demiryollarında bu konuda farklı bir yapılanma mı gerektirir? Sormak istediğim bu.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Haydar Bey, buyurun.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Şimdi bu öneri içerisinde birkaç madde var ama önce şunu söyleyeyim: Genellikle devlet kurumlarında ihale bedellerinin, sözleşme bedellerinin ödenmesi, yaptığı işe göre ödenmesi konusunda bir sıkıntı olduğu görülüyor. Burada da bu sıkıntı var. Yine yapılmadan iş, ödenmiş. Demek ki birtakım ödemeler yapılmış, kontrolden kaçıyor ve doğru kontrol edilmediğini düşünüyorum.

Asıl burada söylemek istediğim şu: Şimdi, devlet bir yatırım yapacak, bir proje hazırlıyor, bu proje için bir fiyat belirliyor. Daha sonra da sürekli, her yılbaşı veya her yıl -geçen yıl da- yeni revize fiyatlar ortaya çıkıyor. Şimdi, İnönü-Vezirhan Projesi'ne baktığımız zaman 949 milyonla başlamış ama 1.307 milyon TL'ye yükseltilmiş ve proje dış krediden karşılanmak suretiyle 147 milyon TL ek ödenek tahsis edilmiş. Dış krediden karşılanmıştır. Gelip bu vatandaşlar bu krediyi bize babamızın hayrı için vermiyorlar, bu paraları, daha sonra ödenmek üzere veriyorlar. Kredi dediğimiz bu. Hani diyoruz ya, "IMF'ye borcumuz bitti, Allah'a şükür, artık dış borcumuz yok." mantığıyla hareket ediyoruz ama değil, devletin bütün kurumları şu anda devletin hazinesinden daha fazla borçlanıyor.

Şimdi Vezirhan-Köseköy Projesi'nde de 1 milyar 27 milyon olan toplam proje tutarı 2 milyar 32 milyona, tam yüzde 100 artmış. Yani şimdi bir proje bu kadar değişebilir mi? Değişir.

Şimdi ihalelere bakıyorum; ben özellikle Köseköy hattının ihale sözleşmesini istedim ve inceledim de onu. Birim fiyatlar konmuş, örnek vermek istiyorum. En basitinden diyor ki, o projede göstermiş: "A, B, C, D taş ocaklarından hafriyat yapabilirsin, malzeme alabilirsin, bunun için de birim fiyatı budur." Birim fiyat üzerinden gidildiği için, isterse oradaki ihtiyaç 100 kamyon olsun isterse 1000 kamyon olsun o birim fiyat üzerinden hesaplanacak. Sonuçta bir şey yok. Yanlış mı diyorum Sayın Genel Müdür, yanlış bir şey mi söyledim? Ben öyle anladım. Yoksa yanlış anladıysam düzeltsin, lütfen düzeltin.

BAŞKAN – Hayır, siz sorularınızı sorun, cevap alacağız.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Yani birim fiyatları... A, B, C, D taş ocaklarından alacaksınız orada bir madde daha koymuşlar, "İhtiyaç olursa başka taş ocağı da verebiliriz." Ama ihaleye giren firmalar ne yapmışlar? "A, B, C, D taş ocaklarının benim çalışacağım güzergâha mesafesi şudur, ben bunun üzerinden bir hesap yapayım, bu hesabım tutarsa bu ihaleye şu rakamı veririm." diye bir ihale teklifi hazırlamış, diğer firma da aynı şeyi yapmış, bir sonraki de aynı şeyi yapmış ama böyle yürümüyor hayatta iş. O 1 milyarlık iş 2 milyara çıkıyor, artı, arada ihale şartnamesinde belirtilmeyen taş ocakları gündeme getiriliyor.

Şimdi dediler ki benim kentimde, oranın AKP'li Büyükşehir Belediye Başkanı sizin bir bayan, kadın milletvekilimiz için – "bayan" denince kızıyorlar- "çevreci yosma" dedi. Niçin dedi biliyor musunuz? Bir taş ocağının açılmasını engellemek istediği için dedi.

Yine Vali...

BAŞKAN – Sayın Vekilim, bu arkadaşlar burada yok, cevaplayamayacaklar.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Hayır, cevaplasın canım.

BAŞKAN – Yani nereden bulacak cevaplayacak sizi.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Mehmet Bey Kocaeli’nden, Mehmet Bey var, cevaplandırırsın istiyorsa.

BAŞKAN – Değerli milletvekilim, öneriyle ilgili sorularınızı sorun...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Öneriyle ilgili konuşuyorum.

BAŞKAN – Burada olmayan arkadaşlarla ilgili... Bu belediye başkanı, vali nereden cevaplayacak bunu?

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Hayır ya, ben farklı bir şey söylüyorum, yanlış söylüyorsam düzeltsin Mehmet Bey burada.

BAŞKAN – Sayın Vekilim, rica ediyorum, öneriyle ilgili cevapları verelim.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Mehmet Bey burada.

BAŞKAN – Ya, Mehmet’e de söz vermeydim o konuda.

MEHMET ALİ OKUR (Kocaeli) – Dinliyorum.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Neyse, Mehmet Bey cevabı şey eder, ben demediysem...

BAŞKAN – Vermeydim, öneriyle ilgili rica ediyorum.

Buyurun.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Peki, devam ediyorum. Ahmet Bey, lütfen müdahale etmeyin ya.

BAŞKAN – Buyurun.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Çok büyük bir konu ve hâlen gündemde. Neyse, geçtik bu tarafını.

Devam ediyorum efendim: Bunları söylüyor. Vali de burada millî menfaatler gereği bu işin olması gerektiğini söylüyor ve bütün arkadaşlarım, milletvekili arkadaşlarım da “Bu iş millî bir projedir.” diyor. Doğru, millî proje. Olması gerekiyor mu? Olması gerekiyor ama millî proje, bir inşaat şirketine ekstradan para kazandırma projesi değildir. Eğer birim fiyatları mevcut şartnamede belirtilen güzergâhlara göre vermişse ve bu yarışa birden fazla firma katılmışsa, 10 tane, 20 tane firma katılmışsa, her neyse sayısı, bu şartlara göre tekliflerini vermişse herkes o şartları yerine getirmek zorunda ama “Bu millî bir proje” yutturması adı altında insanların gözünün içine soka soka, sanki böyle bir şey yokmuş gibi, oradan taşı almak, oradan toprağı almak millî projeye uygun hareket ediliyormuş gibi bir intiba vermek de doğru değildir.

Şimdi burada, bu yüksek hızlı tren güzergâhlarında bu sıkıntılar var. Sadece bu sıkıntılar yok, yine bizim kentimizde olmalı mı? Olmalı. İnsanlar katlanmalı mı? Katlanmalı ama bir denetim de yok. Kamyonlar savrulmuş ortalıkta geziyorlar, ulaşım yerleri felç olmuş, tozdan dumandan felç olmuş. Ya, soruyorum, bakıyorum: “Hiç TCDD’den kimse var mı buralarda bunları denetleyen, bunların bu şekilde hareket etmesinin önüne geçebilecek bir şey var mı?” O da yok. Yani üç ayda, bir belde mucur döktürebildi yoluna; mucur döktürebildi ki tozdan dumandan geçemiyor kamyonların çalışmasından dolayı. Olacak. Ama tarihî eser çıkıyor, Vali diyor ki: “Bu millî bir projedir, devam etmeli.” diyor. Bilmem ne oluyor, kimseyi tanımıyorlar, kimseyi dinlemiyorlar, yıkıyorlar ve yürüyorlar. Bu değil.

Şimdi burada yapılması gereken: Eğer bir projede ilave şeyler varsa tabii ki revize edilecektir ama 1 milyarlık bir proje 2 milyar liraya revize ediliyorsa bu garip bir şey yani bunun üzerinde hiç çalışılmamış demektir ve ben bu revizenin de yetmeyeceğini düşünmüyorum. Bilmiyorum -2011 rakamları var burada- 2012’de, 2013’te rakamlar nereye çıktı? Bunların kontrolünün yapılmasının ve daha dikkatli davranılmasının gerektiğini söylüyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Sayın Genel Müdür, bu bir millî proje yutturmacası mıdır, kimlere para kazandırdınız, onun ben de cevabını bekliyorum.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Millî projedir ama ben, başkalarına yutturmaca yaptığını söylüyorum. Ahmet Bey, düzeltmeyin beni lütfen, ben ne dediğimi biliyorum.

BAŞKAN – Sayın Genel Müdür buyurun.

TCDD İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Gebze-Köseköy hattı iki hat olarak çıkılmıştı ihaleye, sonradan ihtiyaçlar nedeniyle, hakikaten “Üçüncü hat da sığabilirse.” diye bir proje çalışması yaptık, sonra üçüncü hattı ilave ettik. İki hatta yüzde 100 artma yok.

Zaten ihaleye çıkış şekli “Yüzde 40’ın üzerine, yüzde 50’nin üzerine artamaz.” şeklinde. Dolayısıyla, şu anda böyle bir artış yok. Üçüncü hat yapıldı elbette bir artış gelecek ama şu anda biz de bilmiyoruz ne geleceğini.

Şimdi, taş ocaklarına gelince, bu gerçektir...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Bir dakika Sayın Genel Müdürüm. “Artış yok.” derken niye 2011’deki...

BAŞKAN – Haydar Bey...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Müdahale etmeyin, düzeltiyorum, Sayıştay raporunda...

BAŞKAN – Kayda girmiyor ama sizin konuştuğunuz, biliyorsunuz. Kayda girsin ki yarın değerlendiresiniz.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Ama “Yok.” diyor.

BAŞKAN – Şimdi bir cevaplasın, yeterli olmazsa tekrar...

TCDD İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Bu taş ocakları gündemde, hassas bir konu tabii. Biz şartnameye şöyle yazıyoruz, diyoruz ki: “İhaleye girecek firmalar taş ocağını nereden bulabileceklerini kendileri çözecekler.” Bizim yapmak istediğimiz, onlar şurada taş var... Eğer ülkenin koşullarına uygunsa biz de TCDD olarak ona destek olacağız. Bazı yerlerde taş ocağı varken bazı yerlerde de müteahhit geliyor, diyor ki: “Burada da taş ocağı vardır.” Biz de müracaat ediyoruz gerekli yerlere. Diyoruz ki: “Burada bir taş ocağı var, buradan alabilir miyiz?” Oradaki taş ocağı hakikaten çevre açısından -ben kendim de gittim gördüm, Vali Bey, herkes gördük- çok sıkıntılı gibi gözükmemesine rağmen çevrecilerin hassasiyeti dolayısıyla şöyle yaptık, önce dedik ki, bütün bu ocaklardan işiniz... Yani Sayın Bakanımız da girdi, “Çaresiz kalmadıkça bu ocağa girmeyeceğiz.” diye karar verdik ve şu ana kadar da girmedik.

Yaptığımız iş şuydu: Orada taş ocağı çıkarılabilirdi ama çevreciler çok hassas oldu, çıkarmadık ama diğerlerinin fahiş fiyat uygulamasının da biraz önüne geçmek zorundaydık yoksa... Bir de çok uzaktan geliyordu. Dolayısıyla biz kurallara uygun olarak yapıyoruz. Yani konu şöyle değil: “Buradan alacaksın taşı.” diye talimat vermiyoruz, müteahhit nerede taş ocağı bulabilirse -ihaleye girerken belirliyor- orada olabilirse yardımcı oluyoruz, olamazsa da olmuyor yani o yetkililer ocağa şey vermiyorsa, izin alamıyorsa alamıyoruz. Dolayısıyla, bu taş ocağını şu anda da çalıştırmadık yani çalıştırmadığımız bir taş ocağı var.

Diğer taraftan, bu demir yolu hattında gerçekten her zaman yetkili arkadaşlar orada var. O gün belki bulunmamış olma ihtimali yok, devamlı orada, güzergâhta, Demiryollarından yetkili çalışan arkadaşlar var. Elimizden geldiğince de çevreye zarar vermeden gidiyoruz.

Şimdi, Sayın Kamer Genç, müsaade edersiniz, bunu her şeyde söylüyorum: Biz kesinlikle kimseye ihale vermiyoruz, ihaleyi alıyorlar müteahhitler. Bir kere, bunu kabul etmesi lazım herkesin. İhaleyi biz vermiyoruz yani böyle bir yetkimiz de yok. Açık ihale yapıyoruz, kim kazanırsa o alıyor, onun kim olduğunu biz de bilmiyoruz. Dolayısıyla, burada ihaleyi kazananların fiyatlarının rekabeti oluştuğunu, rekabete göre yapıldığını her ortamda, her hâlükârda ispat edecek durumdayız. Burada hiçbir sıkıntımız yoktur çünkü açık ihale yapıyoruz, her ihaleyi açık yapıyoruz. Bizim şu anda yaptığımız uygulama bu.

Diğer taraftan, Eskişehir geçişini sordu. Hakikaten, Eskişehir’de geçmekte zorlandık. Yani Eskişehir’de alttan tren yolu geçişi yapıyoruz. Sağ olsun Belediye Başkanı -bunu çok konuştuk- getirdi bir imar yaptı, üstü kara yolu. Biz alttan geçtik ya, üstünü kara yolu yaptı, treni yukarı çıkaramıyoruz. Yani tren kaldı aşağıda. İmar yaptı, tren toprağın altında duruyor, yukarı çıkaramıyoruz. “Başkanım bunu yukarıya...” “Yok, çıkmayın, devam edin.” diyor. E, nereye kadar gideceğiz? İstanbul’a kadar yer altından mı gideceğiz, böyle bir şey olabilir mi? Biz de bunu Başkanımıza da yani Eskişehir Büyükşehir Belediye Başkanlığına da müracaat ettik: “Bu treni yukarı çıkarmamız lazım, bir yerden yukarı çıkması lazım.” Hâlbuki çıkarmadı, getirdi üstüne kara yolu yaptı, bir imarda geçirdi. Dolayısıyla dava açtık, davayı da kazandık, daha sonra imarını da yaptık, demir yolu arazisinde iş yapıyoruz. Demir yolu arazisindeki imarını da biz yaptık. Yani Belediye Başkanımız artık orada olabilirse getirip demir yolunun arazisinde bir imar çalışması yaptı yani demir yolunun arazisini kara yolu yaptı. Yaptığı iş buydu. Biz de onu mahkemeye verdik, sonra da planını biz yaptık yani Şehircilik Bakanlığı olarak yaptık ve şu anda da trenimizin, Allah’a şükür, başı yukarıya çıktı, bu sene projeyi bitireceğiz. Konu böyle oldu efendim.

BAŞKAN – Haydar Bey, ilaveniz mi var?

Buyurun.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Düzeltme yapayım.

Rakamın arttığı benim şeyim değil. 2011 rakamları ki 2012’yi, 2013’ü sordum, belki onu söylediniz “Artmadı.” diye. 2011 rakamlarının arttığı Sayıştay raporunda yazıyor yani 1 milyar küsurdan 2 milyar küsura çıktığı. Yani bu benim kendi kişisel fikrim değil ama siz “2012’de, 2013’te artmadı.” diyorsanız, o ayrı konu tabii.

Yine, bizim orasıyla ilgili, taş ocaklarıyla ilgili katılmıyorum size. Siz bana ihale şartnamesini yolladınız; ihale şartnamesinde bilfiil, taş ocaklarından, Geyve’den Köseköy’e kadar hangi taş ocaklarından, hangi hafriyat ocaklarından taş alınacağı

belirtiliyor ve birim fiyatlar bunun üzerine belirlenmiştir. Yani şirket size müracaat edip üzerinde belirli olmayan “Bu alandaki, bu güzergâhtaki herhangi bir taş ocağını kullanabilir.” ibaresi yok orada. Belirtilmiş isimleri yazılmış, A, B, C, D taş ocakları ve hafriyat ocakları diye ve insanlar ihaleye girerken bunun üzerinden girmişler. Bunları söylüyorum.

Onun dışında, belirttiğiniz taş ocağının, “Çevre konusunda sıkıntı yok.” dediğiniz taş ocağının hemen yakınında ben oturuyorum. Hem de müthiş bir sıkıntı olur orayı kullanırsa. Buradan Bakana teşekkür etmek istiyorum. Gittik, 2 defa konuştuk, 3 defa konuştuk, Bakan oradan taş alınmayacağını ifade etti. Umarım alınmaz. Ben güveniyorum da sözüne alınmayacağı konusunda ama kentin yöneticileri, Ankara’da gelen talimatlar doğrultusunda, her talimatı, kente fayda sağlayacağına veya sağlamayacağına bakmaksızın bir emir telakki edip bunun sonucunda da yani her şeye olur vermelerini doğru bulmuyorum, olumsuz olsa da bile. Bunu da burada dikkatlerinize sunmak istiyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Haydar Bey, tabii orada oturduğunuz için engellediniz. Biz otursak ne yapacaktık? Alacaklardı demek ki taşları, rahatsız edecekti.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Hayır, benim için değil, Ahmet Bey, hepinizi davet edeyim, gidin görün bir orayı, ondan sonra...

BAŞKAN – Kocaeli Milletvekilimize söz veriyorum.

Buyurun Sayın Okur.

MEHMET ALİ OKUR (Kocaeli) – Sayın Başkanım, değerli milletvekili arkadaşlar; öncelikle Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğüne, çalışanlarına teşekkür etmek istiyorum, özellikle demir yolu taşımacılığı adına yapmış oldukları yeniliklerden ötürü.

Şimdi, Sayın Milletvekilim, ben çok fazla konuşmam biliyorsunuz ama burada artık ihtiyaç oldu, mecburen söz aldık.

Sanki, bu olayda, taş ocaklarında “Biz Kartepe’de oturuyoruz da bütün herkes Kocaeli idarecileri bunu istiyordu da biz engelledik.” durumu gibi bir tablo çıkıyor ortaya. Bu konuda çevrecilerin hassasiyetini hepimiz taşıdık. Orada özellikle söylenen şuydu: “İhtiyaç olduğu takdirde burada taş ocağını kullanalım, kullanılan alanın tekrar eski hâline dönüştürülmesi noktasında, hiçbir zayıf oluşmadan eski hâline getirilmesi noktasında bir sonuç oluşsun.” denildi ama burada birileri çıkıp da “Yok, bu bir millî projedir, kesinlikle biz burayı kullanacağız, burayı hemen çalıştıracamız.” demedi ve nihayetinde bizlerin de Kocaeli milletvekilleri arkadaşlar olarak, sizlerin göstermiş olduğu hassasiyeti de göz önünde bulundurarak, bölge insanını sonuçta ilgilendiren bir durumdu, Sayın Genel Müdürlüğe, Sayın Bakanla bu konuda gerekli görüşmeler yapıldı ve nihayetinde, en son çare olarak “İhtiyaç olduğu takdirde buradan taş alalım.” noktasına gelindi ve nihai durduruldu.

Yani kent yöneticileri tarafından -valilik olsun, büyükşehir olsun- “Burada illa ki biz burayı çalıştıracamız, öncelikle buradan taş alacağız.” denmedi ve nihayetinde, hassasiyetler göz önünde bulunduruldu ve sonuç itibarıyla da “kazan-kazan” modeli oldu, şu an bir sıkıntı yok. Kartepe halkımız da gayet memnun. İnşallah, ihtiyaç olmayacaktır. Diğer taraftaki rezervlerle bu ihtiyaç giderilecektir diyorum.

Teşekkür ediyorum, sağ olun.

BAŞKAN – Kamer Bey, buyurun.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Teşekkür ederim.

Tabii, ben demir yolu yapmanın çok zor olduğunu kabul ediyorum da yani tabii, devlet burada çok büyük bir kaynak aktarıyor buraya yani çok büyük kaynaklar aktarıldığı için... Mesela raporun 185’inci maddesinde “Ankara-Sivas Demiryolu Projesi”nin Yerköy-Yozgat-Sivas arası kesimini TCDD Genel Müdürlüğü 2010 tarihinde sayılı oluruyla sözleşme bedelinin yüzde 100’ü oranında harcama yapılarak taşıya edilmesine karar verilmesi neticesinde kalan ikmal inşaat işleri yaklaşık maliyeti 2,2 milyar Türk lirası olup yüzde 260 fiyat pahalılığını yaratmaktadır.”

Yine, onun gibi alt paragrafta “Yüzde 300 oranında arttırılması nedeniyle.” diyor. Yani tabii, yeteri kadar teknik eleman alsanız da bunları yeteri kadar araştırırsanız, güzergâhlarını... Yani bu kaba kuvvet yapılacak bir şey değil ki. Bütün etütleri yapılmak suretiyle, uzun araştırmalar yapılmak suretiyle eğer siz bu işleri yaparsanız, devlet daha az masrafla bunları yapar, ben onu demek istiyorum.

Yani mesela bir firmaya vermişsiniz 246 bin euro fazla çimento bedeli. Yani bile bile verilmiş bu. Onun da ilgili yerini size söylüyorum ama birçok yerde. Yani tabii, bizim bu Sayıştay raporunda en fazla sıkıntımız, bir olay önce bir baştan başlanıyor, sonradan bir bakıyorsunuz, okuyorsunuz, değişik bir yere gidiyor. Onun için yani daha önceden şöyle bir şey yapılırsa: Önce olay anlatılırsa, bir

de alt tarafında kısaca son durum anlatılırsa biz de okumakta sıkıntı çekmeyiz ama zaten bizim o kadar çok fazla okumaya vaktimiz yok. Baştan başka bir şey söyleniyor, altta başka bir şey gelince, biz de o zaman gerçekten konuyu kavramakta zorluk çekiyoruz.

O bakımdan, birçok yerlerde yani bu kadar büyük maliyetlerin olduğunu, maliyetten sapma olduğunu gösteriyor. Bizim istediğimiz o. Yani yüzde 260 sapma olursa bu iyi bir ihale değil ki. Tamam yani demir yolu bizim, hepimizin istediğimiz bir konu. Ülkede o kadar teknik eleman varken, yetişmiş teknik eleman varken bunların zeminlerini, güzergâhlarını uzun uzun etüt yaparak, bunların fiyatlanması, doğru dürüst yapmanız gerekirken ama tabii diyorsunuz ki: "Biz vermiyoruz." Mesela işte Kolin-Cengiz'e 839 milyon dolarlık ihale yapılmış. Yani bunlar büyük ihaleler. Bu ihalelerde yüzde 10-15 sapmalar, hatta yüzde 100 sapmalar oluyor. Bunlar böyle olunca devlet büyük bir zarara giriyor.

Ayrıca da bu şirketleri biliyoruz işte, tanıyoruz, imtiyazlı şirketler. Doğru dürüst kontrolleri de yapılmıyor yani onlar ne getiriyorsa ödeniyor. Yani bunlar bilinen şeyler. Tabii, bakıyorsunuz birdenbire çok büyük servetlere ulaşılar.

Yani bizim istediğimiz, bu ülkenin kaynaklarının en iyi şekilde değerlendirilmesidir yoksa ki şey değil çünkü belirli ihaleler hep aynı kişilere veriliyor. İşte, elektrik dağıtım şirketleri onlara veriliyor, bilmem, bu tabii demir yolları... Her taraf veriliyor canım, hani Türkiye'de... Yani işte Cengiz İnşaatı tanıyorum; işte Tayyip Bey zamanında kendisine şato yapan adam, İstanbul Belediye Başkanırken. Biliyorum bunları ama yani bunları tabii bizim de söylememize de gerek yok. Mümkün olduğu kadar yani bu konularda hassasiyet gösterilmesi için bu konuşmaları yapıyoruz.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Haydar Bey, ilaveniz mi var? Ama burada Kocaeli vekillerini yarıştırmaya şey yapmıyoruz yani. Rica ediyorum size.

Buyurun.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Yok, yarışmayacağız. Sevgili arkadaşım alındı, ona teşekkür etmediğim için. Vekiller karşı çıktılar.

MEHMET ALİ OKUR (Kocaeli) – Alınganlık değil de bir düzeltme olarak.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Yani ben de düzeltiyim şimdi seni. Doğru, Kocaeli'ndeki vekiller bu konuda karşı çıktılar; Kocaeli'ndeki kent gazetelerine baktığınız zaman, yerel gazetelere baktığınız zaman, taş ocağı olmaması gerektiğini söylediler ama peşinden de şöyle söylediler: "E, millî proje olunca da alınmalı." dediler. Şimdi bu bir, bu tespiti yapalım.

İki: Sadece ben orada oturmuyorum Ahmet Bey, Sibel Hanım da orada oturuyor, sizin milletvekiliniz Sibel Hanım da aynı bölgede oturuyor.

BAŞKAN – Bizi ilgilendirmiyor da yani...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Hayır, hani dedin ya: "Sen orada oturuyorsun."

BAŞKAN – Beraber ayarlamışsınız o zaman.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Üç: Eski hâline döndürme olayı mümkün değil. Daha şimdiye kadar taş ocağı açılıp da tekrar eski hâline oranın dönmesi mümkün değil. Dönerseniz de maliyetler ondan daha yüksek olur. Eğer yüksek olacaksa o maliyet, o imtiyazı ona sağlamak lazım.

Evet, biz bu hızlı tren projesinin millî bir proje olduğuna inanıyoruz ama kişilerin, müteahhitlerin bu millî proje üzerinden millî şekilde para kazanmalarına karşıyız. Yani biz onu anlatmaya çalışıyoruz, yoksa başka bir şey söylemiyoruz.

Yine burada arkadaşların tümünü davet ediyorum o bölgeye. Eğer benden farklı düşünürlerse orada her şeyi yapabilirler.

Dört: Kenti yönetenler, belediye başkanları ve vali de dâhil olmak üzere "Bu taş ocağını her şeye rağmen açacağız." dediler, bütün gazetelerde de var. Şimdi, bunu inkâr etmiyorum, bakın, vekiller karşı çıktılar, Zeki Bey de karşı çıktı, senin demeçlerin vardı ama şunu söylemeye çalışıyorum.

MEHMET ALİ OKUR (Kocaeli) – Netice olarak...

BAŞKAN – Sayın Vekilim, toparlar mısınız.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Yani Ankara'nın verdiği her talimat kent yöneticileri tarafından doğru kabul edilmemeli. Eğer kente fayda sağlıyorsa, tamam, yapılsın ama kente çok fayda sağlamıyorsa ve kente zarar veriyorsa da buna karşı duruş gösterebilirler. Bir kısmının gösterdiniz, bunda bir sıkıntı yok ama tümünü göstermiş...

Bir de başka şey söyleyeyim: Sanki "Biz engelledik." diye... Böyle bir şey yok. Ben hiçbir gazeteye de beyan vermedim "Bu işi biz engelledik." diye. Gittim Bakana teşekkür ettim sadece ve şunu da söyledim: "Siz bunu yaptırmayın, ben de kalkıp işte görüştüm,

şunları yaptırmadım yaptırmadım da konuşmayacağım hiçbir yerde de.” dedim, konuşmuyorum da, hiçbir gazetede bulamazsın ki Haydar Akar’ın bir demecini, “İşte, gittim Bakanla konuştum, ben bunu engelledim.” diye. Ona da söz verdik, öyle de devam ediyoruz. İnşallah, bundan sonra da oradan taş çekilmez diyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Genel Müdür, bunları cevaplayacaksınız ancak Kamer Bey, Tayyip Erdoğan Bey’e Cengiz İnşaat nerede şato yaptı, biz de öğrenmek istiyoruz. Bu konuda bize bilgi verirseniz memnun oluruz.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Rize’de; Belediye Başkanıyken işte, onun köyünde.

BAŞKAN – Efendim, o köy... Başbakan olduktan sonra yapılmıştır, o ev.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Hayır, İstanbul Belediye Başkanıyken...

BAŞKAN – Cengiz İnşaatla bir ilgisi olup olmadığını öğrenmek istiyoruz.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Kamer Bey önce yapıldığını söylüyor, siz de sonra yapıldığını söylüyorsunuz.

BAŞKAN – Sayın Genel Müdür, buyur, cevaplıyorum.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Bir konuyu, müsaade ederseniz -Haydar Bey de çok iyi biliyor, biz de biliyoruz- arz etmek istiyorum sadece bilinmesi için, eğer bir öneri gelirse de değiştiririz. Biz müteahhitlere diyoruz ki: “Şu şu şuralarda ocaklar var, ancak siz de eğer bir yerde herhangi bir şekilde daha uygun bir ocak bulursanız bize müracaat edin, biz de size destek olalım.” Konu bu. Şimdi, onlar bizim belirlediğimiz ocaklardan aldılar, sonra geldi, dediler ki: “Burada bir ocak daha var.” Biz de onun yerine müracaat ettik onların adına ama sonra gördük ki ocak hassasiyetli, onun üzerine de alınmadı. Kimler bu işe nasıl baktıysa baktı ama ocaktan alınmadı, alınmamış bir ocağın tartışmasını yapıyoruz. Burayı inşallah almayız. Biz de istemiyoruz, yani biz de Demiryolları olarak çevreye zarar vermek istemiyoruz. Onun için de iyi oldu.

Sayın Ali Sarıbaş burada “sehven” kelimesiyle ilgili bir şey söyledi. Müsaade ederseniz, onu çok tartışarak, bilerek yazdık. Şöyle bir ihalemiz oldu, geçen sene de biraz arz etmişim, “sehven” yazmak durumundaydık. Bir gemi ihalesi yaptık, pardon, yapmadık, sadece daha komisyon kararı bile almadan fiyatlar düştü -çelik fiyatları- biz ihaleye çıkarken yüksekti, çelik fiyatları düştü, biz bu ihaleyi komisyon olarak iptal ettik, Yönetim Kuruluna bile gelmeden iptal ettik. Niye? Çünkü “Daha ucuza yaptırabilirdik.” dedik. Sonra mahkeme bunu ele aldı, dedi ki: “Peki, çelik fiyatları azaldı şimdi, artsaydı para mı verecektiniz bu adama?” Biz de veremezdik, yani hakikaten artsaydı veremezdik. O mantığa göre dedi ki: “Siz bu ihaleyi buna vereceksiniz.” Ne Yönetim Kurulu kararımız var ne komisyon kararımız var. Biz de mahkemenin kararına uyduk, yaptırдық. Yani bu mahkeme kararı, bize göre, o zaman mahkeme kararıydı, uyguladık. Daha sonra, bir yıl sonra bu mahkeme kararını Danıştay iptal etti, dedi ki: “Böyle şey olmaz. Bu ihale olmaz.” Allah Allah, elimizde yüzme ihtimali olmayan, üniversiteden, işte, TÜBİTAK’tan, Loyddan, her yerden raporlar aldık, “Bu gemi başka bir firma tarafından yapılırsa yüzme ihtimali olmayan bir gemi.” dediler. Bunun üzerine de biz buna tasfiye kararı aldık. Tasfiye kararı alırken, yani ilk defa bir gemi yaptırıyoruz TCDD olarak, tasfiye kararı alıyoruz 147 bin liralık bir paranın, yani “Bunun tasfiyede bu tarafa mı kayması lazım, bu tarafa mı kayması lazım?” da yorum hatası yapmış arkadaşlar şimdiki yoruma göre. Yani hem Teftiş hem Sayıştay denetçileri hem bir sürü adam üstüne yüklenince “Hadi neyse bu tarafa olsun.” gibi bir şey çıktı. Onun üzerine biz de Teftişe uyduk, dedik: “Tamam, senden bunu geri alacağız, 147 bin lirayı.” Bütün tartışma bu. Bunu da düşündük taşındık, sehven olduğuna karar verdik. Yani konunun aslı bu. Dolayısıyla da bunu da düzelttiğimizi umuyorum.

Diğer bir konu daha var. Elbette yani Sayın Kamer Genç’in dediklerine ben katılıyorum, bir itirazım da yok. Şimdi, sondaj yapıyoruz proje yaparken...

MEHMET GELDİ (Giresun) – Hangisine katılıyorsunuz? İftiraya da katılıyor musunuz?

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Yok, yok. Yani bu şey, pardon, pardon...

KAMER GENÇ (Tunceli) – Ne iftirası ya!

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Şeyle, projelerin... Cümleyi bitireyim. Projelerin daha iyi yapılmasına katılıyorum, daha iyi.

MEHMET GELDİ (Giresun) – Zabıtlara geçmesi için soruyorum.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Hayır, hayır. Projelerin...

BAŞKAN – Sayın Genel Müdür, siz milletvekillerinin görüşlerine katılıp katılmama konusunu konuşamazsınız.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Peki, geri aldım.

BAŞKAN – Siz, size sorular sorulmuştur, lütfen o soruları cevaplayın.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Tamam, geri alıyorum...

BAŞKAN – Sadece Kamer Bey’ in değil, Ahmet Yeni’ nin de görüşüne katılıp katılmamayı...

KAMER GENÇ (Tunceli) – Niye katılamasın? Sen niye müdahale ediyorsun?

BAŞKAN – Onu Genel Müdür beyan edemez.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Hep sizin lehinize mi konuşacak?

BAŞKAN – Siz size sorulan soruları cevaplayın lütfen.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Tamam, peki.

BAŞKAN – Evet, buyurun.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Geri alıyorum. Sadece bu...

BAŞKAN – “Katılmıyorum.” da diyemezsiniz, “Katılıyorum.”, sizin işiniz değil.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Proje çalışmalarının da daha iyi yapılması için gayret gösteriyoruz ama Türkiye’de, gerçekten, dağların çok yüksek olması, sondajların istediğimiz gibi yapılamaması gibi konular dolayısıyla sıkıntılar çekiyoruz. Yani projeyi tam yapabilmek için sondaj fiyatı proje değil, yapım fiyatından daha fazlaya mal oluyor. Onun için, tam istenilen projeler yapılamıyor.

Burada, Ankara-Eskişehir-İnönü arasında bir hat yapıyoruz. Hatta projeci demiş ki: “Buradan kazdığınız toprağı buraya doldurarak bu dolguyu yapabilirsiniz.” Sonra, kazdıktan sonra alt kısımdan çok, hakikaten, demir yolunda kullanılmayacak malzeme çıktı. Projede böyleyken o malzemeyi kullanamayacağımız ortaya çıktı. O malzemeyi kullanamayınca da biz de dışarıdan malzeme getirmek zorunda kaldık. Projede böyle bir şey olmadığı için “Böyle bir parça getirilir.”i koymadık, orada bir pazarlık oluştu müteahhitte. O başka dedi, biz başka dedik, sonuçta yeni birim fiyatı oluşturduk. Bu birim fiyata itirazlar geldi, bunu Teftiş olarak inceliyoruz ve onun sonucuna göre de karar vereceğiz. Yani “Projeler hakikaten daha iyi yapılabilir mi?”ye de çok çalışıyoruz, bunu başarabilirsek daha da iyi olur diye düşünüyorum.

Arz ederim efendim.

BAŞKAN – Buyurun Mehmet Bey.

MEHMET GELDİ (Giresun) – Sayın Başkanım, burada, görüşmeler esnasında asılan, öneri üzerinde konuşmak, öneriyle ilgili varsa bildiklerini söylemek, Genel Müdülden sorup öğreneceği varsa da bunları sormak, cevabını almak, doğru veya yanlış kendilerince nasıl görüyorsa o açıdan da cevaplarını -tatmin eder veya etmez- istemek ama hâl böyleyken sürekli olarak bir arkadaşımız... Biz tecrübesine, yaşına hürmeten burada her zaman nezaket kurallarını korumaya çalışıyoruz ama her toplantıda ya rakamları “bin” diyor, “milyar” diyor, “milyon” diyor, “trilyon” diyor... Yani zabıtlara baksın, hiç söylediklerinin tutarlı, yan yana gelebilir olmayacağını göreceğiz. Hâl böyleyken gidiyor, işte, partinin genel başkanına, Başbakanımıza -yok, geçmiş yılda şöyle olmuş- ispatlanamaz iddiaları ortaya atıyor, toplantının muhabbetini bozuyor. Varsa elinizde bir delil adam gibi çıkarınız, koyarsınız ortaya, sunarsınız ama burada gidip de karanlığa yumruk atar gibi, suçlayıcı ifadeler kullanamazsınız. Bunu kınıyorum.

BAŞKAN – Evet, tartışmaya meydan vermeyelim arkadaşlar.

Kamer Bey, buyurun.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Teşekkür ederim.

Sayın Başkan, kimseye benim iftira attığım yok. Benim söylediğim, Rize’de Mehmet Cengiz tarafından Tayyip Bey İstanbul Belediye Başkanıyken kendisine bir saray yapıldı.

MEHMET GELDİ (Giresun) – Getir delilleri.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Delil yok mu? Gidince orada kalmıyor mu bayramlarda, görmüyor musun resimlerini?

MUSTAFA BİLİCİ (Van) – Cengiz’ in yaptığını nereden çıkarıyorsun?

KAMER GENÇ (Tunceli) – Efendim?

MEHMET GELDİ (Giresun) – Delillerini getir.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Yahu, delilleri sen araştır, eğer iftira atıyorsam beni mahkemeye ver. Böyle bir şey olur mu?

MEHMET GELDİ (Giresun) – İddia sahibi iddiasını ispat eder.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Ben bunu ilk defa söylemiyorum ki. Çakıroğlu firmasını dediniz ki...

MEHMET GELDİ (Giresun) – Delillerini getir.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Bir dakika...

Ben geçen hafta Giresun'a gittim. Dediniz ki: "Biz Çakıroğlu firmasını tasfiye ettik." Çakıroğlu firması orada, bakın, hiçbir bedel ödemediği hâlde hâlâ limanda çalışıyor.

BAŞKAN – Konuları değiştirmeyelim arkadaşlar. Şimdi, bak, oradan...

KAMER GENÇ (Tunceli) – Ama yani değiştiriyor. Bakın, diyor: "Burada yalan söylüyor, yanlışları söylüyor." Ben yalan söylemiyorum.

MEHMET GELDİ (Giresun) – Getir, delilleri getir.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Rakamları değiştirmişim. Hangi rakamları değiştirdim?

MEHMET GELDİ (Giresun) – Delillerini getir.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Burada "837 milyon dolar" diyeceğime "lira" demişim. Bu niye o kadar seni şey ediyor?

MEHMET GELDİ (Giresun) – Gerek yok, bütün zabıtlar böyle.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Hayır, sen şimdi, bütün zabıt...

MEHMET GELDİ (Giresun) – Senin hangi konuşman...

KAMER GENÇ (Tunceli) – Sen kendinden sorumlu ol. Sen daha dün geldin buraya.

MEHMET GELDİ (Giresun) – İddia sahibi iddiasını ispat edecek.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Sen beni mahkemeye ver, ben ispat edeyim. Yani kaldı ki burada sayın arkadaşım, yani milletvekili çıkıp bana cevap veremez. Tamam mı? Yani eğer cevap verirse o zaman...

BAŞKAN – O zaman, Kamer Bey, siz de cevap vermeyin, bitirelim bu işi. Yalnız...

KAMER GENÇ (Tunceli) – Ben, efendim, yanlış soruyorum, yok iftira atıyorum. İftira atıyorsam gidip bizi mahkemeye verirsiniz canım.

BAŞKAN – Değerli arkadaşlar, bilgiye, belgeye dayanmayan ifadeleri kullandığımız zaman burada zorluk yaşıyoruz.

Haydar Bey, ilaveniz mi var?

Buyurun.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Şimdi, konuşanlara diğer arkadaşlarımızın tarafından müdahale edilmesini doğru bulmuyorum. Doğru, bilgiye, belgeye dayanmayan şeylerin konuşulmaması lazım ama konuşan arkadaşların da güvendikleri şeyler var. Tamam, bunu eğer arzu ederseniz...

MEHMET GELDİ (Giresun) – Getirsin.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Getirirsem ne yaparsın?

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Lütfen, müsaade eder misiniz?

BAŞKAN – Haydar Bey...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Lütfen, müsaade eder misiniz?

BAŞKAN – Arkadaşlar, öneriyle ilgili var mı bir sözünüz?

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Şimdi, arzu ederseniz ve eğer dediklerini de gerçekten doğru bulmuyorsanız, sizin her zaman söylediğiniz gibi, mahkemenin kapıları açık. Bize burada şunu söylüyorsunuz: Biz KİT'lerle ilgili burada sıkıntıları dile getirdiğimizde "E, niye mahkemeye vermiyorsunuz?" İşte bunları da siz de verebilirsiniz mahkemeye ama kimsenin kişiliğiyle, karakteriyle ilgili kimse bir şey söylemiyor. Onun için de...

MUSTAFA GÖKHAN GÜLŞEN (Kastamonu) – Nasıl söylemiyor ya!

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Lütfen, çok rica ediyorum, hiç birbirimize karşı bu tür şeylerde bulunmayalım. Onun için de sükûnet içerisinde toplantımıza devam edelim. Doğru, söyleyebilir ama söylediği zaman da siz eğer bundan rahatsız oluyorsanız mahkemeye verirsiniz. Her şey tutanaklara geçiyor burada ama her seferinde de aynı şeyle itham etmeyi de bırakın artık.

MUSTAFA GÖKHAN GÜLŞEN (Kastamonu) – Siz söylersiniz de biz söyleyemez miyiz Haydar Bey?

BAŞKAN – Değerli arkadaşlar...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Siz de söylersiniz, biz sizin kişiliğinizle ilgili bir şey söylemiyoruz ki...

BAŞKAN – Haydar Bey, bir sorunuz var mı?

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Siz de bize söyleyin, "Şunu yapmışsınız, bunu yapmışsınız." diye söyleyin, söyleyin.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

HASAN FEHMİ KİNAY (Kütahya) – Bir siyasi parti genel başkanına yersiz iddialarda bulunulması...

BAŞKAN – Sayın Genel Müdür, cevabınız...

HASAN FEHMİ KİNAY (Kütahya) – Siz olsaydınız ne yapardınız?

(AK PARTİ ve CHP milletvekilleri arasında karşılıklı laf atmalar)

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – Biz neyiz burada? Kukla değiliz ki! Biz de seçilmiş insanlarız.

BAŞKAN – Değerli arkadaşlar... Ali Bey...

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – Böyle bir şey yok! O kadar da değil...

BAŞKAN – Ali Bey, buyurun.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Mahkemeye verin, devletin mahkemeleri var.

BAŞKAN – Buyurun cevaplayın.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Arz ederim Sayın Başkanım, başka bir şey yok.

BAŞKAN – Sayın vekillerim, değerli arkadaşlar...

MEHMET ALİ OKUR (Kocaeli) – Bir bilgi varsa konuşun.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Tamam, konuşuyoruz ya.

BAŞKAN – Evet, buyurun, cevaplayın.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Mahkemeye verin ya!

BAŞKAN – Haydar Bey, size söz verdim.

Değerli arkadaşlar...

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Efendim, ben verebileceğim cevabı...

BAŞKAN – Sayın Okur, bırakalım, bir saniye...

Cevaplamayın lütfen.

Evet, Sayın Genel Müdür...

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Arz ederim Sayın Başkan, tamamladım ben cevabı.

BAŞKAN – Cevapları tamamladınız.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Ben bir şey sormuştum Sayıştaya Sayın Başkan.

BAŞKAN – Şimdi, Sayıştaya söz veriyorum...

KAMER GENÇ (Tunceli) – Katener ihalesi nedir?

BAŞKAN – Tamam, vereceğim.

Evet, Sayıştay, Kamer Bey'in soruları var, lütfen onları cevaplayın.

Evet, buyurun.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Efendim, öncelikle şunu ifade etmek istiyorum: Bizim rapor tekniğimiz açısından önerilerimizi çok kısa yazmak durumundayız. “Toplu Bakış” kısmında birkaç cümleyle topluyoruz. O bakımdan, konular da çok ağır ve teknik olduğu için bunları toplamak çok zor. Ancak, raporumuzun metninde, içeride çok detaylı açıklamalarımız var. Örneğin, yapım işleri ihaleleri ile ilgili olarak biz 160’inci sayfadan 165’inci sayfaya kadar çizelgeler koyduk. “Hangi iş hangi usulle ihale edildi? Kaç firma katıldı? Yaklaşık maliyeti ne kadar? Hangi tarihte ihale edildi? İhale bedeli. Yüklenicisi kim? Sözleşme tarihi ve sayısı, sözleşmeye göre işin süresi. İlave iş artışı var mı? Proje uzatımı süresine göre bitiş tarihi, son ihale bedeli, projenin son durumu. Yargıya intikal etti mi, etmedi mi?” şeklinde, biraz kolaylık olsun diye böyle bir yöntem de geliştirdik. Ancak, gerçekten, çok teknik konular, çok ağır konular olduğu için biraz ayrıntıyı rapor metninde...

KAMER GENÇ (Tunceli) – “İçindekiler” bölümünde de onu belirtirseniz, yani burada da görünmüyor.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Tamam.

Efendim, genel olarak, ihalelerle ilgili olarak bizim de çeşitli tespitlerimiz var. Bunlardan birincisi: Tabii, yaklaşık maliyet hesaplamaları gerçekten ihale bedelleriyle ya da sözleşme bedelleriyle önemli farklılıklar arz ediyor zaman zaman. Katener ihalesi de bu şekilde oldu, Yerköy-Sivas Projesi’nde de benzer durum oldu, diğer projelerde de oldu. Dolayısıyla, yaklaşık maliyet hesaplamalarının gerçekçi bir şekilde yapılması konusu son derece önemli. Bu hem ihaleye çıkış aşaması hem de projenin bedelinin gerçekçi bir şekilde sonuçlanması açısından çok önemli.

Genel olarak, yatırımlarla ilgili olarak bizim söyleyeceklerimizin başında projelerin gerçekçi bir şekilde hazırlanması hususu yine önemli bir husus teşkil etmektedir çünkü projeler gerçekçi bir şekilde hazırlanmazsa, aceleyle getirilirse, yeterli zemin etütleri ve ayrıntılı araştırmalar yapılmazsa hem yapım işi gecikiyor hem de maliyetler artıyor. Dolayısıyla, TCDD bugüne kadar önemli tecrübeler kazandı. Demir yolu yapım işi gerçekten zor ama bundan sonraki projelerde yeterli zemin etütleri ve ayrıntılı araştırmalar yapılmak suretiyle projeler hazırlanmalıdır. Aksi takdirde aksaklıkların önüne geçilemez.

Ayrıca, metrajlar da gerçekçi bir şekilde tespit edilmeli ve ihaleye çıkarken bu doğru metrajlarla çıkılmalıdır. Biraz önce konuştuğumuz, Eskişehir Gar Geçişi ya da diğer bazı projelerdeki çıkan aksaklıklar da bu metrajların gerçekçi bir şekilde tespit edilememesinin sonuçları olarak ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle, bundan sonraki çalışmalarda TCDD'nin daha titiz davranmasında önemli yarar bulunmaktadır.

Şimdi, efendim, önerilerimizle ilgili olarak zaten hemen hemen ortaya çıktı. TCDD Teftiş Kurulu...

KAMER GENÇ (Tunceli) – O inşaat neydi? Ben onu tam anlayamadım.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Hangisini efendim?

KAMER GENÇ (Tunceli) – Katener...

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Katener ihalesi...

KAMER GENÇ (Tunceli) – Kaç liralık bir bedel bu, kaç milyar lira?

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – 600 küsur bin liraya ihale edildi, ancak yaklaşık maliyeti 3 katı olarak çıktı. Yani bazı ihalelerde bu tür şeyler var.

Burada bu konuyla ilgili olarak efendim, bir şey daha belirtmek istiyorum. Kamu ihale mevzuatından kaynaklanan ciddi sorunlar da var, bu yapım işleriyle ilgili olarak önemli sorunlar var. Biz bu konuda da ayrıntılı incelemeleri yapıyoruz, önümüzdeki dönem rapor olarak huzurunuzda getireceğiz.

Öneriyle ilgili olarak, TCDD Teftiş Kurulu 2012 ve 2013 yılı Teftiş Programı'nda yapım işlerinin teftişini daha fazla yer alacak şekilde programladı.

Diğer yandan, Vangölü Feribot alımı işinde 147 bin euroluk sözleşme dışı ödeme, onu biz de tespit ettik, kurum da tespit etti, o bloke edildi.

Eskişehir Gar Geçişi'nde de yine, Teftiş Kurulu kararı doğrultusunda işlem yapılıyor.

Diğer tirede yer alan, bu, ariyet kazısıyla ilgili olarak da Teftiş Kurulunun incelemesi henüz bitmedi. O bize geldikten sonra tekrar değerlendiririz.

Arz ederim efendim.

BAŞKAN – Değerli üyeler, 2011 yılının 1'inci önerisini Sayıştayın izlemesine alıyoruz.

Oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

2011'in 2 no.lu önerisini okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – **Öneri 2-** İhale yoluyla hizmet alımı uygulamasında ortaya çıkan sorunların tüm yönleriyle değerlendirilmesi ve bu konudaki aksaklıkların yüklenici işçilerinin mali ve sosyal haklarını da güvence altına alacak şekilde giderilerek TCDD ve hizmet alımı yapan diğer kamu kuruluşları için ortak bir çözüm oluşturulmasını teminen Hazine Müsteşarlığı ve ilgili kuruluşlar nezdinde girişimlerde bulunulması, bu konuda bir gelişme sağlanıncaya kadar TCDD Hukuk Müşavirliğinin mütalaası da göz önünde bulundurularak gerekli tedbirlerin alınması.

BAŞKAN – Evet, cevap alalım.

TCDD APK DAİRE BAŞKANI MURAT ŞENEKEN – **Cevap :** İhale yoluyla hizmet alımlarında ortaya çıkan sorunların giderilmesi için Hazine Müsteşarlığında yapılan toplantılara Hukuk Müşavirliğince iştirak edilmiş olup, alınan görüşler doğrultusunda, hizmet alımları ile yapım işleri kapsamında çalıştırılacak işçilerle ilgili mevzuattan doğan hakların korunması amacıyla "TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü Hizmet Alımlarında Uyulacak Usul ve Esaslar Hakkında 808 Numaralı Genel Emir" yayımlanmıştır.

Söz konusu genel emir hükümlerinin uygulanması ile alt işveren sorumlulukları belirlenip, yapılacak ihalelerde şartnamelere de dâhil edilmiştir.

Ayrıca, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığınca konu ile ilgili çalışmalar sürdürülmektedir.

BAŞKAN – Ali Bey, buyurun.

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – Teşekkür ederim.

Bugüne kadar, sadece bu yıl değil, bundan önceki yıllarda da aynı bu süreç yaşanmış mıdır? Kaç yılında kaç tane böyle ihale, hizmet alım ihalesi yapılmıştır? Yıllara sarıh olarak kaç mahkeme açılmıştır ve mahkeme sonuçları ne olmuştur ve bunun karşılığında TCDD ne kadar para ödemek zorunda kalmıştır? Faiz vermiş midir? Bu yıl da dâhil olmak üzere, bugüne gelinceye kadar total rakamı verirsiniz sevinirim.

Çok teşekkür ederim.

BAŞKAN – Mehmet Şeker Bey, buyurun.

MEHMET ŞEKER (Gaziantep) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayıştayın raporunun 6'ncı sayfasından 8'inci sayfaya kadar bu öneriyle ilgili çok ciddi açıklamalar var. En çok, işte, asıl Hukuk Müşavirliğinin gözden geçirilmesi gerekiyor bence. Burada çok ciddi davalar açılmış. Bu davalardan bir kısmı kamulaştırmalarla ilgili. Orada vatandaşla anlaşamadığınız için, tabii, bunlar dava yoluna gidiyor ve burada çok ciddi zararlar ortaya çıkıyor. Bu miktar ne kadar, onu merak ediyorum. Özellikle yüksek hızlı tren geçiş istikametindeki kamulaştırmalardan doğan ne kadar fark ödediniz, hesabınızın dışında ne kadar çıktı?

Yine, bir diğer buradaki söz konusu, personelin açtığı dava çok. Bunun da bir devlet kurumunun personelinin kurumla mahkemelik olmasını doğru bulmuyorum. Yani kurumun bunu mutlaka çözmesi lazım. İznile, ücretiyle, intibakıyla, disipliniyle, yer değiştirmesiyle, ikramiyesiyle ilgili dava açmalarını doğru bulmuyorum. Yani bunu mutlaka içinde çözmelisiniz, mahkemede değil.

Yine, burada bahsedilen, ihale yoluyla hizmet alımı yapılan yüklenici firmaların çalıştırdığı işçilerin açtığı dava var. Bunda da çok ciddi şekilde ihale mevzuatına madde konulması gerekiyor çünkü bu firmaların çoğu iki sene, üç sene sonra kapatıp gidiyor ya da bir başka şirket kuruyor yahut da adam o işini tasfiye ediyor ve siz bu davalarla karşı karşıya geliyorsunuz. Böyle de kaç dava açılmıştır? Bu davalardan doğan kaybınız ne kadardır? Bunları öğrenmek istiyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

Kamer Bey, buyurun.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Teşekkür ederim.

Aslında, tabii, burada hizmet alımı yoluyla çalıştırılan işçilerin açtığı davalar, burada ben öyle anladım maddeden. Şimdi, bu raporda 449 dava açılmış; 4,1 milyon lira değer tutuyor. Bu 449 davanın 97'sini sonuçlanmış, idareniz aleyhine 1 milyon lira tazminat ödemeye zorunlu tutulmuşsunuz. Bunun esas şöyle: Şimdi, bu 4857 sayılı Kanun'un 2'nci maddesinde alt işveren de üst işveren gibi sorumludur. Şimdi, siz hizmet alımı yoluyla birtakım işleri müteahhitlere, taşeronlara devrediyorsunuz, taşerondan yeterli teminat alınmadığı için taşeronlar işçileri çalıştırıyor, paralarını da ödemiyo, devletteki alacağını alıyor, kayboluyor ortadan. Yani buradakilerin çoğu böyle. Aslında, bunun önüne geçmek için bu taşeronlara para ödenmeden önce işçi paralarının ödenmesi ve ondan sonra o taşeronların... Bir de bunlardan, taşerondan da teminat alıyorsunuz. Önce her ay, çalışan işçilerin ücretlerinin taşeronlar tarafından ödendiğinin tevsik edilmesi, etmediği takdirde teminatlarından kesilmesi suretiyle bunların teminatını şey etmeniz gereken. Bu yapılmadığı için, işte, 4857 sayılı İş Kanunu'nun 2'nci maddesindeki bir hükme göre siz de sorumlusunuz. Nitekim, mahkeme de bu yolda böyle bir karar vermiş.

Son, Sayın Bakan Genel Kurulda bir konuşma yaptığında dedi ki: "Bu taşeron işçileriyle ilgili olarak yargının verdiği bir karar var, aşağı yukarı 700-800 bin işçiye de ilgilendiren bir karardır." Bu karara dair haberiniz varsa, yani o karara nasıl bir çare bulacaksınız? Yani taşeron işçiler çalıştırılıyor fakat hakları verilmiyor, izin hakları verilmiyor, hastalık halleri verilmiyor. Bundan dolayı devlet aleyhine açılan ve yargı tarafından karara bağlanan davalar var. Bunlarla ilgili de bir açıklama yaparsanız memnun olurum. Yani bu gibi şeyleri her ne kadar taşeron yoluyla veriyorsanız bile, yargı, sizin taşeronu yaptırdığınız işlerde işçilerden işveren olarak sizi sorumlu tutuyor. Onların parasının ödenmemesinden, haklarının ödenmemesinden, kıdem tazminatlarından hep işvereni sorumlu tutuyor. Bunu düzenleyecek bir önlem getirdiniz mi, getirdinizse nedir? Onu öğrenmek istiyorum.

BAŞKAN – Ali Bey, ilaveniz mi var?

Buyurun.

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – Teşekkür ederim.

Ben demin sorunun eksik kalan bölümlerini tekrar etmek istiyorum.

Bir tane bununla ilgili alım sözleşmesi, yapılmışlardan bir tane de sözleşme örneği istiyorum ve ayrıca da -demin eksik kaldı- hangi firmalar? Alan firmaların da listesini istiyorum.

Çok teşekkür ederim.

BAŞKAN – Sayın Genel Müdür, buyurun.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Efendim, şimdi...

BAŞKAN – Haydar Bey, ilave mi? Pardon...

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Bu konular...

BAŞKAN – Bir saniye Genel Müdürüm, Haydar Bey'in de ilave sorusu var, sonra düşününce aklına geliyor.

Buyurun.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Bismillahirrahmanirrahim. Dinden imandan çıkarırsın Ahmet Bey adamı ya!

BAŞKAN – Buyurun size söz verdim Haydar Bey, üçüncü sefer.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Vereceksin tabii, vermeyecek misin ya?

BAŞKAN – Bir öneriyle ilgili birkaç sefer söz verdim.

Buyurun.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Böyle bir şey görülmemiş ya!

Neyse, şimdi, bu problem sadece Devlet Demiryollarının problemi değil. Tabii, bütün kamu kesiminde, aslında özel sektörde de var bu problem ama bunu sadece Devlet Demiryollarının problemi olarak da görmüyoruz. Bunun için çeşitli önerilerde de bulunduk aslında. Özel sektör bunu bir şekilde çözmüş çünkü şöyle düşünmek lazım kamudaki yüklenici firmaların çalıştırdığı elemanları: Bir sürekli çalıştırılan ama yüklenici firma üzerinden çalıştırılan elemanlar var, bir de geçici işlerde çalıştırılan yani üç beş ay çalıştırıldıktan sonra iş bitiyor ve artık o işçilerle çalışılmıyor ama onun dışında, yine hizmet alımları, temizlik ihalesi, güvenlik ihalesi gibi ihaleler var ki bunlar da sürekli hâle dönüşüyor. Yani adam on yıl çalışmış, on beş yıl çalışmış belki ama 5 tane değişik firmada çalışmış, 6 tane değişik firmada çalışmış. Aslında işveren o elemanların performansından memnun olduğu için de zaman zaman, işveren değiştirdiği zaman veya yüklenici firmayı değiştirdiği zaman diyor ki: "Bu elemanlarla ben çalışmak istiyorum." Ve böyle devam ediyor elemanlar. Bunun için iki şekilde düşünmek lazım bunu.

Özel sektör bunu çözmüş. Nasıl çözmüş? Bir: Bir defa bunların Sosyal Güvenlik Kurumuna ödemelerinin yapılıp yapılmadığını, her ay hak edişleriyle ilgili bir kontrol yapıyor ki bunu devlet kurumlarının da yaptığını düşünüyorum. Burada tek problem kıdem tazminatlarıyla ilgili çıkıyor. Kıdem tazminatlarını da işveren şöyle çözmüş özel sektörde: Diyor ki: "Kardeşim, kaç para senin bu vatandaşın aylık kıdem tazminatı ödemen, ayırman gereken meblağ?" 5 lira, 10 lira. Onu kendi hesabında tutuyor, o parayı ödemiyor. Böylece, vatandaş bir şekilde mağdur edildiği zaman yüklenici firma tarafından işveren onun bu parasını ödüyor ve karşılığında da bir mutabakat metni imzalatıyor. Böylece, işveren de zarara girmemiş oluyor bundan dolayı. Böyle bir uygulama yapılabilir. Tabii, biz bunu şimdi bir geçici çözüm önerisi olarak öneriyoruz. Genel anlamda, sürekli kullanılan taşeron işçilerine yani yüklenici firmalar üzerinden kullanılan taşeron işçilerine karşıyız. Yani eğer bir iş yerinde bir işe ihtiyaç var ve bu on yıl, beş yıl sürdürülüyorsa artık bu, taşeronluktan çıkarılmalı, o firmanın, o şirketin kadrolu elemanı hâline dönüştürülmeli ve bütün sorumluluğu da şirket üstlenmeli. Böyle bir yöntem geliştirilebilir geçici olarak diye bir önerim var.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Evet, Sayın Genel Müdür, buyurun.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Sayın Başkanım, bu konularla ilgili, biz bu hizmet alımlarında uyulacak usul ve esasları belirledik ve genel emir olarak TCDD'de yayımladık, buna uygun şekilde davranmaya çalışıyoruz. Ancak, bütün bu usul ve esaslar da bazı konuları çözmeye yetmiyor. Onun için de Çalışma Bakanlığınca konuyla ilgili çalışmalar sürdürülüyor. Bu bütün Türkiye'nin konusu ve müsaade ederseniz, biz bu soruları, sayın vekillerin sorduğu soruları yazılı olarak -detaylı çünkü sorular- onlara detaylı cevap vereceğiz.

Ha, bir de müsaade ederseniz, Hukuk Müşavirimiz bu konularda çok özel çalışıyor. Yani cevaplar, kısa bir bilgi...

BAŞKAN – Yazılı olarak...

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Yazılı verelim, evet, peki.

Sağ olun.

BAŞKAN – Değerli üyeler, 2 numaralı öneriyi Sayıştayın da uygun görmesiyle izlemeye alıyoruz.

Oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

3 no.lu öneriyi okutuyorum.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – **Öneri 3-** Bağlı ortaklıkların kullanımında olan ve bu kuruluşların maddi duran varlık hesaplarında kayıtlı bulunan yapı ve alanların tapu kayıtlarında TCDD'nin mülkiyetinde görünmesinin, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ile Uluslararası (ve Türkiye) Finansal Raporlama Standartları (UFRS/IFRS) açısından ortaya çıkaracağı sorunlar dikkate alınarak konunun bir an önce çözüme kavuşturulması.

BAŞKAN – Sayın Genel Müdür, hal ettiniz mi bu konuyu?

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – **Cevap :** Efendim, bu konuyu henüz halledemedik. Bir komisyon kurduk, bu çalışılıyor çünkü şöyle bir durum var: Yani daha önceden nasıl olmuşsa, tapusu bizde olan araziler bağlı ortaklıkların sermayesine katıldığı için onlarda kayıtlı gözüküyor. Yani bu arsalarla göre kuruluş sermayesi ya onlarınki ya bizimki azalacağından bir komisyon marifetiyle, hazineyle birlikte çalışma devam ediyor. Maalesef çözülmüyor.

BAŞKAN – Gereği yerine gelmemiş.

Soru sormak isteyen arkadaşımız yok.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Gündemde kalacağına göre...

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – İzleyelim.

BAŞKAN – İzlemek mi istiyorsunuz?

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – İzleyelim efendim.

BAŞKAN – Söz isteyen arkadaşımız?

Evet, buyurun.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Şimdi aklına geldi, kusura bakmayın.

BAŞKAN – Siz başkası adına konuşmayın şimdi, biz aramızda konuştuk bunu.

Buyurun Sayın Vekilim.

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) – Teşekkür ederim.

Şimdi, yani bu tapusu Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarında olup da bağlı ortaklıkların bilançosunda gözüküyor, öyle mi? Şimdi, aynı hikâye TÜRKŞEKER'le Kütahya Şeker arasında da olmuştu. Zannediyorum o hadiseden sonra herhâlde Sayıştay belki de uyardı. Yani ama Kütahya Şeker çok kolay bir formül buldu, hemen tapudan, tapajdan şeyi bağlı ortaklıklara devredebilirsiniz siz de. Yani Kütahya Şeker öyle yapmış, tapu müdürüne gitmiş, demiş ki: “Burası aslında Kütahya Şeker'in.” Üstünü çizmişler TÜRKŞEKER'in, Kütahya Şeker yazmışlar, olmuş bitmiş. Yani siz de çok uğraşmayın, hemen bağlı ortaklıklardaki yetkili gitsin, üstünü çizsin, kapatsın. Hem de mahkemede de suçlu bulunmadı yani şeyler. Onun için, ben kolay bir yol önereyim diye söyledim.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Peki, teşekkür ederiz.

Değerli üyeler, 3 no.lu önerinin Sayıştay tarafından izlenmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Öneri bağlı ortaklarla alakalı bir öneri, buna 4'üncü öneri olarak alınmış, okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – **Öneri 4-** TCDD'ye yapılan satışların yanı sıra, ulusal ve uluslararası alanda alternatif piyasalara yönelik satışlarda kaydedilen gelişmeler ve General Electric firması ile Avrupa pazarına yönelik olarak tasarlanmış olan yüksek teknolojlili lokomotif imali ve uluslararası piyasaya satışı konusunda sağlanan iş birliği ile önemli bir atılım içine giren TÜLOMSAŞ'ın hedeflerini gerçekleştirebilmesi ve daha kârlı, verimli ve etkin bir konuma gelebilmesi için;

Mevcut kapasite ve iş gücü düzeyi ile altyapısı tüm yönleriyle değerlendirilerek; geleceğe dönük hedef ve politikalar çerçevesinde, yan sanayiye yaptırılacak işler ile ileriye dönük iş gücü düzeyi ve kapasite planlamalarının yapılması,

Bir yandan TCDD'nin ihtiyaçlarının aksamadan karşılanmasını, diğer yandan da alternatif piyasalardan, özellikle yurt dışından gelecek taleplerin yerine getirilmesini mümkün kılacak bir faaliyet yapısının oluşturulması için gerekli tedbirlerin alınması,

Yurt içi ve yurt dışı pazarlara açılma ve alternatif piyasalara yönelme konusundaki çabalara ve tanıtım faaliyetlerine etkinlik ve süreklilik kazandırılması.

BAŞKAN – Evet, cevabı alalım.

Cevap : Şimdi, değerli üyeler, her kurumun cevaplarını ilgili kurumun genel müdürü verecek. Bu arada da ilave yapmak istediği bir açıklama varsa söz vermiş de oldum. Biz, tabii, özet alalım biraz uzunca olmuş cevaplar ama bu arada sizin ilave edeceğiniz bir şey varsa onu da dinleyelim.

Buyurun.

TÜLOMSAŞ GENEL MÜDÜRÜ HAYRİ AVCI – Peki efendim.

Öneride belirtilen hususlar şirketimizin hedeflerindendir. Bizim misyonumuz gereğince, öncelikli işimiz ana kuruluşumuz TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğünün tüm taleplerini teknolojik ve ekonomik olarak en uygun bir şekilde karşılamaktır. Bunun dışında kalan zaman kapasitemizi de ülkemizdeki demir yolu araçlarının imalatı ve bu konudaki gereksinimleri karşılamak amaçlı kullanmaktayız.

Şirketimizin 2023 yılı vizyonu doğrultusunda mevcut üretim kapasitemiz, faaliyetlerimiz ve ürün konseptimiz yeniden tanımlanmıştır. Bu çerçevede, sektörel bazlı, lokomotif sektöründe GE ile yapılan stratejik ortaklık anlaşması kapsamında;

2012-2015 yılları arasında, TÜLOMSAŞ tesislerinde 50 adet yeni nesil lokomotif -ki bunun 30 adedi ihracat amaçlı imal edilmektedir- imalatına başlanmıştır.

Amerika'ya ve İngiltere'ye lokomotif ihracatı gerçekleştirilmiştir.

Yeni nesil lokomotiflerde TÜLOMSAŞ Avrupa, Orta Doğu ve Kuzey Afrika için üretim merkezi olacaktır. Bu lokomotifler ihracat amaçlı olarak ülke ekonomisine yüksek katma değer sağlayacaktır. Bu lokomotiflerle birlikte, şirketimiz Avrupa kıtası, Orta Doğu ve Kuzey Afrika'da tek üretim merkezi olmuş olacaktır.

Diğer bir konumuz, yine, lokomotifle ilgili, 80 elektrikli lokomotif ana kuruluşumuz için,

TÜLOMSAŞ döviz kazandırıcı faaliyet kapsamında, 72 adet elektrikli lokomotif ROTEM firması ile birlikte TÜLOMSAŞ tesislerinde üretecektir.

Diğer lokomotif faaliyetlerimiz:

Yine, DH lokomotif, kendi dizaynımızdır bunlar da, lisansı bize aittir. 2 adet Erdemir'e, ETİ Maden Kurumu için 1 adet olmak üzere, iç piyasaya ürün üretmekteyiz.

Yük vagonu projelerimiz:

Üçüncü şahıstan, ithalatla ülkemize girmekte olan ikinci el yük vagonlarının 2007 tarihinden itibaren artık girmesi engellendi. Bu kapsamda, rekabet olarak, kalite ve maliyet olarak AB'nin üzerindeyiz şu anda. Kalite olarak üzerindeyiz ama maliyet olarak AB'nin altında bir üretim gerçekleştiriyoruz. Bu şirket, üçüncü şahıs firmalara yönelik olarak, yük vagonu ihtiyaçlarının karşılanmasına yönelik olarak 2012 yılında 213 adet, yine 2013 yılında 100 adet vagon üretmekte.

Bunun dışında, teknoloji ağırlıklı olmak üzere, manyezit vagonu, araba taşıma vagonu ve balast vagonu imalatı da yapılmaktadır. Bu vagonlarımızı tamamen yerli, İstanbul Teknik Üniversitesi, TÜBİTAK ve TÜLOMSAŞ birlikte ana kuruluşumuzun maiyetinde birlikte yapmaktayız ve lisansa tamamen yerli, millî bir vagonculuk konulacaktır.

Dizel motor projelerimiz:

Mevcut bizim üretmiş olduğumuz dizel motorumuzu Vangölü Feribotlarda kullanılması için 8 adedini dizel, marin sektörüne uygun olarak, Türk Loydu denetiminde gerçekleştirdik ve sertifikalandırdık.

Yine bunun dışında, Avrupa'da yerleşik bir firma ile 2.750 beygir gücünde, doğal gaz ile çalışan, jeneratör setleri için yeni bir motor imalatına başladık. Bu motor imalatımızla beraber, inşallah, şirketimiz dünyanın sayılı motor ülkelerinden birisi olacaktır.

Cer motor projelerimiz:

Yine, yeni nesil cer motor imalatını gerçekleştirmektedir.

Eurotem'le birlikte Marmaray araçlarında kullanılmak üzere Marmaray araçlarının cer motoru şirketimizde üretilmektedir.

Yine, yerleştirme kapsamında, inovatif faaliyetler kapsamında ana kuruluşumuzun kullanmakta olduğu cer motorlarını yerliye çevirerek yüzde 50 oranında bir tasarruf sağladık.

Tramvay projelerimiz:

Yeni bir konsept olarak, Gaziantep Belediyemiz için ikinci el, kullanılır vaziyetteki bir tramvayı modernize ettik ve aynı zamanda, modifiye ederek şu anda kullanılır vaziyette Belediyemizin hizmetine sunduk.

Arz ederim efendim.

BAŞKAN – Değerli üyeler, söz almak isteyen arkadaşımız...

Haydar Bey, buyurun.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Evet, bağlı ortaklıklara geçtik, onları denetliyoruz.

Şimdi, burada tabii bu hepimizin hoşuna gidiyor, yük vagonları yapmak, dizel motorlar üretmek, cer motorları üretmek, çekicileri, lokomotifleri üretmek gayet güzel, olması gereken bu mu? Bu. Ama burada sorulması gereken en önemli soru: Bunun yüzde kaç yerli? Hani “Yerli yapıyoruz.” diyoruz ya, bu 1930’larda, 40’larda başlayan yerli otomobil sevdası gibi bir sevdadır. Hâlen, 2013’lere geldiğimizde Türkiye’de kendi otomobilimizi üretilmediğimiz, kendi markamızı yaratamadığımız bir dönemi yaşıyoruz.

Şimdi, alt komisyon toplantısında da sormuştum, eğer siz buna Avrupa düzeyinde, yine, gelişmiş ülkeler düzeyinde, toplam bütçeniz içerisindeki paydan o düzeyde AR-GE faaliyetleri için pay ayırmıyorsanız ve ürünlerinizi siz geliştiremiyorsanız ve belirli bir patent altında üretiyorsanız sıkıntı burada başlıyor. Bir montaj sanayisine dönüşüyorsunuz ve bu montaj sanayisinden bir övgü olarak bahsetmeye başlıyoruz, sıkıntımız burada. Keşke lokomotifin dizaynını da kendimiz yapabilirsek, motorunun dizaynını da kendimiz yapabilirsek, oradaki yüzde 96 olan yabancı payını belki yüzde 2’lere, yüzde 1’lere, yüzde 3’lere, belki sıfırlara indirsek. İşte o zaman bu işler güzel olacak diye düşünüyorum.

Buradaki ikinci en büyük konu -bana göre- 4734 sayılı Kanun’da bir değişiklik yaptık ve TCDD’nin bağlı kuruluşlarından ihalesiz, ürettikleri, işte, neyse, vagon, cer, motor ya da diğer şeyleri alabilme imkânı tanıdık. Tabii, bu sorun çok masum görünüyor çünkü kömürde de aynı şey yapıldı, 4734’ün “İstisnalar” maddesi 3’ün (r)’sinde aynı şey yapıldı ve ihalesiz, fakir yurttaşlara dağıtılan kömürler alınmaya başlandı. İhaleyle alınanla ihalesiz alınan arasındaki farkları burada konuştuk, belki tekrar konuşacağız daha sonra ilgili kurumla ilgili. Aynı şey burada da geçerli. Şimdi, bu bağlı kuruluşlar bu işte uzman yabancı kuruluşların biriyle anlaşmalar yaparak üretim yapıyor. Üretim yaparken diyor ki: “Hem yurt içi ihtiyacını karşılayacağız hem yurt dışı ihtiyacını karşılayacağız, yurt dışındaki talepleri karşılayacağız.” Olabilir, doğrudur da ama yüzde 96’sı yabancı olan üretimin, yani malzemeyle yapılan üretimin yurt dışı ihtiyacını karşılaması ve TCDD’nin taleplerini orada üretilenlere ihalesiz olarak oraya vermesi bir haksız rekabete de yol açmaktadır. Belki başka piyasalardan daha ucuza mal edeceğimiz lokomotifleri veya vagonları veya farklı aksamaları bu ihalesiz alma yöntemiyle bağlı kuruluşların yapmış olduğu anlaşmalar gereği elinin bağlanması sonucu TCDD almak zorunda kalacak ve bundan sonra da böyle yürüyecek bu işler.

Ben bu konuların daha, böyle, dikkatle ele alınması gerektiğini düşünüyorum. Bir de alt komisyonda sordum ama bana cevapların bir kısmı geldi. Yine soruyorum: Eğer gerçekten bu konuda iyi niyetli ve yerli bir üretim yapacaksa yüzde kaç yerli bu yaptığımız üretimlerin? Biraz evvel Genel Müdürün bahsetmiş olduğu başlıklar altında, kalemler altında yine AR-GE’ye ne kadar pay ayırıyoruz ve geliştirmiş olduğumuz ve patenti bize ait olan, tasarımı bize ait olan ürünler hangileridir? Kaç kalem ürün kullanıyoruz? Bunlar nedir? Bunların hangilerinin tamamı bize aittir tasarımıyla, kullandığımız alet edevatlarıyla?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Evet, teşekkür ediyorum.

Başka söz almak isteyen yok.

Sayın Genel Müdür, buyurun.

TÜLOMSAŞ GENEL MÜDÜRÜ HAYRİ AVCI – Efendim, şu anda ben çok kısa bir bilgi arz edeceğim.

Lokomotif imalatımızda yerli katkı oranımız yüzde 55’e kadar yükseldi. Yük vagonu imalatımızı şu anda yüzde 85 yerli katkıyla yapabiliriz ve şu anda Makine Kimya Enstitüsü tekerlek imalatını sürdürüyor. O başarılı olduğu takdirde, bir tek fren ekipmanı hariç, tamamı yerli üretiliyor ve şu anda, bizim yapmış olduğumuz çalışmalar sonucunda yan sanayinin desteklenmesi kapsamında 6 adet fabrika kuruldu ülkemizde. Bunlar Adana, Kayseri, Sivas, Ankara, Adapazarı, yeni özel sektör fabrikaları kuruldu ve bunlar da şu anda ihracat yapıyorlar yurt dışına.

Yine, yük vagonu kapsamında şunu arz edeceğim: Özellik arz eden, müşterinin yük taşımasında özellik arz eden yük vagonlarının temininde yeni bir gelişim yaptık ana kuruluşumuzun önderliğinde ve TÜBİTAK’la birlikte İstanbul Teknik Üniversitesiyle birlikte özel sektörü kapsayan yeni bir dizayn yapıyoruz ve şu anda, inşallah, 2013 yılından, bu yıldan itibaren ülkemize lisanslı hiçbir yük vagonu projesi gelmeyecek. Her türlü talebi biz karşılayacak durumdayız. Yük vagonunda çok önemli bir mesafe ettik. Aynısını şu anda lokomotifte yapıyoruz. TÜBİTAK’la birlikte mevcut bir lokomotifimizi elektrikli lokomotif hâline getirmek için bir proje götürüyoruz ve çok başarılı gidiyor. TÜBİTAK şu an yazılımını tamamladı, dizaynını biz yaptık, konsept dizaynı. Yine, ana kuruluşumuzla birlikte yazılımı üreten yani cer ekipmanının, cer çekim ekipmanlarının yazılımını başardık Allah’a şükür ve bundan sonra da önümüzdeki yıl raya koyacağız lokomotifimizi. İlk millî lokomotifimiz de olmuş olacak. 2015 yılından itibaren biz de artık hiçbir şekilde yurt dışından ithal, lisanslı bir lokomotif almak zorunda kalmayacağız. Bunu da başarıyoruz. Bu demektir ki artık bu yeni

dönemle birlikte yük vagonu ve dizel lokomotifte tamamen millî projelerimiz olacaktır ki kaldı ki ana kuruluşumuz yeni bir karar verdi, Millî Tren Projesi'ni başlattı, inşallah onu da açacaklar yakında, çalışma yapıyoruz.

Diğer bir husus da efendim, cer motorunu da yüzde 65 yerli üretiyoruz ve şu anda AC teknolojisine uygun cer motoru Avrupa'da üreten 5'inci ülkeyiz efendim ve şu anda bununla ilgili olarak da ciddi anlamda çalışma yapıyoruz. Bu da yüksek hızlı tren teknolojisinin temelini oluşturuyor. Yani yazılım teknolojisi ve cer ekipmanı olarak şu anda biz yüksek hızlı tren yapabilme hedefine doğru gitmekteyiz Allah'a şükür.

Diğer bir konu, dizel motor. Dizel motoru yüzde 85 yerli yapıyoruz. Bu dizel motorun tamamını aşağı yukarı Sivas'tan, Ankara'dan, Konya'dan, Kayseri'den, yedek firmalardan temin ediyoruz. Bunlardan aldığımızla üretiyoruz bunu.

Sonra şunu arz etmek istiyorum: Gerçekten, ülkemizde şu anda bizim Bakanlığımızın, Hükümetimizin ve ana kuruluşumuzun vizyonuna uygun olarak yaptığımız çalışmalar sonucunda Eskişehir'de 5 bin kişilik bir sektör oluştu, lokomotif, demir yolunda çalışan. Ülke genelinde 20 bin kişi çalıştı. Eskişehir'de 100 tane firma şu anda bize çalışıyor, Demiryollarına üretiyor, yan sanayi oldu ve şu anda biz AŞ'leri geçmiş durumdayız yan sanayi bakımından ve şunu çok kısa arz etmek istiyorum ki yerli sanayi gerçekten hızlı geliyor.

Ben arz ederim efendim.

BAŞKAN – Evet, gerçekten heyecan duyuyoruz. Haydar Bey de heyecanlandı.

Buyurun.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Ahmet Bey beni çok sever, onun için böyle takılmadan edemiyor.

Şimdi, sevgili arkadaşlar, biz “Üretilmesin, yapılmasın.” demiyoruz, “Daha çok yapılsın, daha çok yerli olsun.” diyoruz, bunun için de çeşitli önerilerde bulunuyoruz. Yine bir öneride bulunmak istiyorum. Eğer siz de buna onay vererseniz hep beraber bu işi halledebiliriz. ETİ Madende de aynı öneride bulundum ama sizden hiç ses çıkmadı, sadece yapılan şeylere teşekkür etmekle geçiyorsunuz. Hadi buna hep birlikte bir öneride... Biliyorsunuz, özel sektör teşvik alıyor, yaptığı her işle ilgili, “Geliştirdim.” dediği her konuyla ilgili devletten teşvik alıyor. Hele ulusalsa özel sektör, dışarıda geliştirilen şeyleri sanki yurt içinde geliştirmiş gibi de yutturuyor ve bununla ilgili, devletten büyük paralar alınıyor. Ama bu Teşvik Kanunu'nda bir şey var: Kamuda iş yapan, işte bu TCDD'nin bağlı kuruluşları gibi, ETİ Maden gibi üretim yapan tesisler yeni bir ürün geliştirdiğinde teşvik alamıyor. Gerçekten, bunlardan Ahmet Bey heyecanlanıyorsanız gelin bu Teşvik Kanunu'nu değiştirelim, bu arkadaşlarımızı da daha da destekleyelim, daha iyi şeyler yapsınlar, devlet de buna katkı sunsun çünkü kendi cirolarının içinden pay ayırarak yapıyorlar, yatırım payı ayırarak yapıyorlar, AR-GE payı ayırarak yapıyorlar. Hep beraber destek olalım, daha iyi şeyler yapsınlar, dünyada kullanılmayan motoru geliştirsinler; biz de bundan gurur duyarız.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Evet, değerli arkadaşlar, Teşvik Kanunu'nda değişiklik zannedersen yakında Genel Kurula gelecek, orada bunu tartışırız.

Değerli üyeler, 4'üncü önerinin de Sayıştay tarafından izlenilmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Öneri 5'i okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – **Öneri 5-** TÜVASAŞ'ta, işletme faaliyetlerinin daha etkin ve verimli bir şekilde yürütülmesi için;

Şirketin mevcut iş gücü düzeyi, makine tezgâh parkı, üretim kapasitesi ve yan sanayiye yaptırılacak işlerin tüm yönleriyle değerlendirilerek, geleceğe dönük hedef ve politikaların belirlenmesi; bu çerçevede şirketin yüksek bilgi birikimi, ileri teknoloji ve mühendislik çalışması gerektiren mamul, malzeme üretimi ve montajına yönelerek onarım işlerinin zaman içerisinde bu konuda yan sanayide uzmanlaşmış firmalara yaptırılması hususunun etüt edilmesi, AR-GE birimi güçlendirilerek yeni proje üretimi çalışmalarına etkinlik kazandırılması,

Şirketin kapasite kullanım düzeyinin yükseltilmesi ve ana faaliyet konusu olan yolcu vagonu üretimi, onarımı ve revizyonunda verimliliğin artırılması için gerekli tedbirlerin alınması; bu çerçevede aynı üretim yerlerinde yürütülmekte olan vagon imalat ve onarım işlerinin birbirinden ayrılması hususu üzerinde durulması.

BAŞKAN – Değerli üyeler, TÜVASAŞ Genel Müdürü ve Yönetim Kurulu Başkanı Erol İnönü cevaplayacak ama bu arada kendisinin ilave etmesi gereken bir şey varsa onu da dinlemek isteriz kısaca.

Buyurun.

TÜVASAŞ GENEL MÜDÜRÜ EROL İNAL – Cevap : Sayın Başkan, sizin şahsınızda herkesi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Başkanım, ben de yazılı cevaptan ziyade, müsaade ederseniz, ikisini birleştirip fabrika hakkında bilgi vermek istiyorum.

Sayın Başkanım, fabrikamız TCDD'nin onarım ve yeni imalat işlerini yapmaktadır bilindiği gibi. Biz onarımla ilgili kapasite olarak ayda yaklaşık 30 vagon onarımı, ortalama, "TVS" dediğimiz yolcu vagonu çıkarıyoruz. Bunun yanında da "SET" dediğimiz, ayda da 1 adet SET çıkartıyoruz. İmalat olarak TÜLOMSAŞ'la birlikte yürütülen farklı projeler ama mantığı aynı olan projelerde biz şu anda 160 kilometre hızlı tren seti için millî tren seti, tamamen lisansıyla, projesiyle bize ait olan bir setin ilk ihalesini yaptık, görsel tasarım ihalesini yaptık. Bu yapıldıktan sonra hiçbir lisans, patent, know-how gibi hiçbir şey yok, tamamen millî olacak bu. Bunun ilk tasarım projesi üç ay içinde bitecek. Önümüzdeki günlerde de "component" bazında da tekrar proje ihalesine çıkacağız.

Şu anda vagondaki yerlilik payı yüzde 75, ürettiğimiz TVS vagonundaki yerlilik payı yüzde 75. Burada sadece fren, otomatik hava ve tekerlek sistemlerini dışarıdan alıyoruz, diğerlerini tamamen yerli olarak yapıyoruz. Tren seti imal ediyoruz şimdi Kore ortaklığında. Bu tren setindeki yerlilik payı da yüzde 40. Bizim hedefimiz bu tren setini tamamen Millî Tren Projesi kapsamında yerlilik oranını oldukça arttırmak.

Tabii, diğer bir soruya cevap olarak da, burada hem AR-GE hizmetleri de, dolayısıyla buna bağlı olarak, Millî Tren Projesi'ne bağlı olarak AR-GE hizmetleriyle yan sanayi de otomatik olarak geliyor. Şu anda zaten yan sanayi var ama ben daha da gelişeceğine inanıyorum çünkü yepyeni bir tren, yepyeni şey. Burada da ortaklık olarak TCDD'nin önderliğinde yapıyoruz. İstanbul Teknik Üniversitesi, TÜVASAŞ, TCDD ortaklığında yürütülen bir proje.

Saygılarımla arz ederim efendim.

BAŞKAN – Evet, teşekkür ediyorum.

Söz almak isteyen arkadaşımız? Yok.

Öneri 5'in izlenilmesini oylarınıza sunuyorum arkadaşlar: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Öneri 6'yi okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – **Öneri 6-** TÜDEMSAŞ'ın piyasa payının artırılması ile daha kârlı ve verimli bir şekilde çalışabilmesi için; üretim ve satış faaliyetlerinde TCDD siparişlerinin karşılanmasının yanı sıra, alternatif piyasalara yönelme, dış pazarlara açılma ve yeni pazarlar bulma çalışmalarına etkinlik kazandırılması; bu kapsamda iç ve dış piyasalarda ne tür mal ve hizmetler üretilebileceği ve pazarlanabileceği konusunda orta ve uzun vadeli politikalar oluşturulması çalışmalarına hız verilmesi,

BAŞKAN – Değerli arkadaşlar, aramıza İstanbul Milletvekili Osman Aşkın Bak Bey katılmışlardır. "Hoş geldiniz." diyorum. Bu arada, söz almak isterseniz size de söz verebiliriz.

Şimdi, TÜDEMSAŞ Genel Müdürü ve Yönetim Kurulu Başkanı Yıldırım Koçarlan, söz sizin. Siz de hem öneriye cevap verebilirsiniz hem de ilave edeceğiniz herhangi bir şey varsa bu konuda size söz veriyorum.

Buyurun.

TÜDEMSAŞ GENEL MÜDÜRÜ YILDIRAY KOÇARSLAN – Cevap : Sayın Başkanım, bu amaçla yurt içi ve yurt dışı fuarlara gerek ziyaret gerekse iştirak edilerek yoğun tanıtımlar, bire bir görüşmeler yapılmıştır. Bir de tüm demiryolu ulaşım sektöründeki dernekler, lojistik firmalar ziyaret edilerek gerek yurt içi gerek yurt dışı imalat, onarım talepleri, iş birliği imkânları araştırılmıştır efendim.

Sonuç olarak, birçok firmayla hâlen görüşmelerimiz devam etmekte. Şirketimiz ile REYSAŞ Demiryolu Anonim Şirketi firması arasında ilk etapta 60 adet SGSS konteyner taşıma vagonu imalatı için sözleşme, anlaşma yapılmıştır. Eylül ve Ekim 2013 aylarında teslim edilmek üzere, 31/05/2013 tarihinde sözleşme imzalanmıştır Sayın Başkanım.

Arz ederim.

BAŞKAN – Söz almak isteyen arkadaşımız? Yok.

Öneri 6'nın izlenilmesini oylarınıza sunuyorum arkadaşlar: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Öneri 7'yi okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – **Öneri 7-** TCDD ve bağlı ortaklıklarına ilişkin olarak Sayıştay raporlarında yer alan diğer öneri ve tavsiyelerin de yerine getirilmesi.

BAŞKAN – Cevabı alalım.

TCDD APK DAİRE BAŞKANI MURAT ŞENEKEN – Cevap : Raporun ilgili bölümlerinde yer alan diğer öneri ve tavsiyeler hakkındaki görüşlerimiz Ara (iç) Öneriler bölümünde arz edilmiştir.

BAŞKAN – Öneri 7' nin izlenilmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Teşekkür ediyorum.

Değerli üyeler, geneli üzerinde söz almak isteyen üyelerimize söz vereceğim ancak Sayın Genel Müdür, yazılı olarak da bunlara cevap verebilirsiniz ama elinize tutanaklar ulaştıktan sonra, on beş gün içerisinde detaylı çalışma gerektiriyor ise yazılı da cevap verebilirsiniz.

Şimdi, sırasıyla arkadaşlarımıza söz vereceğim ancak toplantımızı da Genel Kurula kadar da bitirmek istediğimi de belirtmek isterim size.

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) – Yani böyle uygulama olur mu Sayın Başkan?

BAŞKAN – Peki, vazgeçtik, bitirmeyelim. Tamam, ara vereceğim.

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) – Bitmez zaten. Böyle sınırlama olur mu?

BAŞKAN – Tamam, ara verimiz. Sınırlama yapmıyoruz, şimdiye kadar yapmadık.

Necati Bey, buyurun.

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Biraz önceki önerilerde lojistik ve Devlet Demiryollarının yatırımlarıyla alakalı birçok milletvekili arkadaşımız şehirleriyle alakalı sorular sordular. Tabii Bursa Türkiye'nin 4' üncü büyük vilayeti. İhracatta da Kocaeli' yle 2' nci sırada yarışan bir vilayet. Türkiye ekonomisine katkısı en yüksek illerden bir tanesi. Ama ne hikmettir Bursa' da demir yolu yok, hiç yok. Şimdi, ben buraya Komisyona başladığım 2007 yılından bu yana da yüksek hızlı trenle ilgili de her geldiğimde soru sormuşumdur, Sayın Genel Müdür belki de bıktı, herhâlde. Ama her sorduğum sorunun aldığım cevabı: Bir türlü hedefler tutmuyor. Şimdi ben son olarak sorayım... Sayın Bakana da 2009 yılında bütçe konuşmasını yaparken “Hızlı tren ne zaman başlayıp bitecek?” şeklinde sorduğumda, işte, 2010' da temelini atacağını Sayın Bakan kürsüden söylemişti ancak 2012' de temel atıldı. Şu anda Bursa' daki hızlı tren, Bursa-Bilecik bağlantısının konumu yani Bursa-Yenişehir hattının altyapı ihalesi yapıldı. Altyapı çalışmaları devam ediyor. Yenişehir-Bilecik hattının projesi ne zaman bitecek? Bu proje bittikten sonra, ne zaman, ne kadar sürede ihale edilebilecek? Bursa-Yenişehir hattı altyapısı ve Yenişehir-Bilecik altyapısını ne zaman tamamlamayı hedefliyorsunuz? Daha sonra, bu altyapılar bittikten sonra üstyapı projeleri, ihaleleri ne zaman tamamlanıp, ne zaman bitecek? Yani Bursa' ya böyle kademe kademe, böyle afaki yani Sayın Bakana... “2016-2017” Ben iddia ediyorum 2017' de de gelmez Bursa' ya tren. Çünkü ifade ettiğim gibi daha Bilecik-Yenişehir hattı ihalesinin projesi bitmemiş. Daha altyapı projesi bitecek, onun ihalesi yapılacak, o bitecek, arkasından üstyapı... Bana gerçekçi bir hedef söyleyin, gerçekçi bir tarih söyleyin. Yani Bursa halkı da gerçekten bu anlamda çok kirli bilgilerle bilgilendiriliyor. Bursa, ifade ettiğim gibi birçok yatırımı hak eden bir şehir ama Bursa' da ne doğru düzgün havaalanı çalışıyor, ne doğru düzgün, doğru düzgün demeyim de hiç tren yolu yok. İnşallah bir an önce bütün bu çalışmaların içerisinde Bursa' ya sıra gelir. Bursa' daki proje bir an önce hızlandırılır da Bursa' ya da hızlı tren gelip Bursa' daki insanlar da ürettiklerinin karşılığını alarak biraz daha rahat seyahatler edebilirler.

Tekrar, sonuç olarak soruyorum: Bursa' ya hızlı tren ne zaman gelecek? Teşekkür ediyorum ama kademe kademe söylerseniz bu tarihleri de daha memnun olurum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Değerli üyeler, itiraz geldi, tabii, biz bitirmek istemiştik. İsterseniz şimdi bir ara verelim. Öğleden sonra...

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) – Sorduğumuz kadar soralım yani ne gerek var?

BAŞKAN – Değerli üyeler, saat 14.30' a kadar toplantıya ara veriyorum.

Teşekkür ediyorum.

Kapanma Saati: 13.25

İKİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 14.32

BAŞKAN: Fahrettin POYRAZ (Bilecik)

BAŞKAN VEKİLİ: Ahmet YENİ (Samsun)

SÖZCÜ: Şenol GÜRŞAN (Kırklareli)

KÂTİP: Faruk SEPTİOĞLU (Elâzığ)

(Oturum, Başkan Vekili Ahmet Yeni tarafından açıldı)

-----0-----

BAŞKAN – Değerli üyeler, toplantımıza kaldığımız yerden devam ediyoruz.

Konu üzerinde söz almak isteyen arkadaşlarımız söz aldılar. Bülent Bey’de kalmıştık. Ancak, Kamer Bey’in... Müsaade ederseniz, Bülent Bey’e söz verelim.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Benim aşağıda da sorum var.

BAŞKAN – Öyle mi? Peki.

Bülent Bey, müsaade eder misiniz? Ediyorsanız vereceğim.

BÜLENT BELEN (Tekirdağ) – Olur.

BAŞKAN – Tamam.

Kamer Bey, buyurun.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Teşekkür ederim.

Efendim, Sayın Genel Müdülden şunu öğrenmek istiyorum: Palu-Genç-Muş arasında demir yolu yapılacak. Buradan Murat suyu geçiyor ve Murat Nehri üzerinde yap-işlet-devrem modeliyle bir baraj yapılıyor. Yap-işlet-devret modeliyle baraj yapılmasında, esas kurallara göre, bu demir yolunun müteahhit tarafından yapılıp kuruma teslim edilmesi lazım. Çünkü, demir yolu oradaki baraj nedeniyle değişiyor. Hâlbuki böyle yapılmamış, bu demir yolunun yapılması 740 milyon liraya o barajı yapan müteahhide verilmiş. Burada bir usulsüzlük yok mudur, onu öğrenmek istiyorum; bir.

İkincisi: Bu hurdaların Makine Kimyaya satılması yasa gereği iken ahşap travers kapsamlarının Makine Kimyaya satılmaması konusunda ısrarlı olarak birtakım genelge yayımlamışsınız. Bu, Danıştay tarafından iptal edilmiş, buna rağmen ısrar edilmiş. Bence bu Danıştay kararını uygulamak lazım. Çünkü, bu traverslerin demir yollarından alınıp da tekrar demir yollarına satılma durumları da olabilir, o öyle bir sıkıntı da yaratabilir, yani ucuz alıp pahalı satmak.

Ayrıca, demir yollarının elinde şu ana kadar kaç tane travers fabrikası vardır? Bunların hızlı tren projesine geçmeden önceki imalat seviyeleri neydi, hızlı trene geçtikten sonraki imalatı ne kadar?

Şimdi, 190’ıncı sayfaya bakıyoruz, bu traverslerin tanesi bazen 51,95 avro “BETRA, BETRA, BETRA” diye geçiyor. Ondan sonra Yapıray diye bir şirket var. Bunlardan bazılarında 98 liraya alınıyor, bazısında 109 liraya falan geliyor, bugünkü para daha şey ediyor. Bu farklılık nereden meydana geliyor? 98 liraya satan var, Türk parasıyla 108 liraya, 109 liraya satan var tanesini. Bunlar açık ihaleyle mi satılıyor, tercihle mi satılıyor? Bu fabrikaların sahiplerini de özellikle öğrenmek istiyorum; bir.

İkincisi: Dediğim gibi, daha önce, Devlet Demiryollarının ellerinde travers fabrikaları var, niye bunlar çalıştırılmıyor veya çalıştırılıyorsa niye eksik çalıştırılıyor? İşçi alınmak suretiyle, bunların kapasitesi genişletilmek suretiyle çalıştırılması mümkünken bana göre de çok yüksek fiyatla alınıyor.

Sayıştay raporunda deniyor ki: “2011 yılından itibaren bu travers işlerini yapan firmalar çoğaldı” Orada 52 avroya alınırken tanesi, 2012’de 40 avroya düşmüş. Yani görünüyör ki bu Devlet Demiryolları herhâlde bu traversleri yapsaydı daha ucuz alınırdı. Burada haksız birtakım alımlar olduğuna inanıyorum.

Ayrıca, ben, dışarıda da siz rastgelmiştiniz, söyledim de, bunu özel olarak öğrenmek istiyorum. Yedisu ve bizim Nazımiye’nin yakınından geçen bir demir yolu projesi var, belediye başkanı bana söylemişti. Bu demir yolu projesi, bizim ilçeye, Dalıbahçe diye bir nahiye var, oraya yakın geçiyor, acaba o proje kesinleşti mi? Onu ilçeye yakın götürmek mümkün mü?

Bir diğer temennim, başta da söylediğim gibi, tabii demir yollarının yapılması bizi çok sevindiren bir projedir. Zaten biz parti olarak da demir yolunu en fazla savunan bir partiyiz. Ancak, burada çok büyük, sağlıklı bir projelendirme, ihale bedeli tespit edilmediği

için birçok şey oluyor, fiyatlar sonra değişiyor, proje değişiyor, güzergâh değişiyor. Bunlar tabii ne oluyor? O zaman, verilen işlerin sağlıklı bir fiyatla yapılmasını engelliyor. Dolayısıyla da bu yolla birtakım insanlar, devletin kaynakları çok heba oluyor.

Bir de son beş yılda Devlet Demiryollarına hazineden ne kadar para yardımı yapıldı, onu öğrenmek istiyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Kamer Bey.

Bülent Bey, buyurun.

BÜLENT BELEN (Tekirdağ) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Ülkelerin taşıma sektöründe yapım maliyeti yüksek ama kullanıma geçtikten sonra kullanım maliyeti ve amortismanı çok uzun olan ve nakliyecilikte de navlun ücretlerinin düşük olduğu, ekonomik olduğu demir yollarının geliştirilmesi ve ülkenin her tarafını sarması beklentimizdir. Yalnız, gördüğüm kadarıyla, bazı yatırımların planlanmasında hatalar yapılmaktadır. Örnek vermek gerekirse, benim seçtiğim il olan Tekirdağ'da, Muratlı ile Tekirdağ arasında yapılan bir hat var. Tekirdağ Limanı'na kadar yapılan bu hat maalesef ekonomik değil. Bildiğim kadarıyla da şu anda çalışmıyor. Çünkü, Muratlı ile Tekirdağ Limanı arası 25-30 kilometre, kara yoluyla ulaşılabilen bir yer. Dolayısıyla, Muratlı bölgesindeki sanayiciler kamyonu yükleyerek konteyneri Muratlı Tren Garı'na getirecek, orada vagona yükleyecek, tekrar oradan limana gelecek. Yani bu ekonomik olmadığı için sanayici tarafından tercih edilmemektedir. Bu konuda hata yapıldığı kanaatindeyim, ilimizde de genel kanaat bu.

Muratlı-Tekirdağ arasında yapılan bu hattın kullanıma açıldığı günden bugüne kadar kaç yolcu taşınmış, bu yolcular karşısında ne kadar gelir elde edilmiş, bu yolcuların taşınmasında ne kadar gider yapılmış? Ayrıca, aynı şekilde, yük naklinde hattın sisteme alınmasından bugüne kadar Tekirdağ Limanı'na ne kadar yük taşınmış, bunun karşılığında ne kadar gelir elde edilmiş, ne kadar gider yapılmış? Bu bilgileri rica ediyorum Sayın Genel Müdürden.

Ayrıca, TCDD olarak Trakya bölgesine nedense üvey evlat muamelesi yapılıyor. Yani bugün Trakya'daki tren hatlarının, rayların yenilenmesi ihtiyacı var, hızlı tren ihtiyacı var. Kırklareli bölgesine ağırlık verilmesi gerekiyor. Bu konularda maalesef tren yollarını yeterince kullanamıyoruz Trakya bölgesinde. Hem yük taşımada... Ki bugün Tekirdağ ilinde 1.400'e yakın sanayi tesisi var. Bunların ürettiği malların bir kısmı Tekirdağ Limanı'na geliyor, bir kısmı İstanbul'a, Haydarpaşa Limanı'na geliyor, oradan dünyaya sevk ediliyor. Bu sektör de maalesef, Demiryolları, yük nakli konusunda Trakya bölgesinde yeterince yatırımı, planlamayı yapmadığı için, kara yoluyla taşınmak zorunda kalıyor. Malum, kara yolu, amortismanı çok hızlı olan, çok masraflı bir sektör. Hem kara yolunun yıpranması hem de kara yolunda taşıma yapan araçların amortismanları çok hızlı ve neticede petrol tüketiyorlar. Bizim ithalatta en büyük döviz ödediğimiz sektörlerden bir tanesi de petrol. Bu manada, ben, demir yollarına yapılan yatırımların daha da artırılmasını bekliyorum.

Ayrıca, konteyner lojistik köyleri olarak Edirne ili Havsa ilçesinde ve benim de ikamet ettiğim Tekirdağ ilinin Çorlu ilçesinde lojistik köyü projeleri vardı. Bunların şu anki durumu nedir? Bunların projeleri bitti mi? İhalesi yapıldı mı veya ne zaman yapılacak? Çorlu'ya yapılması planlanan lojistik köyünden Marmara Ereğlisi Limanı'na ve Tekirdağ'daki limanlara ray döşenmesi yani hat yapılması planlarınızda var mı?

Son olarak da Devlet Demiryollarına verilen desteklerin daha da artırılmasını, demir yolu ağımızın mevcudun çok daha üzerine çıkarak bilhassa ülkenin kanını emen petrole bağımlılıktan kurtulma noktasında kara yolu taşımacılığından yükün alınması noktasında desteklenmesini arzu ediyor, başarılı çalışmalar diliyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ederiz.

Aydın Bıyıklıoğlu Bey, Trabzon Milletvekilimiz, buyurun.

AYDIN BIYIKLIOĞLU (Trabzon) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Genel Müdürüm, bu lojistik merkezlerin belirlenmesinde tabii yeni bir yapılanma görülüyor. Ancak, burada Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme yanında Gümrük ve Ticaret Bakanlığını da kapsıyor. Şimdi, tabii lojistik merkezi belki ulaşım açısından doğru da ekonomik ve ticaret açısından önemli bir değerlendirmeye tabi tutulması gerektiği görüşündeyim. Bunu söylememdeki maksat şu: Şimdi, bugün, dünyada ülkelerin millî gelirleri toplamı 75 trilyon dolar. Lojistik sektörü bunun 15 trilyon dolarını sektör olarak alıyor. Yani, ülkemizin bulunduğu konum itibarıyla da Orta Asya'dan, Orta Doğu'dan, Avrupa'dan, Rusya, Afrika sanki bir geçit noktası gibidir. Şimdi, tabii ben bu soruyu sorarken esasta Trabzon açısından olaya baktım. Tuna hattı... Avrupa'dan gelen mallar Orta Asya'ya akıyor yani Hazar üzerinden Kazakistan, Türkmenistan gibi Orta Asya Türk cumhuriyetlerine doğru bir akış var ve oradaki tabii, ham

madde kaynaklarından tutun birçok zenginlik de batıya akmak durumunda. O açıdan olaya baktığınız zaman, Trabzon, sanki Tuna hattından Orta Asya'ya bir hat çektiğiniz zaman en uygun bir merkez gibi görülüyor. Yani, deniz yolunun tren yoluna bağlanması böyle bir avantaj sağlıyor çünkü Trabzon'dan sonra Rusya hattı, İran, Hindistan'a doğru, Hazar üzerinden Orta Asya Türk cumhuriyetlerine önemli bir kavşak gibi görülüyor ki geçmişte İpek Yolu merkezi güzergâhı üzerinde bulunuyor. Şimdi, tabii, Trabzon'un şu andaki özel durumu nedeniyle, lojistik olarak da bu sahada çalışan serbest müteşebbisler büyük bir talep içerisinde. Yani Trabzon'da, özellikle daha önce tersane olarak düşünülen Sürmene'de gemi yapımıyla ilgili belirlenen yer, bir liman olduğu için ve gemiciliğin son yıllarda dünyadaki durumu o projeden vazgeçilmeyi zorunlu kıldı. Dolayısıyla, buranın değerlendirilmesi açısından da lojistik merkez olarak düzenlenmesi fikri ortaya çıktı. Birçok görüşme yapıldı. Ben zannediyorum ki şu anda bu işin patronluğunu kendi... Tabii onu da sormak istiyorum, yani lojistik merkezlerin belirlenmesinde üç bakanlıktan herhangi bir komisyon var mıdır? Yoksa, siz bunları belirlerken neye göre belirlediniz?

Bunun sebebi şudur: Olay ticaret olayıdır, ekonomi olayıdır. Yani bir yerin lojistik merkez olarak belirlenmesinde en önemli faktör bu fonksiyonları görmesine bağlıdır. Belki ulaştırma açısından, denizcilik açısından bakıldığında sistemin ortaya çıkartılmasında doğrudur, sizin Genel Müdürlük veya Bakanlık anlamında işin içinde olmanız ama asıl sistemi işletecek olan diğer mekanizmalar olsa gerek diye düşünüyorum.

Dolayısıyla, şimdi bizim gördüğümüz bir şey var ki bu Sürmene'de böyle bir lojistik merkezin göz ardı edilmemesi lazım. Çünkü, az önce anlattığım mekanizmaları düşündüğünüzde, Batı ile Orta Asya arasındaki geçişin Trabzon Limanı'na kadar gemicilik, daha sonra tren hattı ki çok az bir bağlantıya ihtiyacı vardır bu hattın, bu açıdan bunun bir değerlendirilmesi... Bunun üzerinde çalışmalar var mıdır? O konuda bize bilgi verebilerseniz memnun olurum.

İkinci olarak da Erzincan-Trabzon Demir Yolu Projesi'nin durumu nedir? Lojistik merkezle de bunun bir bağı var esas itibarıyla. Bu konuda bizi bilgilendirebilerseniz memnun olurum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Hocam, teşekkür ediyoruz.

Haydar Akar Bey, buyurun.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Devlet Demiryolları ülkenin kalkınmasına katkı sunabilecek, ülkeyi geliştirebilecek ve doğru yatırımlarla yönlendirilirse de lojistik sektöründen büyük pay alabilecek kapasiteye sahip olur diye düşünüyorum Türkiye'de. Ama önce Devlet Demiryollarına bir bakmak lazım. Devlet Demiryolları, Genel Müdürün de açıkladığı gibi, 1923-1950 yılları arasında, bugünkü mevcut hatlarının birçoğu yapılmış, 50'den sonra bir duraklama dönemine geçmiş ve 2004'ten sonra da, yapılan planlar çerçevesinde, daha çok yolcu taşımacılığına önem verilerek yürütülmeye çalışılmıştır. Tabii bu dönemi incelerken, özellikle 1923-1950 dönemini incelerken teknolojiyi de göz ardı etmemek lazım. Tamamen insan emeğine dayalı bir yapılanma vardı ve o yapılanmayla müthiş bir üretim yapılmıştı. Tabii, bunu yaparken, aynı zamanda devlet dış borç da almıyordu, bir de Osmanlı'nın borcunu ödüyordu. Buna rağmen onca demir yolu yapılmıştı. 50'den sonra durdu ve bugün, işte "Hızlı Tren Seferberliği" adı altında, "2023 Vizyonu" adı altında Devlet Demiryolları hem yeniden yapılandırılıyor hem de "İşte bu ülke öyle demir ağlarla örülmez, böyle demir ağlarla örülür." mantığıyla 888 kilometre şu an itibarıyla ve gelecekte de, Genel Müdürün açıkladığı rakamlarla, hızlı tren hatlarını yapıyoruz. Yeterli mi? Yetersiz tabii. Bütün ülkenin 21'inci yüzyılda, bugünkü teknolojiyle... "Bugünkü teknoloji"yle kastım şuydu: Bir demir yolunda bir rayı belki 50 işçi kaldırarak, bedensel, fiziksel güçlerini kullanarak yerine oturtuyordu, onların bağlantı vidalarını manüel sıkma araçlarıyla sıkıyorlardı. O dönemde yapılanlara ve bu dönemde -aynı rayın, bir makine girdiği zaman otomatik olarak otuz saniyede bütün vidalarını sıkıldığını düşünün- yapılanlara bakmak lazım. Ne o dönemi küçümsemek lazım ne de bu dönemi ötelemek lazım. Evet, 21'inci yüzyılda Türkiye demir yolu atılımında geç mi kaldı? Geç kaldı. Planlandı mı? Planlandı. Ama, mevcut yatırımın, Hükümetin Devlet Demiryolları için ayırmış olduğu bunca desteğe rağmen -çünkü çok büyük miktarlarda destek veriyor- yine yeterli olmadığını düşünüyoruz. Çünkü, hesap edilen ve 2023'te ulaşılması gereken Devlet Demiryolu ve hızlı tren ağlarının mevcut yatırımlarla yani ayrılan payla gerçekleşmeyeceği ortada. Bunu da görmek gerekiyor. Tabii biz gerçekleşmesini istiyoruz, daha çok yatırım yapılmasını istiyoruz.

Ama burada gözden kaçırılmaması gereken ikinci husus: Nasıl Cumhuriyet Dönemi'nde bu mevcut olanaklarla yapılmış ise bugün de tamamı dış krediyle yapılmaktadır. Yani, bugün Ulaştırma Bakanlığına baktığınızda, şu anda dış kredi anlamında en borçlu bakanlıklarımızdan bir tanesi. Onun için de çok dikkatli davranmak zorundayız. Yani popülizm olsun diye ya da bir şeyleri yetiştireceğiz

diye, böyle hemen, üstün körü hazırlanmış projelerler, güzergâhlarla değil, daha sonra problem yaratabileceğini düşündüğümüz veya kentin doğal yapısını bozacak projelerden uzak durarak, gerçek anlamda çalışma yaparak bunların yapılması gerektiğini düşünüyorum.

Tabii, bu arada, sadece iş makineleri teknolojik olarak gelişmedi. Mesela hızlı tren olayında gecikme sebeplerimizden bir tanesi de rayı dışarıdan almamızdı. Ray dışarıdan alınıyordu. Ereğli Demir Çelik Fabrikasında artık ray da üretiliyor ve rayı oradan aldıktan sonra biraz daha hız kazandı ama bu yetmiyor. Başlangıç itibarıyla yabancılara yaptırdığımız demir yolunu artık kendimiz yapabilir seviyeye de geldik. Bu da güzel bir gelişme. Artık dışarıdan destek almadan, proje anlamında destek almadan, üstlenmeden bunları yapabiliyoruz.

Bir başka gerçek, ben söyleyeyim, sinyalizasyon sistemi ki yabancılardan satın alıyoruz. Şu ana kadar gerçekleştirmiş olduğumuz tüm devlet demir yollarında eski konvansiyonel hatlarda da olsun, yeni hızlı tren hatlarında da olsun, tümünü dışarıdan satın aldık ki İstanbul-Ankara hattını incelediğinizde, Konya hattını incelediğinizde altyapının -şirket ismini vermeyeceğim ama Kamer Bey o konuda haklı- hep aynı şirketler tarafından yapıldığını görüyoruz. Sadece bu hafriyat işlemi yapılıyor, diğer elektronik işlemlerin tümü yabancı şirketler tarafından, bu konsorsiyumun içine dâhil olan yabancı şirketler tarafından yapıldı. Ama TÜBİTAK'ın test ettiği sinyalizasyon sistemi de gerçekleşirse, artık hızlı tren hattı yapımındaki yabancı bağımlılığımızı en aza indirmiş olacak. Bunu da bir avantaj olarak düşünüyorum, bundan sonra işlerin hızlandırılması için bir avantaj olacağını düşünüyorum.

Şimdi, Sayın Genel Müdür ve sevgili arkadaşlar; 1980 yılında Devlet Demiryolları üç şey yapıyordu: Bir tanesi, yolcu taşımacılığı yapıyor; diğeri, yük taşımacılığı yapıyor, bir de üretim yapıyor. Yani kendi bağlı kuruluşlarla vagon üretiyor, cer üretiyor, travers üretiyor, travers üreten fabrikaları var. Başlangıç itibarıyla yine özel sektörden travers aldılar, bunu kimlerden aldığının detayına çok girmeyeceğim. Belki o gün için Türkiye'de travers üreten fabrikaların, Devlet Demiryolları adına travers üreten fabrikaların şartları uygun değildi ama bugün, bu geldiğimiz noktada bu şartlar geliştirilebilir, tam vardiya çalışmaya geçerek Devlet Demiryollarının ihtiyacı olan traversi daha ucuz maliyetlerle karşılayabilir diye düşünüyorum.

Yolcu taşımacılığına geldiğimizde, evet, Devlet Demiryollarında son on yılda yapılan atılımın tümünün yolcu taşımacılığı üzerine yapıldığını görüyoruz. Bende 2010 yılının verileri var, bu verilere baktığımda, 80 yılında 4,1 iken, 2000 yılında 2,2, 2010 yılında 1,5. Ama şimdi, güncel hâlini isteyeceğim Sayın Genel Müdülden, belki yazılı yollayacak. 2013'te bunun arttığını göreceğiz çünkü Konya hattı devreye girdi, Eskişehir hattı devreye girdi. Belki şimdi İstanbul hattı devreye girerse burada amaçlanan hedefe yavaş yavaş ulaşıldığını veya arttığını göreceğiz. Bunları yaparken de yük taşımacılığında, konuşmamın sabahki kısmında da söylemişim, çok mesafe katedemedik. Niye? Çünkü, bütün enerjimizi, bütün konsantrimizi yolcu taşımacılığına ayırdık ki bana göre bunun yanında yük taşımacılığına da aynı mesafede bakmamız gerekiyordu. Çünkü, Türkiye'nin en çok ihtiyacı olan şeylerden bir tanesi bu. Hem otoyollara baktığınızda hem tali yollara baktığımızda her tarafta tırları ve kamyonları göreceksiniz ki Avrupa'da herhâlde, demir yolu dışında yük taşımacılığı yapan, en çok kara yoluyla yük taşımacılığı yapan ülkelerin başında geliyoruz. Bunu en aza indirmemiz gerekiyor. Niye indirmemiz gerekiyor? Diyoruz ki çift kara yolları yaptık, çift duble yollar yaptık... Bakın, istatistikleri inceleyin, çift duble yollar yapmış olmamıza rağmen kara yollarındaki trafik kazalarında eksilme olmamıştır, yüzdesel olarak, oransal olarak, nüfus artışa dayalı değil oransal olarak arttığını görüyoruz. Onun için de Devlet Demiryollarının bir an evvel, aynı yolcu taşımacılığına verdiği önemi yük taşımacılığına da vermesi gerektiğini söylüyorum.

İkinci bir şey bu lojistik köyleriyle ilgili. Yine detaya girmeyeceğim ama arkadaşlarım her kentte bir lojistik köyü yapılmasını, üssü kurulmasını istiyorlar ama bunu isterken, talep ederken, lütfen, kentin imar durumuna iyi bakın, konut alanları dışında olmasına gayret gösterin. Lojistik köyü şunu ifade ediyor: Binlerce tır, binlerce konteyner yığını demektir, hem görsel kirliliktir bu hem çevre kirliliğidir. Onun için de kentlerden, insanların toplu olarak yaşadığı alanlardan uzak alanların tercih edilmesi gerektiğini düşünüyorum, bizimki gibi kent merkezlerinde yapılmamalı. Bunun da önemine dikkat çekmek istiyorum.

Burada bir iki soru sorup tamamlayacağım konuşmamı. Bazı iddialar var, ben bu iddiaları açacağım ama iddia olup olmadığını, sizin ne diyeceğinizi merak ediyorum tabii.

Şimdi, İzmir Limanı'nda 70 milyon dolara yükleme boşaltma ihalesi yapılıyor, sonra bu ihale iptal ediliyor, ihaleden vazgeçiliyor ama ihale iptal edildikten sonra iki tane şirketle, on beş yıllık bir anlaşma yapılıyor. Bu on beş yıllık anlaşma artı bir on beş yıl daha düşünülüyor. Yani toplatma 70x30 yıl, 2 milyar 100 milyon dolarlık bir anlaşma yapılıyor. Ama bu anlaşmayı yapan şirketlerden bir tanesinin, sözleşmeyi imzalayan şirketlerden bir tanesinin iki gün önce kurulduğu tespit ediliyor. Bu basına çıkıyor, insanlar bunun farkına varıyor. Daha sonra da bu şirketle olan anlaşma iptal ediliyor. Şimdi ben bunu biraz AK PARTİ'yle ilişkilendireceğim ama arkadaşlarım hemen karşı çıkacaklar. Yine bilmenizde fayda var, Sayın Genel Müdür belki bilmeyebilir ama

Rahmi Genç diye bir vatandaş bu şirketin sahibi, AKP Bakırköy İlçe Başkanı. Bu doğru mudur, değil midir, bilemiyorum tabii. Sizin bunu düzeltmenizi veya ben eksik söylüyorsam... Bir soru olarak kabul edin bunu. Bu Reha Denizcilik'in sözleşmesi iptal ediliyor. Ancak sizi mahkemeye veriyor bu yani ihalesiz yapılan bu sözleşme sonucunda sizi mahkemeye veriyor. Mahkemeden de yaklaşık 225 milyon dolarlık bir gelir bekliyor bu Reha Denizcilik. Bu iddia doğru mudur, değil midir, bunu cevaplarsanız sevinirim.

Yine, TCDD'den 10 istasyonun bakımı ile ilgili bir ihale alan bir kadın var. Bunun da AKP Kadın Kolları MKYK üyesi olduğu söyleniyor. İsmi de vereyim "Emine Alioğlu'na verilmiş." diyor. Bu kadının da bu ihaleyi almadan önce yeşil kart sahibi olduğu iddia ediliyor. Bu iddialar doğru mu?

Bunları merak ediyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Sayın Genel Müdür, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarının çok pahalı taşıma yaptığı konusunda bana bir not geldi, ben de size onu ileteyim. Bu mukayeseyi nasıl yapıyorsunuz, yani kara yollarına göre taşıma, fiyat konusunda bize bilgi vermişsiniz? Yani, 1 ton/kilometre olarak hesapta kara yollarıyla siz ne durumdasınız ve dünya taşımacılığında bizim fiyatlarımız daha mı yüksek? Bu konuda bilgi istiyorum.

Ayrıca, Sayın Genel Müdürem, Komisyon toplantımızda Komisyon üyelerimizin yönettiği sorulardan cevaplandırılması hazırlık gerektirenlere, toplantı tutanaklarının tarafınıza tebliğinden itibaren on beş gün içerisinde yazılı cevap verilmesi gerekmektedir. Şimdi cevaplamak durumunda olduklarınız varsa söz sizin.

Buyurun.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Sayın Başkanım, öncelikle, müsaade ederseniz, sizin sorunuzla başlamak istiyorum.

Biz, gerçekten, Türkiye'de bu fiyatları yaparken kara yollarıyla da mukayese ediyoruz, ortalama yüzde 30 civarında ucuz olduğunu biliyoruz. Ama bütün bunlara rağmen, bazen kara yolu, deniz yolu avantajı tam istenilen gibi olmuyor. Bunu detaylarıyla daha sonra size arz edeceğim yazılı olarak.

Sayın Haydar Akar'ın bahsettiği konu şu: Bundan dokuz yıl önce, 2003 yılında bir ihale yapılmıştı. Bu ihaleyi bir firma kazandı. Daha sonra bazı sıkıntılar oluşturdu kendiliğinden, biz de ihaleyi iptal ettik, Danıştay da iptal etti ve ihale iptal oldu. Herhangi bir şekilde bir tazminat, bilmiyorum, belki dava açmıştır.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Başka birine verdiniz bir şekilde bu işi?

TCDD GENELMÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Zaten verildi bu, gündeme de geldi ama daha sonra o edimine uymadığı için iptal edildi TCDD tarafından. Dava etti, davayı TCDD kazandı.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Bitti dava.

TCDD GENELMÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Bitti dava evet. Danıştaydan bitti, yani son dava bitti.

10 istasyonla ilgili de: İhale yaptığımız bir şey. Bu çok eski yani dokuz sene önceki bir konu. İhaleyle aldığı işleri yapan bir firmaydı. Biz bir sürü ihale yapıyoruz, birisi de oydu.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Ama...

BAŞKAN – Haydar Bey...

TCDD GENELMÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Yani önceden varmış.

BAŞKAN – Sizin sorduğunuz sorular kayda girmiyor.

TCDD GENELMÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Detaylı bilgi gönderelim.

Sayın Aydın Bıyıklıoğlu, lojistik merkezlerini, gerçekten, daha önce de arz etmeye çalıştım, biz şûra yaparken hem şûra çalışmalarını da planlıyoruz hem de bununla ilgili 3 bakanlıkta da şu anda bu konuyu çalışan koordinasyon kurulları var, hem Ulaştırma Bakanlığında hem Gümrük Bakanlığında hem de Sanayi Bakanlığında, bunları birleştirmeye çalışıyoruz. Şu anda o çalışmalar devam ediyor.

Lojistik köyler... Şu anda, biz Demiryolları olarak kendi şûramızda belirliyoruz ama daha sonra daha iyi belirlemeler olabilir sizin dediğiniz bütün bilgiler doğrultusunda.

Erzincan-Trabzon hattının avan projesini yaptık, henüz kesin projeyle ilgili çalışmalar sürüyor ama daha henüz yapım programına alınmadı, sadece proje ihalesine çıktık. Detaylı bilgiyi arz edeceğiz.

BÜLENT BELEN (Tekirdağ) – Güzergâh belirlenmiş miydi?

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Güzergâh avan projesi olarak belirlendi...

BÜLENT BELEN (Tekirdağ) – Nereden geçiyor?

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Detaylı bilgiyi sonra arz edeyim.

Sayın Bülent Belen Vekilimizle ilgili sorular da... Trakya'ya demir yolu hakikaten... Tekirdağ demir yolu bizim çok fazla üzerinde durduğumuz bir konu. Bütün hedefimiz Bandırma, Derince ve Tekirdağ limanlarının çalışarak, burada, Tekirdağ'dan Avrupa'ya yüklerin taşınmasını hedeflediğimiz bir proje. Ancak henüz bu projenin hattı da bitmediği gibi limanlarda bazı eksikliklerimiz var, onları bitiriyoruz. Derince Limanı'nda, Tekirdağ Limanı'nda ve Bandırma Limanı'nda tren ferri iskelelerini, rampalarını tamamlamaya çalışıyoruz, 2014 yılından itibaren burada büyük bir trafiğin olacağını bekliyoruz ve projelerimizi de buna göre yapıyoruz. Hedefimiz: Türkiye'nin Ege Bölgesi'ndeki yüklerin Avrupa'ya gidişini Kocaeli ya da Bilecik'ten geçirmeden Bandırma-Tekirdağ arasından geçirmek, bir de tabii, Marmaray olmasına rağmen belki ileride Bursa hattından sonra Gemlik'i de yaptıktan sonra, buradan da tren ferriyle Tekirdağ'a gitmesi. Şimdi, bunu uluslararası bir koridorun devamı olarak planladık. Şu anda daha önce yolcu taşımacılığına başlamıştık ama hat yapımı dolayısıyla durdurduk. Biz o hattı yolcu taşımacılığından ziyade yük taşımacılığı hattı olarak gördük. Trakya tarafında elbette projemiz var, biz gerçekten Halkalı-Edirne Hızlı Tren Projesi'ni yaptık ama Avrupa'ya bağlanmadığı müddetçe fizibil çıkmadı. Avrupa fonlarıyla yapmak için planlamıştık ama bu Avrupa tarafı çok hareket etmeyince fizibil çıkmadı. Onun üzerine, bu hat yerine bu sefer Anadolu'ya bağlamamız lazımdı, onun için de üçüncü köprüyle birlikte şu anda projeler devam ediyor, hem üçüncü köprüden hızlı tren hattı geçecek hem Anadolu yani Kocaeli'nin kuzeyinden ve Edirne tarafına da hızlı tren hattı ve dağıtım yapılacak, bu çalışmalar devam ediyor ama genellikle "Bunu hâlâ niye yapmadınız?" gibi sorular geliyor, onu bilmiyorum, biz yeni başladık, inşallah yaparız diye düşünüyoruz.

Muratlı-Tekirdağ arasındaki çalışmalar bu sene sonuna kadar bitecek sonuç olarak ve oradaki gemi seferleri de başlayacak.

Sayın Başkanım...

BÜLENT BELEN (Tekirdağ) – Lojistik köy...

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Lojistik köy çalışmalarında şu anda henüz karar verdiğimiz bir şey yok, komisyon çalışıyor, inşallah burayla ilgili kararları daha sonra söyleyeceğim.

BÜLENT BELEN (Tekirdağ) – Yer tahsis falan yapılmış mıydı?

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Şu anda orada öyle bir projemiz yok ama çalışmalar sürüyor, yani kesinleşmedi daha Sayın Vekilim.

Sayın Kamer Genç burada yok ama bir soru sordu ve bu, Mecliste zaman zaman gündeme geliyor. Sayın Başkanım müsaade ederseniz bu konuya bir açıklık getirmek istiyoruz.

BAŞKAN – Buyurun.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Bu barajların yap-işlet-devretle yapımı sırasında bazı demir yolları maalesef barajların altında kalıyor, suyun altında kalıyor. Bununla ilgili Meclisten bir kanun çıktı, yani 4628 sayılı Elektrik Piyasası Kanunu geçici 14/D maddesinde "...demiryolu ulaşım güzergahının değiştirilmesinin zorunlu olduğu hallerde, rolekasyon işi su altında kalacak mevcut demiryolunun kamulaştırma bedeli alınarak demiryolunun bağlı olduğu idare tarafından yapılır." denildi. Yani biz bunun üzerine bunu ihaleye çıktık ve ihalede gerçekten tesadüfen o şey... Açık ihaleye çıktık, buraya 14 firma katıldı, bunların içerisinde 6'sı yeterli geldi ve o 6'sının verdiği fiyatta da bu firma kazandı, yani ihaleyi o aldı.

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) – Barajı yapan inşaat mı?

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Ortakların birisi barajı yapan inşaatın ortaklarıyla aynı, diğerleri değişik. Dolayısıyla biz de ihaleyi kazanan firmaya şu anda demir yolunu yaptırıyoruz. Yani Demiryolları olarak biz açık ihale yaptık, herkese açık ihale yaptık. Bu konu böyle.

Diğer taraftan, bu hurdalarla ilgili... Yani Makine Kimyaya verilen hurdalar demir hurdaları, bize onları zaten Makine Kimyaya veriyoruz, kanun var ama ağaç hurdalarla ilgili böyle bir kanun yoktur, onu da, ağaç traversleri de Kültür Bakanlığı kullanıyor. Dolayısıyla, genelde oraya veriyoruz ya da lazım olan yerlere tarife fiyatına göre satıyoruz Sayın Başkanım.

Şimdi, Sayın Necati Özensoy Milletvekilimizin sorusuyla ilgili... Bursa-Bilecik hattı 105 kilometre uzunluğunda, toplam 32 kilometre tünel var. Dolayısıyla, 23 adet tünel yapacağız, gerçekten zor bir hat burası. Yenişehir-Bilecik arasında 8,5 kilometre tek tünel var, onun için biraz zor bir hat. Burada bu tünel çok uzun olduğu için proje biraz uzadı, projeyi bitirmiş durumdayız. Toplam viyadük de 10 bin kilometre. Sonuç olarak, Yenişehir-Bilecik Projesi de bu yılın sonunda Yenişehir'den Bilecik'e de ihaleye çıkacağız. -"Tek tek

bana bilgi ver.” dediği için bilgi arz etmeye çalışıyorum- bu sene çıkacağız ve alt ve üst projede de hedefimiz 2016, Bursa projesini 2016 sonunda bitirmek. Daha detaylı bilgileri de arz ederiz Sayın Vekilim.

Arz ederim efendim.

BAŞKAN – Komisyonumuzun değerli üyeleri, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü ile bağlı ortaklıkları TÜVASAŞ, TÜLOMSAŞ ve TÜDEM SAŞ'ın 2011 yılına ilişkin bilanço ve netice hesaplarına ait alt komisyon raporunun sonuç bölümlerini ayrı ayrı okutup ardından ibranıza sunacağım.

Sonuç:

- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün (TCDD) 2011 yılı bilançosu ve 733.327.389,90 Türk lirası dönem zararı ile kapanan gelir tablosu tasvibe sunulur.

BAŞKAN – Değerli üyeler, ibranıza sunuyorum: İbra edenler... İbra etmeyenler... İbra edilmiştir.

Devam ediyoruz.

-Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi Anonim Şirketinin (TÜLOMSAŞ) 2011 yılı bilançosu ve 1.829.554,85 Türk lirası dönem kârı ile kapanan gelir tablosu tasvibe sunulur.

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

- Türkiye Vagon Sanayi Anonim Şirketinin (TÜVASAŞ) 2011 yılı bilançosu ve 2.374.755,76 Türk lirası dönem kârı ile kapanan gelir tablosu tasvibe sunulur.

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

- Türkiye Demiryolu Makineleri Sanayi Anonim Şirketinin (TÜDEMSAŞ) 2011 yılı bilançosu ve 542.779,65 Türk lirası dönem kârı ile kapanan gelir tablosu tasvibe sunulur.

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

Sayın Genel Müdür, ilave sözünüz var mı?

Teşekkür için mikrofonunuzu açtım.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Sayın Başkan, değerli üyeler; Hem bu Komisyonunda hem de Mediste Demiryollarına verdiğiniz destek için çok teşekkürlerimizi arz ediyoruz Demiryolları adına, saygılar sunuyoruz.

BAŞKAN - Komisyonumuzun değerli üyeleri, böylelikle, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü ile bağlı ortaklıkları TÜVASAŞ, TÜLOMSAŞ, ve TÜDEMSAŞ'ın 2011 yılına ilişkin bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri tamamlanmıştır.

Değerli üyeler, Devlet Malzeme Ofisi Genel Müdürlüğü, Acıpayam Selüloz Sanayi AŞ, Milli Piyango İdaresi Genel Müdürlüğü, Marmara Teknokent AŞ, Sümer Holding AŞ'nin 2011 yılına ait faaliyetlerinin denetim görüşmelerini yapmak için 20 Haziran 2013 Perşembe günü saat 10.30' da toplanmak üzere Komisyonumuzun bugünkü toplantısını kapatıyorum.

Hepinize çok teşekkür ediyorum.

Kapanma Saati: 15.10