

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

KAMU İKTİSADİ TEŞEBBÜSLERİ

KOMİSYONU

TUTANAK DERGİSİ

26'ncı Toplantı

10 Haziran 2021 Perşembe

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

İ Ç İ N D E K İ L E R

Sayfa

I.- GÖRÜŞÜLEN KONULAR

II.- OTURUM BAŞKANLARININ KONUŞMALARI

1.- Komisyon Başkanı Mustafa Savaş'ın, Komisyonun bugünkü gündemine ve TCDD Genel Müdürlüğü ile bağlı ortaklıklarının alt komisyon rapor uygulamasına ilişkin açıklaması

III.- İHTİSAS KOMİSYONLARI

A)GÖRÜŞMELER

1.-Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün (TCDD) 2017 ve 2018 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri

2.- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık A.Ş.'nin 2017 ve 2018 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri

3.- 4 Mart 2020 tarihinde Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayii A.Ş. olarak birleştirilen Türkiye Vagon Sanayii A.Ş.'nin (TÜVASAŞ), Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii A.Ş.'nin (TÜLOMSAŞ), Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayii A.Ş.'nin (TÜDEMSAŞ) 2017 ve 2018 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri

KAMU İKTİSADİ TEŞEBBÜSLERİ KOMİSYONU

26'ncı Toplantı

10 Haziran 2021 Perşembe

I.- GÖRÜŞÜLEN KONULAR

TBMM Kamu İktisadi Teşebbüsleri Komisyonu saat 11.05'te açılarak iki oturum yaptı.

Komisyon Başkanı Mustafa Savaş, Komisyonun bugünkü gündemine ve TCDD Genel Müdürlüğü ile bağlı ortaklıklarının alt komisyon rapor uygulamasına ilişkin açıklama yaptı.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü ile bağlı ortaklıklarının 2017 ve 2018 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri yapılarak;

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünün (TCDD) 2017 ve 2018 yıllarına ait bilanço ve netice hesapları ibra edildi;

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık A.Ş.'nin,

4 Mart 2020 tarihinde Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayii A.Ş. (TÜRASAŞ) olarak birleştirilen;

Türkiye Vagon Sanayii A.Ş.'nin (TÜVASAŞ),

Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii A.Ş.'nin (TÜLOMSAŞ),

Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayii A.Ş.'nin (TÜDEMSAŞ),

2017 ve 2018 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri tamamlandı.

Komisyon gündeminde görüşülecek başka konu bulunmadığından 17.05'te toplantıya son verildi.

10 Haziran 2021 Perşembe

BİRİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 11.05

BAŞKAN: Mustafa SAVAŞ (Aydın)

BAŞKAN VEKİLİ: Nevzat ŞATIROĞLU (İstanbul)

SÖZCÜ: Mevlüt KARAKAYA (Ankara)

KÂTİP: Yavuz SUBAŞI (Balıkesir)

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

Toplantıyı açıyorum. (*)

II.- OTURUM BAŞKANLARININ KONUŞMALARI

1.- Komisyon Başkanı Mustafa Savaş'ın, Komisyonun bugünkü gündemine ve TCDD Genel Müdürlüğü ile bağlı ortaklıklarının alt komisyon rapor uygulamasına ilişkin açıklaması

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Bugünkü gündemimizde Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü ile bağlı ortaklıkları Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık AŞ, Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii AŞ, Türkiye Vagon Sanayii AŞ ve Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayii AŞ'nin 2017 ve 2018 yıllarının bilanço ve netice hesapları yer almaktadır.

Toplantıya geçmeden önce, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü ile bağlı ortaklıklarının alt komisyon rapor uygulaması hakkında bilgi vermek istiyorum: Bildiğiniz üzere, denetim kapsamımızda bulunan ana kuruluş ve bağlı ortaklıklarına Sayıştay denetim raporları ayrı ayrı düzenlenerek Komisyonumuza sunulmaktadır. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü ile bağlı ortaklıkların Sayıştay denetim raporları da ayrı ayrı düzenlenmektedir ancak uygulamada bugüne kadar söz konusu kuruluşların alt komisyon denetimleri tek bir rapor olarak Sayıştay Başkanlığınca düzenlenmektedir. Herhangi bir teknik ve hukuki gerekçesi bulunmayan bu uygulamanın Komisyon görüşmelerinin akışını olumsuz etkilediği görülmektedir. Bu nedenle, 2019 yılı ve sonrası için alt komisyon raporlarının diğer ana kuruluş ve bağlı ortaklıklarda olduğu gibi ayrı ayrı düzenlenmesi hususunu bilgilerinize arz ederim.

III.- İHTİSAS KOMİSYONLARI

A) GÖRÜŞMELER

1.-1.-Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünün (TCDD) 2017 ve 2018 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Şimdi söz konusu kuruluşların görüşmelerine başlıyoruz.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğümüzden başlamak üzere bağlı ortaklıkların genel müdürleri ile toplantımıza katılan kurum ve Sayıştay temsilcilerimizin kendilerini Komisyonumuza tanıtmalarını rica ediyorum.

(Katılımcılar kendilerini tanıttılar)

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Genel Müdürüm, buyurun sizden başlayalım ilk başta sonra da diğer genel müdürlerimize de ben söz vereceğim.

(*) Coronavirus salgını sebebiyle toplantı salonundaki Başkanlık Divanı üyeleri, milletvekilleri, katılımcılar ve görevli personel maske takarak çalışmalara katılmaktadır.

Buyurun Sayın Genel Müdürüm, sunumu yapmak için sözü size veriyorum.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ ALİ İHSAN UYGUN – KİT üst Komisyonumuzun Sayın Başkan ve üyeleri, Sayıştayımızın değerli denetçileri, kurum ve kuruluşlarımızın kıymetli temsilcileri; teşekkülümüzce yürütülen çalışmalarını sizlere arz etmek için huzurlarınızdayım. Şahsım ve 23 bin kişilik TCDD ailesi adına sizleri saygıyla selamlıyorum.

Öncelikle Sayıştay Başkanlığımız tarafından hazırlanan raporlarda yer alan öneri ve eleştirilerin yürüttüğümüz çalışmalarımız açısından son derece kıymetli olduğunu belirtmek istiyorum. Raporun hazırlanmasında emeği geçenlere teşekkür ediyorum.

Sayın Başkanım, değerli Komisyon üyeleri; Asya ve Avrupa arasında köprü görevi gören ülkemizin, coğrafi konumunun sağladığı avantajların ekonomik ve ticari avantaja dönüşebilmesi için 2003 yılından itibaren Sayın Cumhurbaşkanımızın önderliğinde ve hükümetlerimizin destekleriyle gelişmiş ülkelerde olduğu gibi ulaşım modları arasında dengeli bir dağılımın sağlanması amacıyla demir yollarımız yeni bir anlayışla ele alınmıştır. Kalkınmanın ve modernleşmenin vazgeçilmez unsurlarından birisi olan demir yollarımızın çağın gereklerine uygun olarak yaygınlaştırılması ve taşımacılık hacmindeki payının artırılması amacıyla yoğun bir çaba yürütülmektedir. Yüksek hızlı tren ve hızlı tren ağının yaygınlaştırılması, hatların tamamının elektrikli ve sinyalli hale getirilmesi, yerli ve millî demir yolu sanayisinin geliştirilmesine hız verilmesi, lojistik merkezlerin yaygınlaştırılması, sanayinin ihtiyaç duyduğu lojistik altyapısının güçlendirilmesi amacıyla yük merkezlerine demir yolu bağlantısının sağlanması, sektörün serbestleştirilmesi uygulamalarının yaygınlaştırılması çalışmalarına hız verilmiştir.

Son on sekiz yılda demir yolu sektörüne toplam 202 milyar Türk lirası yatırım yapılmıştır. Bu yatırımın 122 milyar Türk lirası teşekkülümüzce gerçekleştirilmiştir. 2003 yılından itibaren demir yollarına ayrılan ödenekler artarak devam etmektedir. 2021 yılında da teşekkülümüze ayrılan 12 milyar 600 milyon Türk lirası yatırım ödeneği dâhilinde çalışmalarımıza devam ediyoruz.

Sayın Başkan, değerli Komisyon üyeleri; 2013 yılında çıkarılan kanunla Türkiye’de demir yolu ulaşımının serbestleşmesi gerçekleştirilmiş, özel sektörümüzün de tren işletebilmesi mümkün hâle getirilmiştir. Demir yolu tren işleticisi belgesi alan özel sektör firmalarına Türkiye’deki demir yolu altyapısı üzerinde yük ve yolcu trenleri işletebilme imkânı sağlanmıştır. Başlatılan süreçle birlikte demir yolu sektörünün kamu kanadı yeniden yapılandırılarak Taşımacılık AŞ, altyapı ve trafik yönetimi birbirinden ayrılmış, yük ve yolcu taşımacılığı yapmak amacıyla 1 Ocak 2017 itibarıyla faaliyetlerine başlayan “TCDD Taşımacılık AŞ” TCDD bağlı ortaklığı olarak kurulmuştur.

Yolcu ve yük işletmecilik faaliyetlerinin demir yolu tren işletmecileri aracılığıyla yürütülmesi, teşekkülümüzün altyapı ve bakım faaliyetlerine yoğunlaşmasına imkân sağlamıştır. Bugün, sektörde TCDD Taşımacılık AŞ dışında yük taşımacılığında Körfez Ulaşım ve Omsan Ulaşım AŞ olmak üzere 2 özel sektör firması, yolcu taşımacılığında ise İzmir’de İZBAN faaliyetlerine devam etmektedir.

6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun sonrası, kârlılık esasları üzerine yapılandırılan teşekkülümüzün bu amaca ulaşabilmesi, mevcut gelirlerinin artırılmasına, verimli ve tasarruflu bir çalışma disiplininin tesis edilmesine bağlıdır. Bu hedef doğrultusunda, hat kapasitesinin artırılması ve etkin kapasite kullanımı, bakım maliyetlerinin azaltılması için önleyici bakım uygulanması, enerji ve lojistik maliyetlerinin düşürülmesi, yapım ve bakımda yerli ve millî teknolojinin kullanılması konularında gerekli adımları atıyor ve girişimlerimizi sürdürüyoruz.

Sayın Başkan, değerli Komisyon üyeleri; müsaadenizle teşekkülümüzün genel yapısı hakkında bilgiler arz etmek istiyorum. Genel Müdürlüğümüz merkez teşkilatı ve taşrada 8 adet bölge müdürlüğüyle işletmecilik faaliyetlerini yürütmektedir. Yolcu tren işletmeciliği, yüksek hızlı tren, banliyö, konvansiyonel yolcu, yük ve lojistik hizmet işletmeciliği faaliyetlerini yürüten TCDD Taşımacılık AŞ olmak üzere teşekkülümüze bağlı 1 adet bağlı ortaklık bulunmaktadır. İzmir’de banliyö işletmeciliği yapmak üzere İzmir Büyükşehir Belediyesiyle ortak kurduğumuz yüzde 50 hissemizin olduğu İZBAN, hızlı demir yolu hatlarında kullanılan beton traverslerin üretimini yapmak üzere Sivas’ta kurulu yüzde 15 hissemiz olan SİTAŞ, her türlü konvansiyonel, banliyö ve tren setleri üretimi yapmak üzere Adapazarı’nda kurulan yüzde 15 hissemiz olan Hyundai Eurotem, her türlü konvansiyonel ve yüksek hıza uygun demir yolu makası üretimi yapmak üzere Çankırı’da kurulan yüzde 15 hissemiz olan VADEMSAŞ, mühendislik ve müşavirlik faaliyetlerini yürütmek üzere Ankara’da kurulan ve yüzde 50 hissemizin olduğu TCDD Teknik Mühendislik ve Müşavirlik AŞ olmak üzere 5 iştirakimiz bulunmaktadır.

Teşekkülümüz kendisine verilen görevleri hâlen işçi, memur olmak üzere 13.420 personeliyle yürütmektedir. Bağlı ortaklığımızla birlikte toplam 23.253 personel görev yapmaktadır. 4.032 kişilik hizmet alımı personelinin yanı sıra, yürüttüğümüz proje ve çalışmalarda özel sektör tarafından 330 şantiyede toplam yaklaşık 18 bin kişi istihdam edilmektedir.

Hâlen 1.213 kilometresi yüksek hızlı, 11.590 kilometresi konvansiyonel olmak üzere toplam 12.803 kilometrelik demir yolu ağımda işletmecilik yapıyoruz. Ülkemizi yeniden demir ağlarla örme hedefi kapsamında 2003 yılında 10.959 kilometre olan demir yolu uzunluğumuz yüzde 17 artışla 2020 yılı sonu itibarıyla 12.803 kilometreye çıkmıştır. Çift hatların oranı ise yüzde 5’ten yüzde 13’e yükselmiştir.

2003 yılında 2.505 kilometre yani yüzde 23’e tekabül eden sinyalli hat uzunluğumuz yüzde 172 artarak 2020 yılı itibarıyla 6.828 kilometreye, 2.083 km olan elektrikli hat uzunluğumuz ise yüzde 180 artarak 5.820 kilometreye ulaşmıştır.

Globalleşen dünyada hava yolları ile demir yolları yeniden gelişme dönemine girmiştir. Demir yolları diğer ulaşım modlarına göre arazi kullanım miktarı, yapım ve işletme maliyetleri ile karbon emisyon oranı bakımından daha düşük olan çevreci bir ulaştırma sistemidir. Hızlı tren işletmeciliği bugün dünyada yaklaşık 52 bin kilometrelik güzergâh uzunluğuna ulaşmıştır. On beş, yirmi yıl içerisinde 2 kat daha artması beklenmektedir.

Ülkemiz Çin’den sonra en fazla demir yolu inşaatı devam eden ve planlayan ülke konumuna gelmiştir. Yüksek hızlı trenlerle 2009 yılında Ankara-Eskişehir arasında başlattığımız konforlu, hızlı ve modern seyahat hizmeti, 13 il ve ülke nüfusunun yüzde 43’üne ulaşarak yaklaşık 57 milyon yolcunun yüksek hızlı trenle seyahat etmesi sağlanmıştır. Yaklaşık yüksek hızlı tren işletmeciliğine geçilmesiyle birlikte şehirlerimizin ekonomik ve sosyal hayatında önemli değişimler meydana gelmiştir. Ankara-Eskişehir arasında demir yoluyla taşıma payı yüzde 8’den yüzde 72’ye yükselmiş, Ankara-Konya arasında ise toplam yolcunun yüzde 66’sı yüksek hızlı trenle taşınır hâle gelmiştir.

Sayın Başkanım, değerli Komisyon üyeleri; Asya ve Avrupa arasında köprü görevi gören ülkemizin coğrafi konumunun sağladığı avantajların ekonomik ve ticari avantaja dönüştürülmesi için demir yollarına yaptığımız yatırımlara hız kesmeden devam etmemiz gerekiyor. Ülkemiz Pekin ile Londra’yı birbirine bağlayan doğu-batı koridoru demir yolunun orta koridorunda bulunmaktadır. İpek Yolu’nu yeniden Demir İpek Yolu olarak canlandırmak için Avrupa’yı Türkiye, Gürcistan, Azerbaycan ve Kazakistan üzerinden Çin’e ulaştıran Bakü-Tiflis-Kars demir yolu ve Marmaray projeleriyle doğu-batı arasında kesintisiz demir yolu ulaşımı sağlanmıştır. Yapılan bu yatırımlar aynı zamanda Bir

Kuşak Bir Yol Projesi'nin de omurgasını oluşturmaktadır. Demir İpek Yolu'nu yeniden canlandırması amacıyla 2019 yılı içerisinde güzergâh üzerinde bulunan Kazakistan, Türkmenistan, Gürcistan, Rusya ve Çin'e teşekkülümüzce ziyarette bulunarak ilgili ülkelerin demir yolu yetkilileriyle Bakü-Tiflis-Kars hattındaki yük hacminin artırılması konusunda görüşmeler yapılmıştır. Bununla birlikte 6 Mayıs 2019'da Ankara'da Türkiye, Rusya ve Azerbaycan demir yolları arasında Bakü-Tiflis-Kars demir yolu güzergâhında iş birliği mutabakat zaptı imzalanmıştır. 21-24 Ekim 2019 tarihlerinde teşekkülümüzün ev sahipliğinde İran, Kazakistan, Özbekistan ve Türkmenistan demir yolları temsilcilerinin katılımıyla Orta Asya Demir Yolu Zirvesi gerçekleştirilmiştir. Teşekkülümüzce yürütülen bu çalışmaların bir sonucu olarak 7 Kasım 2019 tarihinde Çin'den Avrupa'ya kesintisiz giden ilk yük treni Marmaray tüp geçidini de kullanarak Çin-Türkiye arasını on iki günde tamamladı. Böylece Çin'den hareket eden tren Avrupa'ya on sekiz günde ulaşmış oldu. Avrupa-Asya arasında Marmaray üzerinde uluslararası taşımacılarla birlikte yurt içindeki trenlerimizin de Asya'dan Avrupa'ya Marmaray üzerinden kesintisiz ulaşım imkânı sağlanmıştır. Çin'den Avrupa'ya kesintisiz giden ilk yük treninden sonra 4 Aralık 2020 tarihinde ilk blok ihracat treni de İstanbul'dan Çin'e on iki günde ulaştı. Bu tren Bakü-Tiflis-Kars Demir İpek Yolu üzerinden Avrupa'dan Marmara'yı kullanarak Çin'e giden ilk ihracat treni olarak tarihe geçti. Kamuoyunun gündeminde de yer alan yüksek hızlı tren ve hızlı tren projeleriyle ilgili beklentileri karşılayacak şekilde projelerimizi önceliklendirerek çalışmalarımızı ara vermeden sürdürüyoruz.

250 kilometre/saat hıza uygun olarak inşa edilen 393 km uzunluğundaki Ankara-Sivas yüksek hızlı tren hattındaki test sürüşleri ve sertifikasyon çalışmalarımız devam ediyor. Test ve sertifikasyon işlemlerinin tamamlanmasına müteakip ilk seferini gerçekleştireceğimiz Ankara-Sivas Yüksek Hızlı Tren Projesi tamamlandığında mevcut demir yoluyla on iki saat olan seyahat süresi YHT'yle iki saat olacaktır. Ankara-İstanbul Yüksek Hızlı Demir Yolu Projesi hattının Pamukova-Sapanca kesiminde yer alan ve toplam uzunluğu 34 km olan yüksek hızlı tren hattı yapım çalışmalarımız 3 kesim hâlinde devam etmektedir.

14 kilometrelik Doğançay ripajındaki test ve sertifikasyon çalışmalarımızı tamamlayarak haziran ayı itibarıyla hizmete alacağız. 5.773 kilometrelik T26 tüneline 2022 yılında, 12 kilometrelik Doğançay ripajını ise 2023 yılında tamamlamayı hedefledik. Bu kesimlerdeki çalışmalarımızın tamamlanmasıyla Ankara-İstanbul arası seyahat süresinde yaklaşık otuz beş dakikalık kısalma meydana gelecektir. Ayrıca 56 kilometrelik Köseköy-Gebze kesimindeki hat kapasitesinin artırılması amacıyla mevcut hafta 3, 4, 5'inci hatların ilave edilmesi için yapım çalışmalarımız da devam etmektedir. Bu hattımızı da 2022 yılında tamamlamayı hedefledik. Yüksek hızlı tren hatlarının yanı sıra yük ve yolcu taşımacılığının birlikte yapılabilmesi için 200 kilometre/saate uygun hızlı tren hatları da inşa edilmektedir. Bu kapsamda Bursa-Bilecik, Ankara-İzmir, Konya-Karaman-Ulukışla-Yenice-Mersin-Adana, Adana-Osmaniye-Gaziantep olmak üzere toplam 2.661 kilometrelik hızlı tren hattı ve 357 kilometrelik konvansiyonel demir yolu hattında yapım çalışmaları devam etmektedir.

Sanayisi, turizm potansiyeli ve limanıyla ülkemizin üçüncü büyük şehri olan İzmir'i ve güzergâhındaki Manisa, Uşak ve Afyonkarahisar illerimizi Ankara'ya kapı komşusu yapmak için Ankara-İzmir arasında planlanan hızlı tren hattındaki altyapı yapım işlerine devam ediyoruz. Kalan altyapı, üstyapı ve elektromekanik yapım işleri için Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğümüzce ihale yapılmıştır. Projenin tamamlanmasıyla Ankara-İzmir arasındaki mesafe 824 kilometreden 624 kilometreye, seyahat süresi ise on dört saatten üç saat otuz dakikaya düşecektir. 200 kilometre/saat hıza uygun olarak planlanan 106 kilometre uzunluğundaki Bursa-Yenişehir-Osmaneli Hızlı Tren Projesi'nin 56 km'lik Bursa-Yenişehir kesiminde altyapı çalışmaları devam etmektedir. Proje tamamlandığında yüksek hızlı trenlerle hem Ankara-Bursa hem de Bursa-İstanbul yaklaşık iki saat on beş dakikaya düşecektir. Konya, Karaman ve Kayseri'den gelen yüklerin Mersin Limanı'na daha hızlı

aktarılması amacıyla planlanan Konya-Karaman-Niğde-Mersin Hızlı Tren Projesi'nin ilk etabı olan 102 kilometrelik Konya-Karaman kesimindeki yapım çalışmalarını tamamladık. Test ve sertifikasyon çalışmalarımız devam ediyor. Bu kesimde test ve sertifikasyon çalışmalarını tamamlayarak hızlı tren işletmeciliğine geçmeyi planlıyoruz. Yüksek hızlı trenlerle Konya-Karaman arasındaki bir saat on üç dakika olan seyahat süresi kırk dakikaya düşecektir. Projenin devamı olan 135 kilometrelik Karaman-Ulukışla kesimindeki yoğun çalışmalarımız yüzde 76 fiziki ilerlemeyle devam ediyor. Bu kesimi de 2023 yılında tamamlamayı hedefliyoruz. Projeyi Niğde üzerinden Mersin ve Adana'ya bağlayan 110 kilometrelik Ulukışla-Yenice etabının ihalesine çıkılması için Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğünce çalışmalar devam etmektedir. Mersin- Adana-Osmaniye-Gaziantep hızlı tren hattındaki yapım çalışmalarımız da 6 kesim hâlinde devam ediyor. Projeye birlikte güneydoğu bölgesindeki üretim ve sanayi bölgelerimiz Mersin ve İskenderun Limanlarına hızlı demir yoluyla bağlanmış olacak. Ayrıca bu bölgedeki illerimizdeki vatandaşlarımıza hızlı trenle seyahat imkânı sağlanacaktır. Gaziray'ı da kapsayan projenin tamamlanmasıyla Mersin-Gaziantep arasında 361 kilometre olan mesafe 295 kilometreye, altı saat yirmi üç dakika olan seyahat süresi ise iki saat on beş dakikaya düşecektir. Asya ile Avrupa'yı birbirine bağlayan koridor üzerinde yer alan 229 kilometrelik Halkalı-Kapıkule Hızlı Tren Projesi'nin ilk etabı olan 153 kilometre uzunluğundaki Çerkezköy-Kapıkule kesiminde yapım çalışmalarımız devam etmektedir. Projenin finansmanında 275 milyon euro Avrupa Birliği Hibe Fonu (IPA) kullanılmaktadır. İkinci etap olan 76 kilometrelik Halkalı-Çerkezköy kesimindeki ihale çalışmaları Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğünce devam etmektedir. Mevcut hat kapasitesinin 4 kat artırılmasıyla birlikte yolcu seyahat süresinin dört saatten bir saat yirmi dakikaya; yük taşıma süresinin ise altı saat otuz dakikadan iki saat yirmi dakikaya düşmesi hedeflenmektedir.

Yapım ve ihale süreçleri devam eden projelerimizin yanı sıra kuzey-güney ve doğu-batı yeni demir yolu koridorunu oluşturacak olan Samsun-Çorum-Kırıkkale, Antalya-Burdur, Isparta-Afyonkarahisar-Kütahya-Eskişehir, Antalya-Konya-Aksaray-Nevşehir-Kayseri, Erzincan-Erzurum-Kars, Gaziantep-Şanlıurfa-Mardin, Sivas-Çetinkaya-Malatya, Malatya-Elâzığ-Diyarbakır, Erzincan-Trabzon gibi yeni hızlı tren projeleri planlandı. Bu kapsamda 1.391 kilometrelik güzergâhta 3.719 kilometrelik hatta etüt proje çalışmalarını tamamladık. Toplam 3.358 km'lik güzergâhta çalışmalarımız sürüyor. Böylece, toplam 14.273 kilometrelik demir yolu hattında yapım, ihale ve etüt proje çalışmaları devam etmektedir.

Mevcut yüksek hızlı tren hatlarındaki artan talebin karşılanmasıyla birlikte orta vadede hizmete alınacak yeni yüksek hızlı tren hatları için oluşacak set ihtiyacının karşılanması amacıyla yüksek hızlı tren setlerinin alım süreci 2021 yılı başında tamamlanarak filomuza 12 adet YHT seti dâhil edilmiştir. Böylece, YHT set sayımız 31 adete çıkmıştır. Bununla birlikte yürütülen demir yolu projeleriyle eş zamanlı olarak ihtiyaç duyulacak setlerin temini için TÜRASAŞ bünyesinde millî hızlı tren çalışmalarımız da devam etmektedir.

Saygıdeğer hazırun, yeni yüksek hızlı ve hızlı tren hatları inşa ederken mevcut hatlarımızı yenileme ve modernizasyon çalışmalarını da sürdürüyoruz. 11.590 kilometre uzunluğundaki konvansiyonel demir yolu hatlarımız içindeki ana hatların komple yenilenmeleri tamamlanarak beton traversli hâle getirilmiştir. Hatlarımızı 20-25 yaş grubu içerisinde kalacak şekilde yenileme ve komple bakımlarına devam ediyoruz.

Türkiye'nin en büyük demir yolu modernizasyon projesi olan Samsun-Sivas Demir Yolu Projesi ile 431 kilometrelik demir yolu hattı tüm altyapısı ve üstyapısıyla birlikte yenilenirken, sinyalizasyon sistemi de kurulmuştur. Kuzey-güney koridorunda lojistik taşımacılığına yepyeni bir ivme kazandıracak olan hattın açılışını 1 Kasım 2020 tarihinde Sayın Cumhurbaşkanımızın katılımıyla gerçekleştirdik. Ana hatlarımızın yenilenmesini tamamlarken demir yolu tren trafiği açısından önemli bir darboğaz

oluşturan demir yolu hemzemin geçitlerinin iyileştirilmesine de özel önem veriyoruz. Elektrik enerjisinin kullanılmasına, taşıma maliyetlerinin düşmesine önemli katkı sağlamaktadır. Bu itibarla elektrifikasyon ve sinyalizasyon projelerimizle hem verimliliği artırıyoruz hem de karbondioksit emisyonunu azaltarak çevreye daha duyarlı bir işletmeciliğe geçiyoruz.

2003 yılında hatlarımızın yüzde 19'una tekabül eden 2.082 kilometre uzunluğundaki elektrikli hatlar yüzde 180 artırılarak 5.828 kilometreye ulaşmış, böylece hatlarımızın yüzde 46'sı elektrikli hâle getirilmiştir. Hâlen 565 kilometrelik hat kesiminde yapım, 545 kilometrelik de yapım ihale çalışmaları devam etmektedir.

Yine büyük önem verdiğimiz sinyalizasyon projelerinde de önemli ilerlemeler sağlanmıştır, 2003 yılında hatlarımızın yüzde 23'üne tekabül eden 2.505 kilometrelik sinyalli hattımız, son on sekiz yılda yüzde 172 oranında artırılarak 6.828 kilometreye ulaşmıştır. 2020 yılı sonu itibarıyla yüzde 53'e yükselttiğimiz sinyalli hat oranımızın artırılarak tüm hatlarımızın belli bir program dâhilinde sinyalli hâle getirilmesi için 1.394 kilometrelik hatta yapım, 152 kilometre ihale, 2.988 kilometrelik hatta ise proje hazırlama ve planlama çalışmalarını sürdürüyoruz.

Demir yolu sektöründe, hem emniyet hem de maliyet açısından sinyalizasyon sistemlerinin yerleştirilmesi ayrı bir önem arz etmektedir. Bu itibarla sinyalizasyon çalışmalarına önem veren teşekkülümüzce birlikte TÜBİTAK BİLGEM önemli bir başarıya imza atmıştır. Türk mühendislerince geliştirilen sinyalizasyon sistemi SIL4 seviyesinde sertifikalandırarak uluslararası alanda ülkemizin bu konuda söz sahibi olması sağlamıştır. Millî Sinyal Sistemi'nin hızlı tren hatlarında da kullanılmakta olan ETCS Seviye 1 düzeyinde geliştirilme çalışmaları sürdürülmekte olup laboratuvar aşaması tamamlanmıştır. Bu sayede, sistemlerimizin hızlı tren hatları dâhil tüm demir yollarımızda kullanılması mümkün hâle gelecektir. Millî Sinyal Sistemi'nin SIL4 seviyesinde sertifikalandırılması bir Türk markası olmasının ve yurt dışına ihracatının da önü açılmış olacaktır. Şu aşamada Millî Sinyalizasyon Sisteminin kurulum çalışmaları 750 kilometrelik güzergâhta devam etmektedir.

Elektrifikasyon ve sinyalizasyon projelerimizin taşıma maliyetlerinin azaltılması ve hat kapasitesi artışı yanında ekonomik ve sosyal etkileri de oldukça fazladır. 2003 yılından bu yana işletmeye alınan elektrikli ve sinyalli hatlar sayesinde yapılan hesaplamalara göre 2019 yılında toplam 635 milyon Türk lirası tasarruf elde edildi. Bu tasarrufun yüzde 79'u enerjiden sağlandı.

Sayın Başkanım, değerli Komisyon üyeleri; Bütün dünyanın yaşadığı zorlu bir dönemden geçmekteyiz. Pandemi sürecinde demir yoluyla yapılan taşımacılığın önemi bir kez daha ortaya çıkmış, demir yolu taşımacılığına olan rağbet artmıştır. 2019 yılında 33,5 milyon ton olan yük taşınması 2020 yılında 34,5 milyon tona ulaşmıştır.

Modernizasyon çalışmalarıyla birlikte yük taşımacılığında da artış gözlemlenmektedir. Serbestleşmeyle birlikte 2020 yılında demir yolu yük taşımacılığında özel sektörün payı yüzde 14'lere ulaşmıştır. Sınır kapılarında alınan tedbirlerle yurt dışına yapılan taşımalar kesintisiz olarak devam ettirilmiştir. Sınır garımıza vagon dezenfekte sistemi kurulmuş, vagonlar dezenfekte edilip geçişleri her iki yönde sağlanmıştır.

Van Gölü üzerinde çalışan ve 2019 yılında hizmete alınan 2 adet yeni feribot ve pandemi sürecinde yük taşımacılığında kesinti yaşanmaması için alınan tedbirlerle İran üzerinden yapılan taşımalarda 2020 yılında 2019 yılına göre yük artışlarında yüzde 119' luk, vagon ve sefer sayısında da yüzde 100'e yakın artış meydana gelmiştir.

Ulaşım koridorlarının merkezinde olan ülkemizi, bölgesinin lojistik üssü hâline getirmek ve sanayicilerimizin yükünü demir yoluyla taşıyarak rekabet gücünü artırmak amacıyla lojistik merkez yapımlarına ağırlık verilmiştir.

Yük taşımacılığının artırılması amacıyla fabrika, liman, organize sanayi bölgeleri gibi yük potansiyeli olan merkezlere demir yolu bağlantısının sağlanması amacıyla iltisak hatları yapım çalışmalarımız devam etmektedir. Hâlen toplam uzunluğu 433 kilometre olan 281 adet iltisak hattımız mevcuttur. Mevcut demir yolu koridorlarının geliştirilmesinin yanında özellikle İstanbul, Ankara, İzmir gibi büyükşehirlerimizde yaşanan trafik tıkanıklığına çözüm üretmek amacıyla şehir içi raylı sistem projelerine ağırlık verilmiştir. Hâlen 3 şehirde toplam 248 kilometrelik ulusal demir yolu ağı üzerinde kent içi yolcu taşımacılığı yapılmaktadır.

Asya ile Avrupa kıtasını Boğaz'ın altından birleştiren Marmaray'ın 76 kilometrelik Gebze-Söğütlüçeşme hat kesiminde bugüne kadar 542 milyon yolcu seyahat etti. Günlük 285 seferle yaklaşık 370 bin kişinin seyahat ettiği Gebze-Halkalı banliyö tren hattının hizmete alınmasıyla birlikte yüz seksen beş dakikada katedilebilen mesafe yüz on beş dakikaya indi.

Tarihî ve kültürel mirasımız olan gar ve istasyonlarımızı restorasyonu ve modernizasyonu yapılarak çekim merkezi hâline dönüştürülmektedir. İyileştirilen gar ve istasyonlarımızın korunması ve engelli vatandaşlarımızın erişiminin kolaylaşmasına ayrıca önem veriyoruz. Hizmete alınacak yeni hatlarla birlikte ülkemize yeni yüksek hızlı tren gar ve istasyonları kazandırılmaya devam edilmektedir. Konyaray'la entegre olacak şekilde planlanan Konya'nın 2'nci yüksek hızlı tren garı olan Selçuklu Yüksek Hızlı Tren Garı 2 Ekim 2020 tarihi itibarıyla yolcu hizmetleri vermeye başlamıştır.

Sayın Başkanım, değerli katılımcılar; Türkiye'de artan demir yolu yatırımları paralelinde hem yeni teknolojilerin ülkemize kazandırılması hem de yurt dışına bağımlılığın azaltılması ve cari açığın düşürülmesi için millî, yerli üretim politikalarını destekleyerek Türkiye'deki demir yolu sanayisinin ve yan sanayinin gelişmesine önem verilmiştir. Sektörün önemli bir gider kalemi olan travers ve bağlantı elemanlarının yerli üretimi konusunda da önemli gelişmeler yaşanmış, özel sektör tarafından üretim tesisleri kurularak sektörün ihtiyaç duyduğu demir yolu üstyapı elemanlarının yerli olarak üretilmesi sağlanmıştır.

Teşekkürümüzün verdiği destekle Kardemir AŞ tarafından uluslararası standartlarda hızlı tren rayının yerli olarak üretimine başlanmış ve bugüne kadar Kardemir AŞ'den yaklaşık 800 bin ton ray temin edilerek hızlı ve konvansiyonel hatlarımızda kullanılmıştır.

Teşekkürümüz bünyesinde kurulan Demiryolu Araştırma ve Teknoloji Merkezi öncülüğünde üniversite-sanayi iş birlikleri geliştirilmektedir. Malzeme, jeoloji ve elektronik başta olmak üzere çeşitli alanlarda 150'den fazla deney ve ölçüm yapabilme yeteneğine sahip GATEM kendi bünyesinde ve AB'yle iş birliğiyle önemli AR-GE projelerini hayata geçirmektedir.

Demir yolu sektöründe gerçekleştirilen AR-GE çalışmalarının geliştirilmesi için ülkemizin en önemli bilimsel kuruluşu olan TÜBİTAK ile TCDD arasında imzalanan protokolle Raylı Ulaşım Teknolojileri Enstitüsü kurulmuştur. Motor ve aktarma organları tasarımı robotik ve otomasyon teknolojilerine kadar geniş bir yetkinlik alanıyla kurulan RUTE'yle ülkemizin raylı ulaşım konusunda teknoloji ihraç eden öncü bir ülke hâline gelmesi ve demir yollarının daha kaliteli, teknolojik, güvenilir, sürdürülebilir ve emniyetli bir şekilde işletilebilmesi için gerekli araştırma ve geliştirme çalışmaları yapılmaktadır.

Serbestleşme sonrası oluşan yeni yapı sektörün aktörleri arasında eş güdümün sağlanmasını, işletmeciliğin daha kontrollü yapılmasını gerektirmiştir. Kârlı ve verimli bir işletmecilik yapılmasının yanında emniyet ve güvenliği geliştirmek için yeni adımlar atıyoruz. Bu kapsamda teşekkülümüz demir yolu altyapısında yaşanabilecek olası kazaların önlenmesi ve en üst düzeyde farkındalığın oluşturulması için 2021 yılını Emniyet ve Eğitim Yılı olarak belirledik. Hem altyapı birimlerini hem de tren işletmelerini içine alacak şekilde Tam Saha Emniyet Projesi’ni başlattık. Hazırladığımız risk haritası modülü üzerinde, geçmiş kaza verilerini de dikkate alınarak bölgesel riskleri, kategorisel riskleri, risk skorlarını belirleyip alınacak önlemler için tedbirler hazırlıyoruz. Bu süreçte denetim faaliyetlerinin, daha efektif yapılması, işletmecilikte etkinlik ve verimliliğin artırılması, trafik yönetim faaliyetlerinin geliştirilmesi, olası olayların önlenmesi amacıyla bölge kontrolörlüğü yapısını da oluşturduk.

Teşekkülümüz bünyesinde otomatik tren muayene istasyonlarını devreye alarak çekilen araçların otomatik kontrollerini yapar hâle geldik. Ayrıca teşekkülümüzün emniyet altyapısının geliştirilmesi ve sürece akademik bir bakış açısının kazandırılması için İstanbul Teknik Üniversitesiyle yürütülen çalışmalar sonrasında üniversite bünyesinde Demiryolu Ulaşımı Emniyeti ve Güvenliği Uygulama ve Araştırma Merkezi kuruldu.

Teşekkülümüze ait tüm lokasyonlarda bulunan gar ve istasyon binaları, demir yolu hatları, sanat yapıları, altyapı tesisleri, fabrikalar, lojmanlar gibi taşınmazlar ile taşınır tüm malzeme ve duran varlıklarının sayımı, resmî kayıtlarıyla eşleştirilmesi, etiketlenmesi, duran varlıkların değerlendirme işlemlerinin yapılması ve Coğrafi Bilgi Sistemleri üzerine aktarılması için Varlık Yönetim Sistemi Projesi’ni başlattık.

Diğer taraftan 2023 yılında ihtiyaç duyacağımız elektrik enerjisinin yüzde 35’ini yenilenebilir enerji kaynaklarından üretmek için de çalışmalarımıza hız verdik. İlk aşamada hedefimiz hat boyunca uygun lokasyonlarda güneş enerjisi üretim tesislerinin yaygınlaştırılması olacaktır.

Sayın Başkan, Komisyonumuz değerli üyeleri, Sayıştayımızın değerli denetçileri, kurum ve kuruluşlarımızın kıymetli temsilcileri; demir yollarının yeniden devlet politikası olarak ele alındığı 2003 yılından günümüze kadar arz etmeye çalıştığım bütün bu yatırım ve hizmetlerde TCDD toplumun her kesiminin desteğini almıştır.

Komisyonlarımız başta olmak üzere yüce Meclis üyelerimiz ve Meclis adına görev yapan Sayıştay üyelerimizin birer demir yolu sevdalıları olarak ülkemizin yüz altmış dört yıllık köklü ve millî kuruluşu TCDD’ye olan destekleri bizleri ziyadesiyle memnun etmektedir. Bu yatırım ve hizmetleri yerine getirirken bize desteklerini esirgemeyen Türkiye Büyük Millet Meclisi ve KİT Komisyonu üyelerimiz ve Sayıştay denetçilerimiz başta olmak üzere tüm kurum ve kuruluşların temsilcilerine şükranlarımı arz ediyorum.

Saygılarımı sunuyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ederim Sayın Genel Müdürüm.

Tabii, bu yapmış olduğunuz görselle ilgili olarak sayın vekillerimizde yok, üyelerimizde yok. Onu mail ortamında bize gönderirseniz Sayın Genel Müdürüm, biz sayın üyelerimizle paylaşırız.

MEVLÜT KARAKAYA (Ankara) – Bence hem de resmî yazılınsın. KİT Komisyonunu aldatmak neymiş biraz da öğrensinler, aldatmaya girer o.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Bugün hemen toplantı bitiminde, mail ortamında göndermenizi istiyoruz Sayın Genel Müdürüm.

Evet, teşekkür ederim.

Şimdi önerilerin görüşmelerine başlıyoruz. Kurumun 2017 yılı Alt Komisyon raporunda 1, 2018 yılı Alt Komisyon raporunda 1 öneri bulunmaktadır.

Şimdi 2017 yılının 1 no.lu genel önerisini okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünün 2017 yılı Sayıştay denetim raporlarında yer alan diğer bulgu ve önerilerin yerine getirilmesi.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Yanıt için buyurun.

TCDD GENEL MÜDÜR YARDIMCISI İSMAİL HAKKI MURTAZAOĞLU – 2017 yılı Sayıştay raporunda yer alan diğer bulgu ve önerilerin de yerine getirilmesinde azami hassasiyet gösterilecektir.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki.

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

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

Sayın Sertel, buyurun.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Sayın Genel Müdür, hoş geldiniz.

Ben, özellikle “7.2.1” konusunda konuşacağım. Niçin bu Genel Müdürlüğe ait taşınmazların kiralınmasına ilişkin yönetmeliğe aykırı olarak kira sözleşmesinin iptal edilmesi ve Devlet Demiryollarının kiracılarından hep zarar etmesi noktasındaki madde niye üst Komisyona taşınmadı doğrusu merak ediyorum. Ama öncelikle konuşmama başlamadan önce geçmişten günümüze tren kazalarında yaşamını yitiren tüm vatandaşlarımızı ve Devlet Demiryollarında görev yaparken görev şehidi olan bütün personeli statü ayırmadan, makam ayırmadan can veren bütün Devlet Demiryolları personelini rahmetle, minnetle anıyorum.

Önümüzde Temmuz ayı var ve Temmuzun 8’i, Çorlu’da meydana gelen tren kazasının facia yıl dönümü. 8 Temmuzda 7’si çocuk 25 kişi yaşamını yitirdi ve 328 kişi de yaralandı. Kazada yaşamını yitiren Oğuz Arda Sel’in annesi Mısra Öz, o tarihten bu yana -1.068 gündür- adalet arıyor, ne yazık ki bu adalet arayışını tüm dünyaya haykırmasına rağmen sonuçlandıramadı. Anayasa Mahkemesinin önünde tren kazasının mağdurları olarak yer alan ve aralarında ölen kardeşlerimizin, çocuklarımızın anne ve babalarının olduğu ve yakınlarının olduğu Anayasa Mahkemesinin önünde polis şiddetiyle, gazıyla, cop ve biberli gazla dağıtılırken orada olan bir milletvekili olarak o arkadaşlarımızın hak arayışının baskıyla ve zulümle üstünün örtülmesinin de doğru olmadığını burada ifade ediyorum. Tabii, o günden bugüne Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları neler yaptı? Ailelere maddi manevi destekleri var mı, yok mu? Bu konuda kimler kusurlu, kimler kusursuz? Üstünü örterek değil, açarak yürütmesi gerektiğini düşünüyorum.

Şimdi, burada, Devlet Demiryollarının bu bulguda gayrimenkul zengini ancak kira fakiri olduğunu görüyoruz. Yani Türkiye’nin dört bir yanında gayrimenkullerin var, arsalarınız var, bunlar ya çok ucuz bir vaziyette fiyatla verilmiş ya da bedelsiz olarak işgal edilmiş, işgal edilmesine göz yumulmuş; kurum bu kadar zarar ederken kira gelirleri kurum açısından önemli bir gelir iken tahsil edilmeyen alacaklara göz yummak ve bunu denetlememek de mümkün değil. O yüzden Sayıştayın yazdığı raporlarda, özellikle Ankara Demirspor -2. Lig Beyaz Grup’ta yer alan- başarısı olmayan bir kulübün İstanbul’un çok değişik yerlerinde, çok güzel yerlerinde Demiryollarının kiracısı olduğu fakat

o kiralama maddelerine rağmen yani 2012 yılında on yıllığına kiralanmış olan, aylık 42.373 liradan kira bedelinin genel olarak kira bedeli 72.058 liralık kira bedeli, 2016 yılı Ekim ayından beri oluşan 2 milyon 727.996 lira borca gitmiş, hiçbir kuruş tahsil edilmemiştir.

Yine, Kadıköy ilçesi Haydarpaşa mevkisinde 240 ada 14 parselde bulunan 8.044 metrekaare açık alan, kapalı alan Ankara Demirspor Kulübüne verilmiş, yine 630 milyon 411 bin lira ne yazık ki bu kira borcu olarak Ankara Demirspor'dan alınmamıştır. Kadıköy ilçesi Haydarpaşa mevkisinde, Pendik ilçesi gar ambar sahasında, Kadıköy ilçesi Söğütluçeşme'de ve devam eden bütün bu yerlerde Ankara Demirspor ne yazık ki Devlet Demiryollarının bütün arazilerine çökmüş, kiralamış, işletmiş, para kazanmış fakat kuruma 1 lira vermemiştir. Sayıştay burada diyor ki: "Sizin elinize geçen imkânla bu koşulları yani ihalesiz olarak kiraya verilen taşınmazlarla ilgili sözleşmelerin fesih koşulları oluşmasına rağmen siz bunu feshetmiyorsunuz." Yani Adana Demirspor'a verseniz anlarım, hani, Süper Lig'e yükseldiler, bir başarı da var, bir yükseliş de var, tamam ama Ankara Demirspor'un bu sevdası... Yani yaklaşık on yıllık bu kurumun mallarına -mafya diliyle söyleyeyim- çökmesi gerçekten çok kötü bir durum. Yani bunu, kurumun bir an önce çözümlenerek bu çökme hadisesine gitmek gerekiyor. Sayıştayın bulduğu bu madde, bu bulgu niye üst Komisyona çıkmadı? Komisyon üyelerinin de bu konuda gerçekten değerlendirmesi lazım, Alt Komisyon üyeleri "Ya, arkadaş, biz bunu görmezden mi geliyoruz yani bu kadar alacak var, bu kadar para gidiyor; kurumun parası oluk oluk gidiyor, milletin parası gidiyor." diye niye demediler, bilmiyorum. Yani KİT Komisyonu çamaşır makinesi değil ki yani birtakım şeyi görerek "Atalım çamaşır makinesine, temizleyelim; temiz oldu, bak, ne güzel, bir de ütüleyelim." gibi bir yapıyla çalışmaması lazım. Yani bence Sayıştayın ısrarla bu alacakların üstüne gitmesi lazım ve çok önemli.

Sayın Genel Müdür, konuşmanızda çok üzen bir noktaya dikkatinizi çekmek isterim, beni üzen şahsen: Yani Süleyman Bey burada, eski Genel Müdür, o bile yapmıyordu yani o bile bu kadar siyasi değildi, milletvekili oldu ondan sonra siyasileşti belki ama şunu söylemek istiyorum: Siz 2003 yılını konuşmanızda toplam 8 kez ifade ettiniz, oysa yüz doksan dört yıllık bir kurumun başındasınız ve bu kurumun başında olmak çok ciddi, tutarlı ve bütün siyasi etkilenmelerden uzak, bağımsız ve liyakatle görev görmeyi gerektiren bir hadisedir. Şimdi, ben çok üzülüyorum yani burada söylüyorsunuz, Süleyman Karaman Bey de bunu söylemişti, işte, "1923 ile 1950 arasında 3.764 kilometre yol yapıldı." demişti. "Mustafa Kemal Atatürk'ün o döneminde yapılan yol dışında demir yolu yapılmadı." falan demişti.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Yine diyorum, onda bir şey yok.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Yine diyor.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Doğru.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Ama Mustafa Kemal Atatürk döneminde, demir ağlarla örülen dönemde yılda...

MEVLÜT KARAKAYA (Ankara) – "CHP yapmadı." diyor.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Bir de Recep Tayyip Erdoğan, başka kimse yapmadı.

ATİLA SERTEL (İzmir) – ...250 kilometre demir yolu yapılırken şimdi 130-140 kilometre yol yapılabilirdi fakat şuna çok üzülüyorum: 1950'den bu yana kıtas alınırsa burada Demokrat Partinin Genel Başkanı Adnan Menderes var ve 7 kere gidip 8 kere gelen rahmetli Süleyman Demirel var, yani Anavatan Partisi'nden Turgut Özal var, burada koalisyon hükümetleri zamanında rahmetli Necmettin Erbakan var, burada Mesut Yılmaz var, onun Başbakanlığı dönemi var, burada Devlet Bahçeli'nin, Bülent Ecevit-Mesut Yılmaz ortaklığıyla gördüğü bir görev dönemi var. Burada rahmetli Alparslan

Türkeş'in 1970'li yıllardan sonra milliyetçi ve gruplar hâlinde kurdukları iktidar ve o iktidarda yer almaları söz konusu. Yani siz burada Alparslan Türkeş'i, Bülent Ecevit'i -rahmetli Ecevit'in 2 dönem Başbakanlığı var- Erdal İnönü'yü, Devlet Bahçeli'yi, Tansu Çiller'i, Mesut Yılmaz'ı, Necmettin Erbakan'ı, Menderes'i, Demirel'i, Özal'ı; hepsini siliyorsunuz ve yok sayıyorsunuz. Yani diyorsunuz ki: 2003'ten başladı bu hadise. Ben bu konuşmanızda... (Gürültüler)

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Hatibi dinleyelim, hatibi dinleyelim arkadaşlar. Arkadaşlar, arkadaşlar; hatibi dinleyelim lütfen!

ATİLA SERTEL (İzmir) – Süleyman Bey rahatsızlanıyor ama Süleyman Bey'in özeline girmek istemiyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Lütfen dinleyelim.

Buyurun, devam edin Sayın Sertel.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Özeline girmek istemiyorum. Ben bir konuşma yapmak istiyorum, kesiyor.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Yok kesiyor yok, kesme yok, konuşacak zaten.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Kessin.

Şöyle: Türkiye Cumhuriyeti tarihini gelip 2003'e dayandırırırsanız "Siz siyaset yapıyorsunuz." derim. Siz, bir bakan değilsiniz. Siz bir buçuk yıl önce bu kurumun Genel Müdürü oldunuz, ondan önce hizmetiniz var genel müdür yardımcısı olarak; bütün makamlar gelip geçici ama aslolan şudur: Siz bir sunum yaparken 2003'ü 8 kere, 2023'ü 6 kere tekrar edip de geçmişten bu yana görev gören bütün insanları, bütün siyasi parti liderlerini ve Türkiye Cumhuriyeti hükümetlerini yok farz ederek bütün çalışmaları 2003'e indirerseniz, Devlet Demiryollarına da gerçekten haksızlık yapmış olursunuz.

Süleyman Bey'in özelinde bir şey söylemek istemiyorum çünkü oradan rahatsızlanıyor, onun dönemindeki hadiseleri açmak istemem çünkü milletvekili oldu artık, denetlenecek yerden denetleyen kesime geçti ve hâliyle kendisi de bu konularda rahatsızlık duyuyor çünkü şu var: Bizim söylediğimize istinaden yine Karaman'ın söylediği... Şunu söylüyordu: 1973 ile 2003 yılları arasında Devlet Demiryolları 10 milyar dolar zarar etti." diyordu. E, şimdi ben şunu söylüyorum: Son üç yıldaki zarara ne diyecek? Son üç yıldaki zarar ne? O da otuz yıla bedel bir zarar.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Hep benim olmadığım yıllar.

ORHAN SÜMER (Adana) – Senin Hükûmetin döneminde ama Süleyman Bey.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Şimdi, aslolan şu: Devlet Demiryolları yolcu taşımada sübvansede ve vatandaşı en ucuz rakamla taşımak için uğraşan bir kurum. Bu kurum millileşsin, bu kurum gelişsin, bu kurum gerçekten Türkiye'yi, bu ülkeyi demir ağlarla örsün.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Sertel, süremiz doldu.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Mesela, biraz sonra anlatacağım, beceriksizlik de hat safhada, verilen sözler tutulmuyor. 2020 yılında Ankara-İzmir hızlı tren bitecekti, ortada yok; Sivas'a tren gidecekti, ortada yok. Yani beceriksizlikler ve şeyler ertelemeleri, ötelemeleri getiriyor. Ne olacak şimdi? Ben Ankara-İzmir yolunun sizin iktidarınız tarafından bitirilemeyeceğini görüyorum. İnşallah nasip olur önümüzdeki dönem, en hızlı şekilde vatandaşa hizmet getirecek olan yerli ve milli, gerçekten Türkiye'yi düşünen ve sağlıklı hareket eden, vatandaşın parasını harcarken kuruluşuna kadar hesap veren bir iktidar gelecek; o zaman biz bunu çok daha rahat yapacağız ve gerçekleştireceğiz diyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Sertel.

Buyurun Sayın Kaşıkçı.

LÜTFİ KAŞIKÇI (Hatay) – Sayın Başkan teşekkür ediyorum.

Sayın Genel Müdürüm, size de heyetinize de hoş geldiniz diyorum.

Alt Komisyonunda da konuştuğumuz bir konu vardı; Kırıkkale-Yerköy ve Yerköy-Sivas arası hızlı tren hattı projesi. Şimdi, tabii, Sayıştayın bulgularından yola çıkarak hem bir tespitim hem de bazı sorularım olacak sizlere.

Şimdi, bu özellikle Yerköy makası, Devlet Demiryolları çalışmalarında herhâlde çok sıkıntılı bir makas konumuna gelmiş çünkü Kırıkkale-Yerköy ve Yerköy-Sivas arası yapılan hızlı tren projesiyle ilgili bazı problemleri Sayıştay tespit etmiş. Sayıştay tespitinde, özellikle bu hızlı tren hattıyla ilgili ihale aşamasında, ihale öncesinde ve ihale sonrasında yaşanan bazı aksaklıklar olduğu belirtiliyor. Şimdi, bu Kırıkkale-Sivas arasındaki hızlı tren hattı projesi öncelikle Ulaştırma Bakanlığı Altyapı Genel Müdürlüğü tarafından hizmet alım yoluyla dışarıdan bir firmaya çizdiriliyor. Daha sonra, bu proje, Devlet Demiryollarına gönderiliyor ve Devlet Demiryolları da bakanlıktan gelen bu projeyi ihaleye çıkıyor. İhaleye çıkarken de kesin proje olarak bunu ihaleye çıkıyor. Bunun neticesinde bir firma ihaleye girip bu hızlı tren hattı projesini alıyor, daha sonra sahaya gittiği zaman sahada bazı problemlerle karşı karşıya kalıyor. Şimdi, biz daha önceki diğer kurumlarda da kesin proje ile etüt proje arasında birbirini tutmayan bazı noktaları tespit etmiştik. Mesela nedir? İhaleye çıkıldığı zaman şöyle bir ifade kullanılır: “Dolgudan çıkan malzemeyi, kazıdan çıkan malzemeyi dolguda kullanacaksınız.” Ama gerçekte, uygulamada bu olmayabilir yani kazıdan çıkan malzeme dolguda kullanılmayabilir, elverişli olmayabilir; bunlar tolere edilebilir kısımlar. Ha, bunun ihalenin keşfine artı bir maliyeti muhakkak var çünkü ihalenin keşfinde başka bir ariyet ocağından kazı yapmak, bu kazıyı alıp şantiye sahasına götürmek; bunlar ekstra bir bedel olarak keşfin üzerine biner. Biraz önce de söylediğim gibi, bunlar tolere edilebilir kısımlar fakat şimdi Sayıştayın raporunda öyle kısımlara rastladık ki yani bunun anlaşılması imkânsız. Bir hat projesi çıkıyoruz kesin proje olarak, sahaya çıktığımız zaman bu hattın bir kısmının barajın rezervuarından geçtiğini görüyoruz. Yine, bir hattın bir kısmının köyün tam ortasından geçtiğini görüyoruz. Yine, bu hattın bir kısmının fay hattının üzerinden geçtiğini görüyoruz. Yine, bir hattın bir kısmının birinci derece tarım bölgesinden geçtiğini görüyoruz. Dolayısıyla, yüklenici firma...

ATİLA SERTEL (İzmir) – Süleyman Bey döneminde öyleydi.

LÜTFİ KAŞIKÇI (Hatay) – Ağabey, konsantre olmuşum, bozmazsan sevinirim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Hatibi dinleyelim.

LÜTFİ KAŞIKÇI (Hatay) – Önemli bir konudan bahsediyorum.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Destek veriyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Evet, doğru.

Buyurun.

LÜTFİ KAŞIKÇI (Hatay) – Şimdi -biraz önce dedim- tolere edilebilir kısımlar var ama yani bunlar nasıl gözden kaçır? Yani bir hattın barajın rezervuar alanından geçmesi nasıl hesaplanamaz? Bir hattın fay hattının üzerinden geçmesi nasıl hesaplanamaz? Bir hattın köy yerleşim yerinin tam ortasından geçmesi nasıl hesaplanamaz?

Yüklenici de bunun üzerine idareye gelip diyor ki: “Bu bana verdiğiniz projenin sahada uygulanabilirliği yok.” “E, ne yapalım?” “O zaman, bu hattı değiştirelim.” Hattı değiştirdiğiniz zaman ortaya çıkan ekstra maliyet ne olacak? İlk hatta 10 kilometre bir tünel planlanmış, hat değiştiği zaman 40 kilometreye çıkıyor; bunun artı maliyeti... Şimdi, aslında ihale baştan şöyle kadük hâle geliyor:

İhalenin o rekabetçi ortamı tamamen ortadan kalkıyor. Proje değiştiriliyor, yeni bir projeyle 85 milyona alınan ihalede bu sefer 202 milyon maliyet ortaya çıkıyor. Firma işe başlıyor, bu sefer kurum bir itirazda bulunuyor. Bu meşhur bir olay, buradaki arkadaşlar bu anlattığım kısmı bilir. Yani ihale aşamasında, işin ortalarında, tam tünel sırasında kurum bu firmaya “İşi durdur.” diyor, firma “İşi durduramam.” diyor yani bir dünya aksaklıklar yaşanıyor. Bunlar sonucunda ben merakla Sayıştay raporunu okudum, acaba bunun sonucunda birilerine “Kardeşim, nasıl bir ihaleye çıktınız? Nasıl bir proje hazırlanmaz?” diyecek mi diye veya birilerine bir hesap sorulacak mı diye.

MAHMUT CELADET GAYDALI (Bitlis) – Sorulmaz.

LÜTFİ KAŞIKÇI (Hatay) – Burada da bu konuyu anlattıktan sonra şunu söylemiş Sayıştay: “Arkadaşlar, bu bir kere yapılmış ama bundan sonra daha dikkatli olun, bir daha böyle hatalı işler yapmayın.” Sadece bir tavsiyesi olmuş. Şimdi, bu burada mı kalacak?

Bir kere merak ettiğim soru şu: Ulaştırma Bakanlığı hizmet alım yoluyla bu projeyi kime hazırlatmış? Bu, çok önemli bir soru. “Bu projeyi hazırlayan firma kim? Firma, projeyi hazırlarken sahadaki bu gerçeklikleri neden görmemiş?” deyip bizim bu hizmet alım yoluyla projesini hazırlattığımız firmaya kurum olarak dönüp bir hesap sormamız gerekmiyor mu? Sizin hazırlamış olduğunuz bu projeden dolayı bizim hattımızda bu kadarlık bir değişikliğe yol açtı ve neticede de bizim keşfimiz bu kadar miktarda bir artış gösterdi.

İkincisi, bize bu hattın yanlış olduğunu yüklenici firma söylüyor. Yani “Sizden aldığım bu projeyle sahaya gittim ve bana verdiğiniz bu güzergâh barajın rezervuar alanından geçiyor.” Bunu tespit edip söyleyen yüklenici firma. Peki, yüklenici firmaya nasıl güvенеceğiz? Yani siz, Devlet Demiryolları olarak veya Ulaştırma Bakanlığı olarak gerçekten sahaya gidip yüklenicinin “Ya, sizin bana verdiğiniz hat rezervuar alanından geçiyor.” dediğini tespit ettiniz mi, yoksa sadece onların bize getirdiği rapora mı yönelik projemizi değiştirdik? Bu da önemli, niye önemli? İcabında yüklenici firma, hattı daha fazla uzatabilmek için gelip kuruma “Ya, kardeşim, bu köyün içinden geçiyor, bu fay hattından geçiyor.” deyip işte, 10 kilometrelik tüneli 40 kilometre tünel yapmak, 2 kilometrelik viyadüğü 12 kilometreye çıkartmak isteyebilir. Bunları tespit ettiniz mi? Benim özellikle merak ettiğim konu bu.

Sorular yorumlarımın arasında geçti. İsterseniz net olarak soruları bir kere daha sizinle paylaşabilirim. Bir, Ulaştırma Bakanlığı hizmet alım usulüyle bu hattın projesini kime yaptırdı, bu firma kim? Bu firmaya bu proje karşılığında ne kadar bir bedel ödendi?

Soru iki, yüklenicinin sahada gördüğü eksiklere dayanarak biz bu hattın yanlış olduğunu düşünüyoruz, kurum sahaya gidip yüklenicinin “eksik” dediği yerleri doğru tespit etti mi? Yani yüklenicinin söylediği hattın değişmesi fikri gerçekten doğru mu, gerçekten bu hat barajın rezervuarından geçiyor mu, gerçekten bu hat köy merkezinden geçiyor mu? Hatta bir şey daha var yine Sayıştay raporlarında, onu da söyleyeyim; sizin ihaleye çıkmış olduğunuz bu iş, hızlı tren hattı konvensiyonel hatla çakışmış. Yani aslında bu şöyle olmalı: İhaleye çıkmadan önce bunun projesi yapılırken Çevre ve Şehircilik Bakanlığından görüş alınmalı “Bu hat şehir merkezinden geçecek mi?” Devlet Su İşlerinden görüş alınmalı “Sizin baraj veya gölet alanınızdan bu geçecek mi?” Anladığım kadarıyla bunların hiçbirisi sorulmamış.

Son olarak, bu hizmet alım yöntemiyle çıktığınız bu proje, bu firmaya bir ceza uygulanacak mı? Çok ciddi bir keşif artışı var, bundan dolayı kurumumuz zarara uğramıştır. Bu zararın birinden tazmin edilmesi lazım, en azından bir cezalandırılması lazım. Kurumumuzun bu projeyi yaptıran firmaya yönelik bir yaptırım olacak mı?

Başkanım, teşekkür ediyorum. Genelî üzerinde de birkaç konu var onlara ek.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki, teşekkür ediyorum Sayın Kaşıkçı.

Buyurun Sayın Yaşar.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Sayın Başkanım, Demiryollarının kıymetli yöneticileri; ben de hepimizi saygıyla selamlıyorum.

Ben Lütfi Bey’in bıraktığı yerden devam etmek istiyorum.

LÜTFİ KAŞIKÇI (Hatay) – Efendim, başka bir yerden devam edin.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Peki.

Şimdi, şöyle, bunu ne amaçla söyledim, niye söyledim? Aslında, bu yapılan hatların... Bugün biz Yerköy-Sivas hattını konuşuyoruz ama genel manada hem demir yollarındaki hem kara yollarındaki projelerde üç aşağı beş yukarı uygulama aynı. Yani başlangıç maliyetlerle sonuç maliyetleri arasında dağlar kadar fark var. Şimdi, burada özeti şu: Bu projeler nasıl yapılmalı? Burada teknik olan arkadaşlar var yani ben bir şeyin altını çizmek için bunu söylüyorum; nasıl yapılır? Normal şartlar altında, proje ihalesine çıkıyorsunuz, projeyi yapan firma oranın normal topoğrafik yapısı, işte, sizin bahsettiğiniz yerleşim alanları, rezerv alanları, bunların tümünü dikkate alınarak birkaç alternatif çizer. Bu alternatifler çerçevesinde de, işveren kim, diyelim ki Devlet Demiryollarının Altyapı birimi der ki: “Biz, şu projeyi uygun gördük.” Önce güzergâh tespit edilir, sonra o güzergâhla ilgili alt planlar yapılır. Bu planlar da netleştikten sonra herkes bunun altına imzasını atar.

Her şeyi burada dikkate alınır yani bir defa işe nasıl başlıyoruz, oraya yapacağımız yolun standardıyla başlıyoruz. İşte, biz buraya hızlı tren yapıyorsak işin standartları başka, hızlandırılmış yapıyorsak başka, taşımacılık yapacaksak yolun standartları başka. Yani önce standartlar çerçevesinde güzergâhı tespit ediyoruz, tespit edilen güzergâhta da bu projeler yapılır. Ne olması lazım? Herkesin bunun altına imza atması lazım, demesi lazım ki: “Tamam, biz güzergâhı onaylıyoruz.” Devam eden kesimde proje çalışması yapılması lazım. Bu proje çalışmasında da, tabii, köprülerdir, viyadüklerdir, tünellerdir, bunların tamamı projeye işlenir, ondan sonra da bu kapsamda, proje tamamlandığı andan itibaren de siz buna zaten “kesin proje” diyorsunuz. Tamam, bizim projemiz elimizde hazır, bununla da ihaleye çıkıyorsunuz.

Şimdi, devamında, bunun bir de maliyet analizinin olması lazım. Zaten fayda maliyet analizini yapmadan güzergâha da projeye de karar veremezsiniz yani planladığınız standarda göre en uygun fiyatı da tespit etmemiz lazım. İşin başında, daha ihaleye çıkmadan bizim proje maliyetimizin, yol maliyetimizin belli olması lazım. Ya, dünyada bu işler böyle. Hatta mümkün olduğunca proje ve müşavirlik firması da aynı firma seçilir, hatta ona denir ki: “Bakın, bu maliyeti de projeyi de siz yapıyorsunuz, eğer burada maliyet artışlarında yüzde 10’dan fazla, yüzde 15’ten fazla bir maliyet artışı olursa bunun da bedelini sana ödettiririm.” Yani dünyada bu işler böyle. Şimdi, bu kapsamda müşavir belli, proje belli, bunun üzerinden de ihaleye çıkılır. Devlet de en azından hangi projeyi kaç liraya mal edeceğini bilir, planını bütçesini de buna göre ayarlar.

Yani burada 2002’ye bir türlü gelemediniz ama 2002’de biz bir İhale Yasası çıkarmıştık, siz onu 190 sefer değiştirdiniz. Orada şuydu: Planı, projesi kesinleşmeden, finansmanı ayarlanmadan ihaleye çıkamazsınız, bir. Bunun en fazla yüzde 10 maliyet artışı olabilir, iki. Yani biz, 2002’de İhale Yasası çalışması yapılırken bunu buraya koymuşuz. Normal şartlar altında da sizin bu planlamanızın ve projelendirmenizin maksimum yüzde 10 ya da 15 artması lazım.

Şimdi, Yerköy’e geldiğiniz zaman, ilk çıkılan ihale ne kadar? 1 milyar 200. Adanın aldığı rakam ne? 800 küsur. Ben şunu soruyorum: Şu an Yerköy’de herhâlde deneme üretimlerine başladınız -bakın 1’inci ihaleyi bırakın, ben soruyorum buradan- 1’inci ihaleden sonra kaç kez ihale yaptınız? Hattın

bize toplam maliyeti ne oldu? Yani bir fotoğrafı göreseniz diye bu soruyu soruyorum. 1 milyar 200’le biz ihaleye çıkmışız, tahmin ediyorum yani ben bilmiyorum rakamları ama herhâlde bir 5-6’yı geçen rakamlardır, toplamdan bahsediyorum. Yani Türkiye’nin nasıl projelendirdiğini, işlerin nasıl gittiğini izlemeniz açısından bunları söylüyorum.

Şimdi, ne oluyor bundan sonra ben size söyleyeyim. Eser İnşaat yaptı bunun projesini ve Eser İnşaat da battı. Ondan sonra bu ihale yapıldı, bu ihaleyi yapınca firma devreye girdi. Firma yaptırdı 2’nci projeyi yani kurum yaptırmadı, firma gitti Yüksel Projeye dedi ki: “Sen şu projeye bir bak bakalım.” Yani benim yaptığım araştırmaları söylüyorum, o da dedi ki: “Ya, sizin...” Lütfi Bey’in sıraladığı, ben şimdi sıralamayım. İşte, hatta o zaman 287’ydi bildiğim kadarıyla, onun 2’nci projesiyle bu 254’e düşüyor. Tünel yaklaşık bir 40 kilometreye çıkıyor, başlangıçta 10 kilometre var. O rakamlar da var ama ona göre müteahhit projeyi düzeltiyor ve size öneriyor. Şimdi, iş tersten gidiyor yani müteahhit projeye diyor ki: “Sizin yaptığınız projelerde sorun var, doğru proje bu.” Size onaya sunuyor ve siz de bunu onaylıyorsunuz. Zaten o keşif orada bitti, 1’inci keşif üflemeden bitti, 2’nci ihale, devamında 3’üncü ihale; böyle devam ediyor.

Sorun şu: Bizim projelerimize müteahhitler karar vermemeli. İki, müteahhitlerin, bürokratların üzerinde çok ciddi yaptırım gücü olduğu için ben Habib Bey’in sözüne katılıyorum yani biz bürokatlara burada ne söylesek hani belki cevap vermek bazen sıkıntılar oluşturuyor ama şöyle söyleyeyim: Yani burada mesele şu, hani biz doğruyu orta bir yere koymamız lazım, doğruyu. Müteahhitlerin baskısıyla yani üretimde birim fiyatlarda bir değişiklikler oluyorsa ki ben bunun olduğuna inanıyorum yoksa bu rakamların bu kadar şişmesinin mümkün olmadığını düşünüyorum. Yani müteahhitlerin projeye müdahalesinin olmaması lazım. Devletin yaptığı projeyi yatırım maliyetiyle beraber, projesiyle beraber net bir şekilde orta yere koyması lazım ki bizim maliyetlerimiz orta yere çıksın.

Bunun sonucu ne oluyor biliyor musunuz? Biz “hızlı tren” diyoruz. Mesela Ankara-İstanbul hızlı tren, her seferinde söylüyoruz, kaç saatte gideceğiz Sayın Genel Müdürüm? Bir saat elli dakika. Sayın Cumhurbaşkanımız bu yol tamamlandığı anda... Şu an mesela, Ankara-İstanbul açık mı ben bilmiyorum, hat açık ama bakın, girin buraya “Demiryollarından bilet alıyorum.” deyin, ben size söyleyeyim, iki dakika önce baktım ben, bir tanesi dört saat kırk iki dakika yani saatlerine göre değişiyor, biri dört saat kırk dakika, bir dört saat otuz yedi dakika yani şu an seyahat süresi, bize verilen seyahat süresi bu. Hâlbuki bizim projelendirdiğimiz rakama göre Ankara-İstanbul arasının bir saat elli dakika olması lazım yani proje rakamları.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Bedri Ağabey, bugün vallahi rakamlarla ilgili bir sıkıntı var senin. Hiç kimse “İstanbul bir saat elli dakika.” demedi. Bir de şey var...

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Neyse...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Karaman, söz vereceğim.

ORHAN SÜMER (Adana) – Süleyman Bey, Genel Müdür burada, her şeye senin cevap vermene gerek yok.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Söylüyorum yani şu an “Bilet al.” diye girdiğiniz zaman... Bunu siz görebilirsiniz yani.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Söz verdiğimde konuşalım arkadaşlar.

Buyurun Sayın Yaşar.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Teşekkür ederim.

Yani “Bilet al.” diye girdiğiniz zaman dört saat kırk iki dakikayı görebilirsiniz.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Ankara-İstanbul...

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Ya, bak, bir şey söylüyorum, “Bilet al.” olarak girin, internet siteniz var, ben girdim, iki dakika önce girdiğim için söylüyorum. Yani verilen süre... Bunun anlamı ne biliyor musunuz? Yol standardında olmadığı için yani yapım aşamasında şu veya bu sebeple... Bunu zaten Pamukova’da yaşadık yani belli bir hızın üzerine çıkınca Pamukova’da bu sorunlar yaşandı.

Ben geneli üzerinde şunu tespit etmek istiyorum: Arkadaşlar, gayet tabii bizim demir yoluna ihtiyacımız var yani bunda salonda hiç kimse demir yollarının gelişmesine yönelik, hızlı trenlerin gelişmesine yönelik, şehir içi ulaşımın demiryolu üzerinden yapılmasına yönelik burada, bu salonda hiç kimsenin bir tereddüdü yok. Ama bizim istediğimiz, “İş standardına uygun ve baştan ve sondan belli olan projeleri yapalım.” diyoruz. Yani artık ümit ediyorum ki şimdi 2021 yılındayız yani bu kadar artık yanılmayız, daha belirli, daha net, maliyetleri belli, güzergâhları belli, standartları belli projelerimiz olmasını arzu ederiz ki öyle olmalı ki devlet en azından yapacağı yatırım maliyetlerini bilsin.

Yine, aynı şekilde, tabii, cumhuriyet dönemiyle ilgili ben söyleyeyim yani 1928, hatırladığım kadarıyla, Sivas Yıldızeli’den başlayıp Samsun tren yolu 380 küsur kilometre. Bakın, o günün şartlarıyla 1934 yılında açıldı, altı yılda yapıldı.

Şimdi, biz bununla ilgili bir iyileştirme ihalesine çıktık, bilmiyorum şu an devreye alabildiniz mi, yine deneme üretimleri mi devam ediyor, onu da bilmiyorum herhâlde tam çalışmaya başlamadı diye biliyorum ama herhâlde deneme üretimleri var, tamiri altı sene sürdü.

Bakın, sıfırdan yapılması -hani diyordunuz ya, cumhuriyet dönemiyle mukayese ediyorsunuz- altı yıl yani Sivas’tan Samsun’a kadar olan hattın bahsediyorum.

ATİLA SERTEL (İzmir) – O günkü teknolojiyle bir de.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Şimdi, aslında, tabii, Atıla Bey’in uyarısı doğru. O günkü teknolojiyle bakmak başka bir şey.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Karşılıklı konuşmayalım lütfen.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Karşılıklı konuşmadan devam ediyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın konuşmacıyı dinleyelim.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Bugünkü teknolojiyle bu işleri değerlendirmek başka bir şey. Biz söylüyoruz, teşekkür ediyoruz.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – ...yılda yapılmıştır.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Soluk...

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Hayır, ama...

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Biliyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Soluk, lütfen.

Buyurun Sayın Yaşar.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ben de gireyim, hep birlikte sohbet edelim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Buradan uyarıyoruz canım, Allah Allah, ne yapabilirim, siz de zaman zaman müdahale ediyorsunuz, ne yapabilirim. Ben Başkan olarak...

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Şimdi, şöyle söyleyeyim: Bakın, ihale tarihleri burada.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Lütfen bize hatırlatmayın görevimizi.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Buradan gelmek istediğimiz nokta şu.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Buyurun Sayın Yaşar.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Demir yolları bir kültürdür, buna ihtiyaç var, doğudan batıya en uygun taşıma da demir yoluyla yapılır, buna da hiç itirazımız yok.

Bakın, bugün Kars-Tiflis demir yolu bağlantısı yapılmıştır. Bugün Çin’den Marmaray’la beraber, işte, o hat üzerinden bugün Adriyatik’e kadar demir yoluyla uzanabiliyoruz, hizmeti geçenlere teşekkür ediyoruz, problem yok.

Ama bak, Marmaray Projesi, Devlet Bahçeli’yi söyledi biraz önce, ya hiç olmazsa bir teşekkür edin, o dönemde atıldı Marmaray’ın sözleşmeleri, kredileri. Yani Lütfi’yle Mevlüt Ağabey sahip çıkmıyor da, bari ben sahip çıkayım, o dönemde Parlamentodaydım ben. (İYİ Parti ve MHP sıralarından karşılıklı laf atmalar)

MEVLÜT KARAKAYA (Ankara) – Sayın Başkan, buna itiraz ediyorum.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Yani Marmaray Projesi, kredileri de dâhil...

ESİN KARA (Konya) – Sayın Başkan...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Yaşar, lütfen.

SELMAN OĞUZHAN ESER (Karaman) – Savunmanıza gerek yok.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – “O dönemde karşı çıkan.” demiyorum ben.

MEVLÜT KARAKAYA (Ankara) – Lütfen, o sözünüzü düzeltin.

SELMAN OĞUZHAN ESER (Karaman) – Bakın, sizin bunu savunmanıza gerek yok.

MEVLÜT KARAKAYA (Ankara) – “Sahip çıkmıyorlar.” demeyin, o sözünüzü düzeltin.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Düzeltiyorum.

MEVLÜT KARAKAYA (Ankara) – Peki, tamam, teşekkür ediyorum.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Parlamentodaydım, ben de o dönemde görev aldım. Ama bihakkın teslimi açısından onu da burada ifade etmemiz lazım.

SELMAN OĞUZHAN ESER (Karaman) – Siz karşı çıkanlara cevap verin.

MEVLÜT KARAKAYA (Ankara) – Sayın Genel Müdür götürüp 2003’te dayadıysa... (İYİ Parti ve MHP sıralarından karşılıklı laf atmalar)

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Yaşar, konuşmamızı tamamlayalım, süremizi aştık.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Tamamlıyorum, geneli üzerinde bunları ifade edeceğim ama devlette süreklilik esastır.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Karakaya, lütfen.

Buyurun.

LÜTFİ KAŞIKÇI (Hatay) – MHP sahip çıkmıyor mu?

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – MHP sahip çıkıyor, ben de o dönemde görev yaptım, anılmadığı için yani Lütfi’yle Mevlüt Hocam, hanımefendi de...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Daha konuşmalarını yapmadılar, lütfen, Sayın Yaşar.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Peki, tamam, ben de diyorum ki bu sayılan hükümetlerin tamamı muhakkak elinden geleni yapmıştır, az yapmıştır, çok yapmıştır, zaten mevcut iktidarın da iktidara gelme sebebi hayallerini gerçekleştirmek yani, işte, “Ben İzmir hattını yapacağım, Adana hakkını yapacağım.” diyor. Binali Bey’in, biliyorsunuz, beyanatı var; “Keçiören hattı bizim aşkımıza döndü.” dediği hatlar var.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Yaşar, konuşmamızı toparlayalım.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Tamamlıyorum Başkanım.

Ben geneli üzerinde ifadelerde bulunacağım, sadece bu konuya bir parmak basmak istedim.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Ben teşekkür ederim.

Buyurun Sayın Peköz.

KEMAL PEKÖZ (Adana) – Sayın Başkan, kurumun Genel Müdürü ve katılımcılar; sizleri selamlıyorum.

Daha sonra ayrıntılı olarak uzunca bir soru listem var ama kısaca birkaç şey söylemek istiyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Bulgularla ilgili değil mi Sayın Peköz?

KEMAL PEKÖZ (Adana) – Evet, evet.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Yani geneli üzerinde zaten söz vereceğim, geneli üzerindeki değerlendirmeleri zaten alacağım sayın milletvekili arkadaşlarımın.

KEMAL PEKÖZ (Adana) – Genel Müdüren açıklamaları üzerine söyleyeceklerin var onun için.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Buyurun.

KEMAL PEKÖZ (Adana) – Genel Müdür konuşurken doğrusu kendimi başka bir ülkede hissettim yani Türkiye’de olduğumu düşünmedim ama verilere bakınca Türkiye’de olduğumuzu fark ettim.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Türkiye’deyiz, Türkiye’de.

KEMAL PEKÖZ (Adana) – Yok, öyle olmadı.

Şimdi, Bedri Bey dedi ki: “Demir yolları bir kültürdür.” Gerçekten demir yolları ve demir yolcu olmak gerçekten bir kültürdü ama son dönemlerde bundan önemli ölçüde uzaklaştığını görüyoruz yani örneğin, şu anda demir yollarında görev alan üst düzey üst yönetimin ve orta kademedeki yönetimde görev alan insanların çoğunun demir yoluyla, geçmişiyle hiçbir ilgisinin olmadığı görünüyor ve bunların büyük bir kısmının da İstanbul Büyükşehir Belediyesinin el değiştirmesinden sonra, bakanın da daha önce belediyede görev yapmış olması nedeniyle buraya aktarıldığını görüyoruz. Bu, bir yere kadar doğal karşılanabilir, daha önce bakanının orada görev yapmış olması nedeniyle oradaki insanları tanıyor olması ve bir kadro oluşturmak aslında üst düzey anlamda bazı şeyler anlaşılabilir şeylerdir ama bunların ortaya ve tabana doğrudan yaygınlaştırılması çok doğru bir şey değil. Oysaki Demiryollarında otuz yıl, kırk yedi hizmet yapan insanlar var, bunların çok daha fazla hizmetinin olabileceğini doğrusu görüyoruz.

İstek dışı son derece, çok sayıda görevlendirme yapılıyor başka yerlere, ona “sürgün” diye tabir ediliyor ama daha çok ben “görevlendirme” diyorum ona. Başka yere görevlendirme yapılıyor. Hizmetlerin çoğu özel sektörden alınıyor, özel sektör doğal olarak kâr güdüsüyle hareket eden bir şeydir. Sinyalizasyondan tutun da, işte, üretime kadar, rayların düzenlenmesine kadar, “deray”

dediğimiz raydan çıkma olayları Türkiye’de çok çok yaşanıyor, bunların önemli bir kısmı da burada sorun. Daha önceleri personel hizmet içi eğitimden geçirilirdi, son zamanlarda bunun olmadığına dair de sendikaların görüşleri var. Liyakat yerine daha çok sadakate önem verildiği ifade ediliyor.

Mesela, son zamanlarda yapılan tespitlere göre, ben şimdi bir rakamlara baktım, doğrusu, tabii ki, teknolojik gelişmeyi vesaireyi o zamanlar kara yollarının sınırlı olmasını falan göz önüne almak lazım ama yine de bir oranlamak gerekirse çok çok uçurum gibi bir oran var. 1950 yılında demir yolu taşımacılığının, yolcu taşımacılığındaki payı 42,2, şimdi yüzde 1’e düşmüş; yük taşımacılığında ise 55,1’den şimdi 4,1’e düşmüş.

Şimdi, tabii ki, biraz önce söyledim yani yolların gelişmiş olması, teknolojinin gelişmesi, kara yollarının çoğalması, o nedenle diğer taşımaların payının artması son derece doğal ama 50’lerden, 40’lardan 1’lere, 4’lere düşmüş olması da çok doğru bir yaklaşım değil, doğru bir şey değil; demek ki bir yanlışlık var, bir eksiklik var, yapılması gereken bir şey var.

Bu ülkede yaşayan, bu ülkede yaşamını sürdürme ve bir ülkede yaşamını sürdürmeye devam etmek niyetinde olan herkes ülkesindeki gelişmelerden sevinç duyar, kıvanç duyar; dolayısıyla bizler de demir yolunun gelişmesi, daha iyi hizmet verebilmesi hem kaliteli hem ekonomik hizmet verebilmesi ve bütün insanların, yurttaşlarımızın yararlanabilmesi için bir çabanın içerisinde olmasını takdirle karşılıyoruz. Ama tren kazalarına gelip bakıyoruz, dünyanın 3 katı, 2001’le 2019 arasında 1.678 kişi tren kazalarında can verilmiş. Bunda çoklu olan işte Çorlu’daki tren kazası da dâhil olmak üzere başka zamanlarda üçer beşer, birer ikişer kişi can veriyor. Bu kadar insanın hayatını kaybettiği bir yerde demir yollarında her şeyin yolunda olduğunu söylemek mümkün değil. Dolayısıyla da her şeyin yeni baştan gözden geçirilmesi ve kamu hizmetleri olarak algılanıp bunun kamu yararına işler hâle getirilmesi lazım. Örneğin daha önceleri bir Devlet Demiryolları lisesi vardı, kalifiye, orta kalifiye ve kalifiye personel yetiştirirdi, daha sonra kapatıldı, şu anda böyle bir okula son derece ciddi bir ihtiyaç olduğunu düşünüyorum. Böyle bir şeyin de yeniden gözden geçirilmesi ve mümkünse en kısa zamanda da bunun işlevlik kazanması gerekir çünkü söz edildiği zaman, işte, “Ara kademe eleman yetiştiremiyoruz, ara kademe elemanımız yok. Almanya’nın gelişmesinde ara kademe elemanlarının şu kadar payı var.” deniyor ama biz kendimiz başka bir sürü okulda ihtiyaç fazlası insan yetiştirirken ihtiyacımız olan demir yolları için hizmet üretimi gerçekleştirecek olan, personel yetiştirecek olan okulun da kapanmasını sağlamış oluyoruz ve onu da yeniden açmayı düşünmüyoruz. Bence bunun da bir an önce yeniden açılması lazım ve de demir yoluyla ilgili hizmetler yapılırken, projeler yapılırken sivil toplum örgütlerinin, sendikaların, bilim kurumlarının, üniversitelerin de katılımıyla projelerinin hazırlanması ve yürürlüğe konulması lazım, aksi hâlde “Ben yaptım oldu. Ben yaptım yeterlidir. Ben bilirim, siz bilmezsiniz.” mantığıyla yaklaşılması hâlinde de Türkiye şu andakinden çok daha geri noktalara gider, bu da hepimize zarar verir.

Geneli üzerinde daha sonra düşüncelerimi ve sorularımı ifade edeceğim. Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki, teşekkür ediyorum Sayın Peköz.

Şu anda Komisyonumuzda 2 misafir milletvekilimiz var. Cumhuriyet Halk Partisi Uşak Milletvekilimiz Özkan Yalın Bey, bir de Milliyetçi Hareket Partisi Malatya Milletvekilimiz Mehmet Fendoğlu var. Hoş geldiniz.

Sayın Fendoğlu, geneli üzerinde konuşma yapıp gideceğini söyledi. İzninizle, ben beş dakika -misafir milletvekillerimizin konuşma süresi beş dakika Sayın Vekilim- size konuşmanız için söz veriyorum.

Buyurun.

İzninizle tabii, genel üzerinde yine bulgularda alırız.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – İsteddiği kadar konuşsun Başkanım.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Ama almış olduğumuz bir kural var, o kuralı uyguluyoruz yani biz.

Buyurun Sayın Vekilim.

MEHMET CELAL FENDOĞLU (Malatya) – Kıymetli Başkanım ve sevgili hazırım çok teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Maskemizi takıyoruz Sayın Milletvekilim. Burada da hem kendimizi hem sizleri korumak adına... Pandemi evet, bir de salonumuz kalabalık.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Bir de Genel Müdürü ve yönetimi eleştirmek yok.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Lütfen, lütfen, lütfen... Sayın Yavuz Yılmaz, lütfen, rica ediyorum.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Espri yapıyorum, gülüyorsunuz.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Tamam da espri ama güzel espri yapın yani.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Espri yani...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Buyurun.

MEHMET CELAL FENDOĞLU (Malatya) – Öncelikle ben kıymetli misafirlerimize de hoş geldiniz diyorum.

Devlette devamlılık esastır, bu bir gelenektir. Cumhuriyetimiz kurulduğu günden beri devletimizin yapmış olduğu tüm projeler silsileyle hükûmetlere ve ondan sonraki hükûmetler zamanında yapıp icra edilmiştir. Dolayısıyla, 57'nci Hükûmetteki projelerin hayata geçirilmesi, bizleri bugün memnun etmektedir. Aynen kamuoyunda ve gündemimizde Genel Başkanımızın almış olduğu bir projenin bugün hayata geçirilmesi de bizlerin ziyadesiyle mutlu etmiştir. Kendilerine teşekkür ederim.

Yine, Bedri Bey bugün, az önce bir laf söyledi, dilinden kaçtı zannedersem. Geçmişte Genel Başkanımızla ilgili bir latife de bulundu, Mevlüt Bey ve Lütfü Bey'e sitem etti. Ben kendisine soruyorum, biz hâlâ Milliyetçi Hareket Partisindeyiz de kendisi nerede? Asıl olan bulunduğu duruma baksın.

AHMET KAYA (Trabzon) – Sataşmadan söz hakkı doğar.

MEHMET CELAL FENDOĞLU (Malatya) – Evet, benim Malatya'yla ilgili talepleri olacak. Malatya'da yaklaşık dört yıldan beri 4 Eylül Mavi Tren ve Güneydoğu Anadolu Ekspresi trenleri çalışmıyor. Sorduğumuz zaman da teknikte, Taşımacılık AŞ'den sinyalizasyon çalışmaları dolayısıyla belli bir tarih veremediklerini söylediler. Anladığımız kadarıyla yeni projede de Sivas'a kadar gelmiş olan hızlı tren Sivas ile Malatya arasındaki düzenlemeyle -ki yaklaşık 200 kilometredir- hızlı trenin Malatya'ya gelme şansı var mıdır? Eğer yoksa 4 Eylül Mavi Tren ve diğer ekspreslerimizin ne zaman çalışacağını cevabını istiyorum.

İkincisi de iç hizmetlerle ilgili Devlet Memurları Kanunu'nun 133'üncü maddesiyle ilgili bir sorum olacak Genel Müdürlüme. "Disiplin cezaları memurun özlük dosyasına işlenir. Devlet memurluğundan çıkarma cezasından başka bir disiplin cezasına çarptırılmış olan memur uyarma ve kınama cezalarının uygulanmasından beş sene, diğer cezaların uygulanmasından on sene sonra atamaya yetkili amire başvurularak verilmiş olan cezaların özlük dosyasından silinmesini isteyebilir." Bu konuda mağdur olmuş Devlet Demiryollarının 27 bin personeline sizlere başvurmuş olan, affını isteyen memurlarımıza yapmış olduğumuz işlem nedir?

Teşekkür ederim Başkanım.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki, teşekkür ediyorum.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Sayın Başkanım, çok kısa bir şey söyleyeceğim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Yani lütfen...

Söz hakkı Sayın Gaydalı'daydı. Ben Gaydalı'ya vereyim, yani izninizle.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – İki dakika bir şey söyleyeceğim.

MAHMUT CELADET GAYDALI (Bitlis) – Ben de kendisine sataşacağım da kendisi herhâlde ona da cevap verebilir.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – O zaman ben Gaydalı'ya da söz vereyim.

Buyurun Sayın Gaydalı.

MAHMUT CELADET GAYDALI (Bitlis) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Şimdi, deminki konuşmaları dikkatle dinledim. Sayın Kaşıkçı, herhâlde tekerleğin icadından bahsediyor. Bu mühendislik sektörüne otuz beş yılını vermiş bir insan olarak bazı şeyleri de ben aktarmak istiyorum. Şimdi, bir proje çalışması öncelikle harita üzerinden yapılır, doğru. İkinci aşama, topoğrafik çalışmalar için arazide ölçümler alınır. Yani şimdi, bir proje de bir göletten geçiyorsa veya yerleşim yerinden geçiyorsa demek ki bu topoğraflar araziye gitmeden oturdukları yerden üfleme şeyler yapıyorlar. Bu gayriciddidir yani hiçbir mühendislik standardına da uymaz. Daha sonra araziden gelen gerçek doneler üzerine proje çalışmalarına başlanır. Doğal olarak da şimdi, Devlet Demiryollarında bir mühendislik bürosunun olması, bütün projelerinin kendilerinin yapılması beklenemez. Dünyanın her yerinde müşavir ve danışmanlar kiralanır, daha doğrusu ihaleyle iş verilir ama sizin bünyenizde de herhâlde bunu denetleyen, bunu kabul eden bir inşaat grubunun ve bunun üzerinde de yetkili, yetenekli insanların olması gerekir.

Şimdi, ben size bir deneyimimi söyleyeyim. Ben, gençlik yıllarımda Körfez ülkelerinden bir yerde çalışırken “Travers Morgan” diye bir İngiliz müşavir şirketi bana bir proje yapıyordu, yapılan küçük bir klinik. Çölde bana geldiler dediler ki: “Ya, biz burada bina...” “Niye?” “Burada kil var.” “Kilde siz proje yapamıyor musunuz?” dedim. Gittiler, geldiler, bana dediler ki: “Ya, biz bu temele ICI’nı ürettiği bilmem ne malını yerleştirmemiz gerekiyor.” “E, nereden çıktı bu?” dedim. “Çok özel bir durum.” “Peki, kaç para?” Projenin yarı maliyeti kadar bir rakam çıkardılar karşıma. Ben en son “Kardeşim Londra’dan geliyor güya bütün doneler ‘Biz bu zeminde bu binayı yapamayız.’ diye bir yazı yazar mısın?” dedim, adam geri adım attı. Ben de kabul etseydim ICI’nın malzemesini de alırdık ve kakalanırdı. Arap ülkelerini zaten kazıkladıkları Avrupalıların hep bu yönde, genelde böyle kazıklanıyor.

Ama öyle görüyorum ki Sayın Yaşar da bazı açıklamalarda bulundu. Bence şeyiniz de çok talihsiz bir açıklama. Yani kalkıp “Müteahhitlerin bürokrasi üzerinde gücü olduğunu” söylemeniz demek ki o zaman bu devleti müteahhitler yönetiyor; bunun anlamı bu çıkıyor. Devlet gücünü kullanıyor sizin bürokratlarınız, devletin gücü... (Gürültüler)

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Sizin söylediğiniz de tekerliğin icadı gibi oldu, yeni mi öğreniyorsunuz?

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Karşılıklı konuşmayalım Sayın Yaşar. Ben söz vereceğim size Sayın Yaşar, söz vereceğim.

Buyurun Sayın Gaydalı, buyurun.

MAHMUT CELADET GAYDALI (Bitlis) – Ha, güzel bir slogan da buldunuz. “Az iş yapmıştır, çok iş yapmıştır.” Doğru, az iş yapılmıştır ama çok para gitmiştir.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki, teşekkür ediyorum Sayın Vekilim.

Sayın Kara, buyurun.

ESİN KARA (Konya) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Genel Müdürüm, değerli bürokratlarımız; Komisyonumuza hoş geldiniz.

Ben de bir iki noktaya kısaca değineceğim. Aslında değerlendirmelerimin çoğu 2018 yılının diğer bulguları ama diğer bir komisyonda da görevim olduğu için Sayın Başkanımızdan rica ettim, kendisine teşekkür ediyorum.

Sayın Genel Müdürüm, 2018 yılının diğer bulgu ve önerilerine baktığımız zaman 3'üncü maddede diyor ki Sayıştay, raporunda yazmış; 780 yani finansman giderleri hesabında içerisinde bulunan bazı giderlerin yani faiz ve gecikme zammı gibi giderlerin aslında 689 hesapta muhasebeleştirilmesi gerektiğine dair. Burada, cevaplarda da işte Muhasebe Genel Tebliği'nde detaylı bir şeyin olmadığından bahsedilmiş. Şimdi, mesleğimle ilgili olduğu için mali müşavir olarak eleştirilerimi alınız. Tek düzen hesap planı kesindir ve özün önceliği, genel kabul görmüş muhasebe ilkelerinin temelidir. Burada değerlendirilmesi gereken şey, mali müşavirlerinizin ya da muhasebe departmanınızın eksiklikleri olduğunu görüyoruz.

Yine, 8.2.6'da bilançoda yer alan şüpheli alacaklar hesabının yanlış kayıtlara yapıldığı söyleniyor. Bakın, muhasebede, bilançoda gruplar vardır, 12'li, 120'li grup bilançoda ticari alacaklar hesabıdır, 13 diğer çeşitli alacaklar hesabıdır; yani 12'deki bir şüpheli alacak 13'e aktarılmış, 13'teki yanlış yerlere, yanlış grup hesaplarına atılmış.

Yine, bakın, 7'de bilançoda yer alan yıllara sari inşaat ve onarım işlemleriyle ilgili 170, 295 ve 340 hesaplarının yanlış kullanıldığını söylüyor Sayıştayımız.

Yine, geliyorum bakın, 8'inci şeyde bilançoda yer alan KDV hesaplarının karşılıklı kapatılmaması yani 192 diğer KDV, 392 diğer KDV hesaplarımız.

Yine, 10'uncu maddeye geliyorum; bilançoda yer alan akreditif avans hesaplarının düzeltilmediği yani 159, 259 hesaplarında sıkıntı olduğunu söylüyor.

Dönüyorum 11'inci maddeye, bilançoda yer alan, verilen sipariş avanslarının döviz üzerinden yıl sonunda değerlendirilmesi gerekir; aynı şekilde, 340 avanslar hesabının da yıl sonunda döviz üzerinden değerlendirilmesi gerekir.

Şimdi, yine bakıyorum, incelerken bilançoda 193 no.lu hesabınız yani peşin ödenen vergi ve fonlar hesabının bakiye verdiğini görüyorum. Bu hesap yıl sonunda 370, verginiz çıkarsa 370 hesaba atarsınız yani dönemin vergisi, eğer peşin ödediğiniz bir vergi varsa 193 ile 371 hesabı mahsuplaştırırsınız 193 hesabınız bakiye vermez. Eğer zararsa ve vergi çıkmamışsa bu 371'e atmış olduğunuz vergiyi de devletten mahsup etmek üzere alacaklar, diğer çeşitli alacaklar hesabı grubunda muhasebeleştirirsiniz.

Sayın Genel Müdürüm, aslında bu sizin değil temelinde bütün KİT'lerde gördüğümüz bir sorun. Nedir? KİT'lerin muhasebe departmanlarında mali müşavirlerin ve özellikle tecrübeli ve liyakat sahibi mali müşavirlerin görev alması gerektiğini düşünüyorum çünkü Sayıştayımızın aşağı yukarı diğer raporlarındaki 8-9 maddesi sadece muhasebe üzerine, siz de bunu fark etmişsinizdir. Yani, KİT'lerde tecrübeli ve liyakat sahibi mali müşavirlerin de kadrolarda görev alması gerektiğini söylüyorum.

Yine, Sayın Genel Müdürüm, ben bir hesap yaptım; 2017 yılı şüpheli alacaklarınıza baktım, burada 120 normal ticari alacaklar ve 13'lü gruptaki diğer ticari alacaklarınızda şüpheli ticari alacaklarınız 259 milyon 829 bin 894 lira: yüzde 100 karşılık ayırarak bir değerlendirme yapıyorsunuz, şüpheli ticari

alacak karşılıklarınız da yüzde 100. Şimdi ben burada basit bir matematik işlemi yaptım. Yıl içerisinde eğer 2017 yılının bakiyesinden sonra şüpheli alacaklarınızdan bir tahsilat olursa yüzde 100 karşılık ayırdığımız için bunun tahsil olan kısmı 644 konusu kalmayan karşılıklar hesabında muhasebeleştirilir; eğer yıl içerisinde de yeni bir karşılık ayırırsanız 654 karşılık giderleri hesabında muhasebeleştirilir. Basit matematiğini de yapıyorum, şüpheli alacaklarım 259 milyon 829 bin 894 lira yani tahsil ettiğim konusu kalmayan karşılık 3 milyon 485 bin lira, yeni ayırdığım 2018 yılında karşılık giderim de 6 milyon 420 binse 2018 yılında şüpheli ticari alacaklarımın 262 milyon 764 bin 894 lira olması lazım ama baktığım zaman, 244 milyon 420 bin 357 yani 18 milyon 344 bin 537 lira silinen bir şüpheli alacak var. Bu silinen şüpheli alacaklar alacağımızdan biz kendimiz mi vazgeçtik, mahkeme kararı mı var, neden gider yazıldı?

Diğer bir sorun ise, Sayıştayımızdan bir ricam olacak, grup firmaları inceliyoruz, gelir tablosunda bazıları ana hesap bazında düzenlenmiş, bilançolarda sıkıntı yok ama bazılarında ise gelir tablolarımız detaylı olarak düzenlenmiş. Sayıştayda bir tekdüzenlik olması açısından ve biz konuyu bilanço üzerinden de değerlendirebilen üyelerimiz açısından detaylı bir şekilde gelir tablolarının verilmesini istiyorum.

Yine, Sayın Başkanım, Sayın Genel Müdürüm; Konya-Karaman arasındaki hızlı tren hattının bir an önce faaliyete geçmesi bizler açısından önemli sunumunuzda da buna değindiniz, teşekkür ederiz. Yine bir talebimiz şu: Pandemi öncesinde ben Konya-Ankara arasında hızlı tren seferlerimizi kullanıyorum ve çok da memnunum hizmetlerinizden ancak pandemi nedeniyle seferlerimiz karşılıklı olarak sabah 1, akşam 1'e çevrilmişti. Bu sayının artmasını düşünüyor musunuz? Çünkü biletler internet ortamından sunuluyor ve yarım saatin içerisinde hiç kalmıyor; mecburen günlerimizi hep ertelemek zorunda kalıyoruz.

Yine, diğer bulgulara engelli işçi sayısı ile ilgili bildirimler var. Tabii ki özel sektörde engelli vatandaşlarımızın iş bulması zor, özellikle sizlerin kanuni prosedürün şartlarının haricinde yüzdenin çok daha üzerine çıkarak engelli istihdam etmeniz bizler açısından çok önemlidir diyorum.

Yine, son söz olarak da komisyona gitmeden şunu söylemek istiyorum: Bizler Sayın Genel Başkanımız Devlet Bahçeli'nin 1997'den beri izindeyiz ve sahip çıkıyoruz; attığı her adımın, söylediği her sözün ölünceye kadar, son nefesimize kadar arkasında olacağız.

Komisyonumuzun değerli üyelerini ve sizleri saygıyla selamlıyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Kara.

ATILA SERTEL (İzmir) – Bilet bulamıyorsanız Süleyman Bey'e söyleyin, bana birkaç kez buldu.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Yavuzıılmaz...

Bir saniye o zaman, Sayın Yavuzıılmaz, Sayın Yaşar'a söz verebilir miyiz? Sizden izin isteyelim.

Peki, buyurun Sayın Yaşar.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Sayın Fendoğlu bir şey söyledi de ben ona cevaben şunu söylüyorum: Ben 57'nci Hükûmetin bir milletvekili olarak bu Parlamentoda görev yaptım; o zaman bu projelerin gerçekleşmesi konusunda da yine KİT Komisyonunda ve Bayındırlık Komisyonunda çalıştım. Yani bir miktar parlamenter olarak da emeğimizin olduğunu düşünüyorum dolayısıyla o manada bir hatırlatma yapmak istedim yoksa arkadaşların o günüyle bugünüyle karşılaştırmaları onların takdiri, benim ona diyeceğim bir şey yok.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Bulunduğum yeri merak etti; bulunduğun yer belli, buradayım. Örnek projeler açısından Gaydalı söylemişti, biz bu salonda mesela... Şahsen ben de inşaat mühendisiyim, aşağı yukarı otuz beş yıldır ben de bu işi yapıyorum, yurt içinde yurt dışında sayısız projelerde de çalıştım. Esin Hanım'ın söylediklerinden hiçbir şey anlamadım; normal, ben inşaat mühendisiyim, o da mali müşavir zaten herkesin her şeyi anlaması da düşünülemez. Dolayısıyla, mümkün olduğunca farklı meslek grubundan arkadaşlarımızın olduğunu varsayarak hani biraz daha anlaşılır vaziyette anlatmaya çalıştık. İşte, projelerin tespitinden örnek mesela, basit bir örnek söyleyeyim: Ayaş Tüneli, Ankara-İstanbul'la ilgili ilk düşünülen projelerdendir ve şu an ben size söyleyeyim, soğuk hava deposu olarak kullanılmaktadır, bildiğim kadarıyla 10-12 kilometre tünel açılmıştır, belki daha fazla onu Nevzat Ağabey daha iyi bilir seçim bölgesidir.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Ben bilirim, gittim.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Öyle mi? Ya, ben de gittim oraya.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Konuyu da dağıtmadan Sayın Yaşar, buyurun.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Burada planlamaya, projelendirmeye altını çizmek adına bir miktar detaya girdim.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Yavuzıılmaz buyurun.

DENİZ YAVUZİYİLMAS (Zonguldak) – Sayın Genel Müdür, değerli Yönetim Kurulu üyeleri, değerli bürokratlar, Sayıştayın temsilcileri ve milletvekili arkadaşlarım; hepiniz Komisyona tekrar hoş geldiniz.

Evet, alt komisyonda görev aldığım bir kurumun denetimiyle ilgili bir aradayız. Öncelikle şekli yönden söylemek gerekirse üç gün üst üste denetim programının hazırlanmış olması gerçekten milletvekillerinin de denetimi sağlıklı bir şekilde yapmasını özellikle bu coronavirus sürecinde oldukça zorlaştırıyor ancak bu koşullar altında biz de bu denetimi tamamlayacağız. Şimdi, biz tabii, alt komisyonda pek çok aslında muhalefet şerhi de ortaya koyduk, söyledik, ifade ettik ancak tabii, çoğunluk yani Komisyonun çoğunluğu AK PARTİ ağırlıklı olduğu için de neticede, maalesef ana bulgulardan üst Komisyon toplantısına çıkan hiçbirisi olmadı. Bu da aslında yine değerlendirilmesi gereken bir konu çünkü özellikle, denetim ağırlıklı komisyonlarda aslında muhalefet partilerinin daha ağırlığında, onların ortaya koyduğu muhalefet şerhlerinin özellikle Üst Komisyonunda ana bulguları taşınması noktasında belki bir düzenlemenin yapılması bile düşünülmeli. Ancak biz, yine Komisyonunda görüşülen konuları hakimiz, o nedenle ben hem onlarla ilgili hem de 2017 yılına ait diğer bulgular kısmını birleştirerek bazı sorular soracağım.

Benim de ilk soracağım konu: Ankara-Sivas hızlı tren demir yolu hattının Kırıkkale-Yerköy kesimi altyapı inşaatı hakkında Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca başlatılan inceleme, gerekirse soruşturulması talebinin takip edilmesi bulgusunun şu anda ne durumda olduğu, bir soruşturma açılıp açılmadığı. Çünkü gerçekten öneri çok çarpıcı ve demir yollarının içinde bulunduğu genel sorunları aslında özetleyen bir bulgu diyebiliriz. Deniyor ki: “Bu Kırıkkale-Yerköy kesimi altyapı inşaatı yapım işinde yeterli zemin sondaj çalışmaları yapılmadan hazırlandığının ortaya çıkması.” Yani başlı başına bu bir soruşturma konusu. Devam ediyorum: “Projedeki eksiklik ve yetersizliklere bağlı olarak ayrıca imalat aşamasında kazıdan çıkan malzemenin büyük bir kısmının dolguda kullanılamayacağını

anlaşılması üzerine, gerekirse soruşturulması talebinin Bakanlık nezdinde takibinin sürdürülmesi.” Buradaki “gerekirse” ifadesi tabii, Sayıştayın kibarca aslında, on dokuz yıllık AK PARTİ Hükümetinin üzerine soruşturulması gerektiğini ifade ettiği bir biçim.

Şimdi, bu neden önemli bir bulgu hem soruşturulması gerekiyor hem de aynı zamanda Devlet Demiryollarının 2019 yılı zararı 2 milyar 546 milyon 895 bin 95,79 TL yani KİT’ler içinde en fazla zarar eden 2’nci kuruluş durumunda. Şimdi, biz burada paranın nereye gittiğini, bu bütçenin nerelere harcadığını sorgulamayacaksa veya buradan Devlet Demiryolları yönetimi kendisine bir pay çıkarmayacaksa ve sürekli 2003 yılıyla 2021 yılı arasında kıyaslamalar yaparak veya Türkiye Cumhuriyeti’nde yaşayan tüm vatandaşlarımızı incitecek şekilde, cumhuriyet dönemiyle -sanki şu anda cumhuriyet dönemi bitmiş gibi yani o da ayrı yanlış bir ifade kullanımı bana göre, hâlâ devam ediyor cumhuriyet- o ilk cumhuriyet kurulduğu dönemde yapılan atılımlarla bugünü kıyaslamak. Böyle bir kıyaslama olabilir mi? Yani ben elektrik mühendisiyim, böyle bir kıyaslama olamaz. Hiçbir parametresinin karşı karşıya getirilemeyeceği bir noktada kıyaslama yapıyor.

Kıyaslama mı yapmak istiyoruz; alın size kıyaslama. Bugün bu çağda ne yapmak gerekiyor bu çağda biz yüksek hızlı trenleri mi konuşacağız? MAGLEV trenleri var, bakın, MAGLEV treninin hemen teknik kısmını ifade edeyim. 2 mıknaşın üst kutupları birbirini çekecek şekilde ray sistemi oluşuyor, karşılıklı itme kuvvetiyle birlikte arada oluşan manyetik alanın içinde tren hareket ediyor. Dünyada şu anda bu imalat yapılıyor ve MAGLEV trenleri kullanılıyor. Bizim şu anda MAGLEV trenini konuşuyor olmamız lazım.

Bakın, maliyet karşılaştırması yapıyor akademik bir dergi, oradan okuyorum. “MAGLEV ve yüksek hızlı trenlerin sermaye maliyetlerinin karşılaştırılması: Çeşitli ortamlar için kilometre başına sermaye maliyeti, az gelişmiş bölgelerde yüksek hızlı tren maliyeti 8,8 milyon dolar, MAGLEV treni ve hattı maliyeti 17 milyon dolar; şehir dışı bölgelerde yüksek hızlı tren ve hattı 30,6 milyon dolar, MAGLEV treni ve hattı 37,4 milyon dolar; dağlık arazide yüksek hızlı tren ve hattı 34 milyon dolar, MAGLEV treni ve hattı 40,8 milyon dolar; yoğun kentsel alanlarda yüksek hızlı tren ve hattı 54,4 milyon dolar, MAGLEV treni ve hattı 61,2 milyon dolar.”

Şimdi, bu Sayıştay’da yer alan ama üst Komisyonuna çıkmayan bulgularda Kırıkkale-Yerköy kesimiyle ilgili olarak ifade edilen ve bütçedeki, maliyetteki artışı da hesap ettiğimiz zaman, aslında biz gerçekten Türkiye Cumhuriyeti vatandaşlarına sunabileceğimiz hizmetin kalitesini otomatikman düşürmüş oluyoruz yani hem yüksek hızlı trenin maliyetini arttırıyoruz, bu hatların maliyetini arttırıyoruz -gerçi hiçbiri zaten yüksek hızla gitmiyor, “hızlandırılmış tren” şeklinde ifade etsek daha doğru olacak- hem onun maliyetini arttırıyoruz, aynı zamanda da ne oluyor? Daha iyi bir hizmet verebileceğimiz MAGLEV treni gibi daha teknolojik ve geleceğe dönük yatırımlardan vatandaşlarımızı mahrum ediyoruz. Karşılaştırma yapacaksa geleceğe dönük karşılaştırma yapacağız, yoksa ben de alır götürürüm milattan önce 2 binle her şeyi kıyaslarım. Dolayısıyla, buna özen gösterelim. Bu tartışmanın altında bir; 2003 yılından önce Türkiye Cumhuriyeti devletini neredeyse saymamaya dönük, bütünüyle kötülemeye dönük bir anlayış var. Hayır, 2003 yılından önce de Türkiye Cumhuriyeti devleti vardı, güçlü bir devletti, o zamanın bürokratları da vazifelerini mümkün olduğunca yerine getiriyorlardı; kim bilir AK PARTİ milletvekilinin bir kısmının belki babası, amcası, ailelerinden birileri de o partilerde, o görevleri aldılar. Bu haksızlığı yapmak kendini inkâr etmekten geçer, bunu hiçbirimiz yapmamalıyız.

Şimdi, diğer taraftan, Sayın Lütfi Kaşıkçı Vekilimiz ifade ettiler, bu Yerköy-Sivas Kesimi Projesi gerçekten çok çarpıcı. Bir tane örnek, bunun gibi kaç tane örnek daha var, Sayıştayın raporuna girdi girmedi. Hazırlanan proje fay hattının üzerinden geçiyor yani bu fay hattı da proje hazırlandıktan sonra keşfedilmiş bir fay hattı değil.

LÜTFİ KAŞIKÇI (Hatay) – Tekerleğin icadından bahsetmeyelim efendim, Sayın Gaydalı, öyle diyor ya.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Aynı zamanda köylerin içinden geçiyor, verimli arazi ve toprakların içinden geçiyor ve dolayısıyla da yapılan proje değişikliğiyle tünel boyu 10,6 kilometreden 41,9 kilometreye çıkıyor, viyadüğün boyu 2,7 kilometreden 11,2 kilometreye yükseliyor. Bu da dolayısıyla neye neden oluyor? Büyük bir kaynak israfına neden oluyor. Yanlış giden bir projeyi düzeltmek çok büyük bir maliyet, onu sıfırdan yapsanız belki yarısına yapabilirsiniz. Neticesinde, bu dolgu malzemesi olarak kullanılamayacak malzemelerle işin devam edilmesi gibi risklerin de ortaya çıkmasıyla bizim tespit edemediğimiz durumlarda oluşan da kazalar var. Mesela, bundan en fazla şu anda hepimizin içini acıtanlarından bir tanesi Çorlu tren kazası, 8 Temmuz 2018 tarihinde gerçekleşti. Görüntü gözünüzün önündedir, rayların altı boşalmış, toprak dolgu ve dolayısıyla da tren bu rayların üzerinden geçerken yoğun yağışın olduğu bir süreçte bu dolgu boşaldığı için -ne kadar yağmur yağarsa yağsın o dolgunun boşalmaması gerekiyor- dolayısıyla da böyle bir kaza gerçekleşti ve 25 vatandaşımız hayatını kaybetti, Oğuz Arda Sel'in annesi her gün çığlığını duyurmaya çalışıyor "Adalet" diyor ve bugün itibarıyla da Oğuz Arda Sel'in hayatını kaybetmesinin üzerinden bin altmış sekiz gün geçti ki bir annenin acısı dinmedi, böyle düşünün.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Deniz Bey, on dakikamız doldu, bir dakika daha ilave edelim, toparlayın lütfen.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Peki.

Yani Devlet Demiryollarıyla ilgili birisi "Devlet Demiryollarındaki başarının sorumlusu benim, bana teşekkür edeceksiniz, ben başardım" diyorsa bu kaybedilen canların sorumluluğunu da kabul etmek zorundadır; kabul etmiyorsa Devlet Demiryollarıyla ilgili konular konuşulurken başını biraz öüne eğmek zorunda.

İkinci kısım, bu dolgu konusu. Bakın, elimde görmüş olduğunuz resim Düzce-Akçakoca kara yolu. Bu kara yolu çöktüğünde yağmur yağmadı, deprem olmadı, buraya göktaşı da düşmedi; bu kara yolu LİMAK'ın yaptığı kara yolu. Kullanılan dolgu malzemesi nedeniyle, buradan geçen su yolunun üzerine yapılması nedeniyle ve büyük ihtimalle de viyadükle geçilmesi gerekirken büyük bir yüksekliğin dolgu ile tamamlanmaya çalışılması nedeniyle çöktü. Bu yol çökerken şans eseri buradan -şehirler arası bir yol- bir otobüs geçmiyordu; tırlar, kamyonlar, araçlar geçmiyordu.

Dolayısıyla, burada konuştuğumuz her konu bizim can kayıplarımıza yol açabilecek bir konu ve bir can kaybı yaşandığında da maalesef Marşandiz Tren İstasyonu'ndaki kazada olduğu gibi Devlet Demiryolları çalışanlarının sorumlu tutulduğu, bu sorumluluğun onlardan ibaret sınırlandığı bir yanlışlığın içine düşüyoruz. Milletvekilleri sorumludur, Hükümet daha sorumludur, Cumhurbaşkanlığı daha da sorumludur. O nedenle de bizim buradaki ana amacımız, sorunları tespit etmek ve ortadan kaldırılması için, gerekli tedbirlerin alınması için gayret harcamak ki bu yanlışlardaki vebalimiz belki ortadan kalkmayacak ama en azından bir ölçüde ortadan kalkması için çaba harcamış olacağız.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Yavuzyılmaz.

Buyurun Sayın Kaşıkçı.

LÜTFİ KAŞIKÇI (Hatay) – Başkanım, teşekkür ediyorum.

Sayın Gaydalı'nın biraz önceki ifadesi üzerine söz almış bulunuyorum.

Tekerleğin icadından bahsetmişim gibi bir ifade kullanmış. Tekerleğin icadına baktım ben, milattan önce 5000 yılında, o döneme yaşça benden daha yakın kendisi! Ben burada yasaların bana vermiş olduğu haklardan dolayı kaç gündür Sayıştay raporu okuyorum ve böyle de, Sayıştayın tespit ettiği yani benim gidip, sahada araştırıp bulup buraya getirdiğim bir konu değil, Sayıştay bize “Bu konuları dile getirin.” diye bir öneride bulunmuş, öneriyi de çok yapıcı bir dille, çok teknik kelimelere de boğmadan. Biraz önce sayın milletvekilinin de dediği gibi burada mühendis olmayan birçok arkadaşımız, ağabeyimiz var. Ben, kuruma bazı tavsiyelerde bulundum: Ortada ciddi bir kayıp var, bunun bir hesabı sorulsun; sonra, hizmet alım yöntemiyle niye biz ihale, dışarıdan proje hazırlatıyoruz gerek Bakanlığımızda, gerek Devlet Demiryollarında yüzlerce mühendisimiz var bunlar bu projenin bence daha iyisini hazırlarlar. Bu arkadaşlarımızın hazırladığı projeler olmuş olsaydı bence böyle bir sürecin içerisinde de girmemiş olurduk.

Sayın Gaydalı böyle, çok üstten bakan bir tavırla bu ifadeleri benimle ilgili biraz önce kullanmış, ben hiç yakıştıramadım gerçekten böyle bir ifadeyi. Biz burada, milletin bize vermiş olduğu sorumluluk bilinciyle işimizi yapıyoruz; bunu yaparken de eksik yapıyoruz, fazla yapıyoruz ama samimiyetimizle yani kurum bizim kurum, devletimizin kurumu “Yıpranmasın, daha büyüsün, daha ileriye gitsin, Türkiye’ye daha fazla hizmet etsin.” telaşındayız. Her kurumda konuşmuyorum, kendimce -dün de söyledim- bir prensip belirledim; daha çok alt komisyonlarına gittiğim kurumlarla ilgili üst komisyonda konuşma yapıyorum. Konuşmalarında da elimden geldiği kadar, mesleki bilginin bana vermiş olduğu doğrultuda ilerleyerek, bir iktisatçının alanına girmiyorum, sadece mühendislik alanındaki eksiklikleri, problemleri dile getiriyorum. Bakın, tümü üzerinde benim kurumla ilgili bazı önerilerim de olacak yani tekrardan söylüyorum; bu kurum hepimizin kurumu.

Bedri Bey’in biraz önceki ifadelerinde bende bir... Çünkü ismimiz geçti orada. Sayın Genel Başkan Yardımcımız da burada, o da muhakkak kayıtlara geçsin diye bir şeyler söyleyecektir. Sayın Genel Başkanımızın ortaya koyduğu tüm projelere sonuna kadar biz... “Kabullenmiyor olmak, bunları anlatmıyor.” demek çok yanıltıcı ifadeler. 1999 yılında milletimiz bize bir görev verdi, Sayın Genel Başkanımız da bu üç yıllık süreç içerisinde milletimize hizmet etmek için çeşitli eserleri milletimizle kimini başlattı, kiminin projesini yaptı ama bunu sabah akşam oturup da millete anlatmanın bir anlamı var mı? Devlette devamlılık esastır. Marmaray Projesi’nin -herkes girsin, baksın internete- ne zaman, nasıl şartlar altında başlatıldığı ortadadır.

Yine, Sayın Genel Başkanımız o dönemlerde 2023’le ilgili ortaya bir vizyon koydu. Şimdi, 2023 toplumun tamamının neredeyse kucakladığı bir vizyon hâline geldi. E, bunu çıkıp da televizyon ekranlarında gezip veya milletin içerisinde “2023 bizimdi.” Ya, bizim amacımız, zaten proje üretip milletin tamamının sahiplenmesi. Bunları anlatmanın, bunları ifade etmenin bence bir gereği yok. Siz geçen, Deprem Komisyonunda da buna benzer bir ifadeye bulunmuşunuz, orada da ben açıklama yapmıştım. Milliyetçi Hareket Partisi ve onun Genel Başkanı, millete hizmet etmek, millete proje üretmek, millete eser üretmek için vardır. İşimiz biter, kenara çekildiğimiz zaman da sabah akşam bunların reklamını yapacak insanlar da değiliz.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Kaşıkçı, sözlerimizi tamamlayalım.

LÜTFİ KAŞIKÇI (Hatay) – Teşekkür ederim Başkanım.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki, teşekkür ediyorum.

Evet, kısaca, çok kısa Sayın Gaydalı. Artık burayı geçelim yani.

Buyurun.

MAHMUT CELADET GAYDALI (Bitlis) – Teşekkür ederim.

Sayın Kaşıkçı, kesinlikle ben sizi ne aşağılayıcı ne de kendini üstten gören biri olarak bu ifadeyi kullanmadım. İfademde şunu arz etmeye çalıştım: Sayın Yavuzylmaz da demin bahsetti, bir yolun çöküşünden bahsetti; istenirse böyle, tereyağından kıl çekilmiş gibi sorumlu bulunur; ha, istenmezse üstü örtülür. Bütün olay bu, ben buna getirmek istedim, yoksa kesinlikle sizin ifadeniz değildi.

Şunu da söyleyeyim: Cezadan bahsettiniz. Ceza kesiliyor kardeşim; ceza, halka kesiliyor, ben bu kadar söyleyeyim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki, teşekkür ediyorum Sayın Gaydalı.

Sayın Genel Müdürüm, bu diğer önerilerle ilgili, bulgularla ilgili sayın vekillerimizin sormuş oldukları soruları not aldınız, ben geneli üzerinde görüşmeler tamamlandıktan sonra size söz verdiğimde bunları yanıtlarsınız.

Evet, böylelikle 2017 yılının önerilerinin görüşmeleri tamamlanmıştır.

Şimdi 2018 yılı önerilerinin görüşülmesine biz başlıyoruz.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünün 2018 yılı Sayıştay denetim raporunda yer alan diğer bulgu ve önerilerin yerine getirilmesi.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Yanıt için buyurun.

TCDD GENEL MÜDÜR YARDIMCISI İSMAİL HAKKI MURTAZAOĞLU – 8,2’de yer alan diğer bulgu ve önerilerin de yerine getirilmesinde azami hassasiyet gösterilecektir.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Evet, teşekkür ediyorum.

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

Diğer bulgu ve önerilerden görüşülmesini istediğiniz var mı?

Sayın Sertel, buyurun.

ATİLA SERTEL (İzmir) – 2017’de de vardı, 2018’de de bulgu 6; bu lojistik hadisesiyle ilgili soruyu sormak istiyorum.

Şimdi, burada Sayıştay, lojistik merkezlerinin verimli işletilmediğini, zarar eden kurumun zararına zarar kattığını savunuyor, vurguluyor. Ben sorularımı sorayım, yoruma fazla gerek duymuyorum: Bugüne kadar hangi illerimizde kaç adet lojistik merkezi yaptınız? Yapılan lojistik merkezlerinin toplam maliyeti ne oldu? Bu yapılan lojistik merkezlerinden hangileri ne kadar kâr etti, hangileri ne kadar zarar etti? 25 lojistik merkezi tamamlandığında, iş bittiğinde toplam maliyeti ne olacak? Son olarak, bu lojistik merkezlerinin kendilerini ne zaman amorti edeceğini ve kâra geçeceğini düşünüyorsunuz?

Yine, bir önceki öneride Eskişehir İnönü kesimi ve alt yapı işlerinde fazladan yapılan ödemeden bahsediliyordu, burada, bu öneride bununla ilgili mahkeme sürecinin devam ettiğini söylüyorsunuz. Benzer bir durum da 2019 yılı Sayıştay raporuna da baktım ben, orada da dikkatimi çekti, orada da şöyle diyor: “Van Gölü Feribot Müdürlüğü ihtiyacına binaen 15 Temmuz 2011 tarihinde 47,3 milyon avroya sipariş edilen, 3,5 milyon avro ilave iş artışı verilen 2 adet 50 vagon taşıma kapasiteli feribot alımı, yine bunlara ait iskele onarımı ile tevsi onarım tesislerin yapımı, kalan işlerin sözleşmesinin tasfiye süresinde fazla ödeme yapılıyor, ne yazık ki tahsil edilemiyor.” deniliyor. Toplamda 680 bin avroyu bulan ancak alacak ve fazladan ödeme için yüklenicinin makinelerine el konulsa da, bu makinalar Devlet Demiryollarının adına tescil edilmediği için tekrar elinizden alınacak. Durum tespit heyetinin hatasından kaynaklanan bu durumu Sayıştay özetleyerek anlatmış, merak edenler detaylarına bakar, siz de bakmışsınızdır zaten. Benim merak ettiğim, bu yükleyiciden olan alacaklarınızı tahsil ettiniz mi?

Yine, bu ihaleden doğan alacaklarınızın toplam tutarı nedir? Tahsil ettiniz mi veya nasıl edeceksiniz? Yine, tahsilat için hangi girişimlerde bulundunuz? Bu fazladan ödeme ve kuruma açılan zarar için durum tespit heyetindeki kişilere idari ve adli soruşturma açıldı mı? Açıldıysa sonucu ne oldu?

Ayrıca, Sayıştay raporunun içerisinde Devlet Demiryollarının arazilerine el konulduğu, işgal edildiği; İstanbul'daki arazilerde çok sayıda yapının bulunduğu söz konusu. Mesela, 12'inci bulguda diyor ki: "İstanbul ili Arnavutköy içerisinde bulunan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Birinci Bölge Müdürlüğü bünyesindeki taşınmazlar ile ilgili imar uygulaması konusunda gerekli değerlendirmelerin yapılmaması..." Sizin o kadar çok malınıza, mülkünüze el koymuşlar ki şaşırılmak elde değil. Yani bunun üzerinde, sizin, Devlet Demiryollarının mülkünün üzerinde bir adet benzin istasyonu var, 104 adet fabrika var. Bu fabrikaları nasıl kurdular, nasıl yaptılar? Yani buralar nasıl işgal edildi? İşgal edilirken Devlet Demiryollarının Genel Müdürlüğü neredeydi? Genel Müdür neredeydi, Türkiye'de miydi? Bu Arnavutköy olayı bu kadar işgale uğradı da nasıl haberi olmadı, bunu da merak ediyorum ben, çünkü Sayıştay, bunu çok ayrıntılı bir biçimde yazmış, demiş ki: "Hadımköy Mahallesi 4.975 parsel sayılı 56 dönüm yerde, Ömerli Mahallesi'nde 743 parselde 56.904 metrekare, sonra 3194 sayılı İmar Kanunu'nun 18'inci maddesiyle 107 parselde dönüşmüş.." falan. Yani sizin bütün arazilerinize, en kıymetli arazilerinize el koymuşlar ve siz onları alamıyorsunuz geriye öyle mi?

TCDD GENEL MÜDÜRÜ ALİ İHSAN UYGUN – Değil.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Böyle diyor Sayıştayın raporunda, sayfa 68 ve 69, bulgu 12. Şimdi, bununla ilgili sizin bilgi vermenizi istiyorum. Yani "Bu imar uygulaması sonucunda oluşan parseller sanayi ve ticaret alanlarında kalmış ve 106 adedinde de üçüncü şahıslara ait yapılar bulunmakta; 104 adet fabrika bulunmasından dolayı kurum tarafından kullanılması da mümkün bulunmamaktadır." diyor. Yani bütün bunları okuduğum ve anladığım kadarıyla Devlet Demiryollarının Arnavutköy'deki, Bölge Müdürlüğündeki arazilerine el konulmuş; bununla ilgili de bilgi istiyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Teşekkür ediyorum Sayın Sertel.

Buyurun Sayın Kaşıkçı.

LÜTFİ KAŞIKÇI (Hatay) – Başkanım, teşekkür ediyorum.

2018 yılı ile ilgili bazı bulgular var, onlarla ilgili Sayın Genel Müdüre bazı sorularım olacak, bunları cevaplamasını isteyeceğim ancak soruya geçmeden önce konunun bütünlüğünün anlaşılması için konunun ne olduğunu izah edip ondan sonra sorumu yönlendirmek istiyorum.

Mersin Limanı'nda mülkiyeti Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarına ait olan bir liman vardı ve bu liman özelleştirildi. Bu limanın özelleştirme işlemi yapıldıktan sonra özelleştirmenin dışında kalan bir alanın varlığından bahsediyor Sayıştay, ki bugün itibarıyla yaklaşık 14 dönüm bir alan. Özelleştirme dışında kalan ve mülkiyeti hâlâ Devlet Demiryollarına ait olan bu alan, yaklaşık on dört yıldır Mersin Limanı'nı alan firma tarafından yükleme-boşaltma faaliyetleri yapmak için kullanılıyor. Mersin Limanı'nda böylesine büyük bir alan gerçekten çok kıymetli bir alandır diye düşünüyorum. Şimdi, "Bu alanın kira bedeli ne kadar olur?" diye İskenderun Limanı'ndan bir bilgi aldım. İskenderun'da metrekaresinin aylık olarak 2,36 TL olduğu şeklinde bir rakam verdiler bana ama Mersin'de bu kira bedelinin daha yüksek olacağı değerlendiriliyor. Ben İskenderun Limanı'ndan almış olduğum bu metrekare fiyatından yola çıkarak şöyle bir hesaplama yaptım: Mülkiyeti hâlâ Devlet Demiryollarında olan özelleştirme dışındaki bu alan, yaklaşık on dört yıldır bu limanı alan firma tarafından kullanılıyor. Dolayısıyla, bizim bu firmadan buradaki işlemlerinden dolayı geriye dönük bir ücret almamız gerekiyor, ki Sayıştay da onu söylüyor. Bakın, İskenderun Limanı'na göre bir hesaplama

yaptığımız zaman, sizin şu an kurumunuza ait olan limandaki bu alanın aylık kiralama bedeli 28 bin lira çıkıyor, ki bir yıllık 340 bin lira. Geriye dönük hesaplama yaptığımız zaman da yaklaşık on dört yıldır bura kullanılıyor, 4 milyon 700 bin lira gibi bir rakam karşımıza çıkıyor. TCDD, Mersin Limanı'ndan, bu alanın kullanımıyla ilgili geriye dönük bir kira bedeli almak için bir çalışma başlattı mı? Çünkü Sayıştay "Bu parayı alın kardeşim, bu sizin hakkınız." diyor; bununla ilgili bir soru sormak istiyorum. Hatta şu bile teklif edilebilir yani bu 4 milyon 700 bin lirayla Mersin Limanı'nı alan bu firma, Mersin'de, Torosların eteğinde bir köyde çok güzel bir okul da yapabilir, "Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları" ismini de verebilir.

İkinci konu, ben bu feri taşımacılıkla ilgili çok fazla bilgi sahibi biri değildim ancak gerek Sayıştaydan gerekse yapmış olduğum araştırmalardan bizim yük taşımacılığında trenlerimizi feribotlarla taşıdığımızı da yeni öğrendim ve çok da güzel bir uygulama gerçekten. Özellikle Marmara Denizi'nde Devlet Demiryolları bu feribotlarla trenlerin taşınması işlemini yapıyor. Şöyle bir hususa karşı karşıya kaldım: Marmara Denizi'nde, Ege Bölgesi'nde üretilen ürünlerin Kapıkule'ye gitmesi için bir hat var, mevcut bir hat. Nedir bu hat? Önce bizim yük taşımacılığı yapan trenlerimiz Derince Limanı'na gidiyor, Derince Limanı'ndan feribotlara bindiriliyor, Derince Limanı'ndan hareket eden feribot Tekirdağ Limanı'na geliyor; tren, Tekirdağ Limanı'ndan yeniden konvansiyonel hatta geçiş yapıp Kapıkule'ye gidiyor. Bu, müthiş bir olay gerçekten bundan dolayı tebrik ediyorum. Çok da zor bir iş olduğunu yine yapmış olduğum çalışmalar sırasında öğrendim fakat bu güzergâhın uzun bir güzergâh olduğunu... Hani "Manisa'dan bir yükün trene bindirilip Derince'ye gitmesi, Derince'den feribota bindirilmesi, feribotun Tekirdağ Limanı'na gelip yeniden trenin konvansiyonel hattan Kapıkule'ye gitmesi işlemini biz kısaltabilir miyiz?" diye Devlet Demiryolları bir çalışma yapmış. Evet, kısaltabiliriz, yeni bir alternatifi yol var. Neresi? Derince'ye gitmeyelim, Bandırma'ya bir feri kapak yapalım; Manisa'dan gelen yük trenlerimizi ve Ege Bölgesi'nden gelen yük trenlerimizi Bandırma'dan feribota yükleyelim, direkt karşıya, Tekirdağ geçelim. Dolayısıyla, yol kısalacağı için bizim Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları olarak bu feribot hizmetini yapan firmaya ödeyeceğimiz rakam da aşağı düşecek.

Rakamlara baktım, gerçekten çok ciddi miktarda yani Derince hattını kullanırkenki rakamlar ile Bandırma hattını kullandığımız zamanki rakamlar gerçekten ciddi rakamlar, hatta şunu söyleyeyim: Siz şu an bu taşımacılığı Derince Limanı üzerinden yaptığınız zaman zarar ediyorsunuz ancak Bandırma Limanı'ndan bu taşımacılığı yaptığınız an kâra geçeceksiniz. Önlem de almışsınız, çok güzel bir ihale çıkartmışsınız bu feri kapak meselesinde. İhale yapılmış, bir firma almış, firma bu işi bitirmiş ancak şunu gördüm: Kesin kabul aşamasında bir problem yaşanmış, bir türlü firma ile kurumumuz kesin kabul meselesini çözememiş. Ben, aslında bir an önce bu kesin kabul meselesinin çözülüp, bu test kapaklarıyla ilgili bazı hidrolik testlerin yapıp bu güzergâhın, bu Bandırma-Tekirdağ güzergâhının faaliyete geçmesini kurumumuzu da kâra geçireceği için önemsiyorum. O yüzden şu an soruma geleyim, feri kapaktaki hidrolik test meselesi ne oldu? Faaliyete aldık mı, kesin kabulü yapıldı mı? Sorum bu.

Son sorum da şu: Yine 2018 yılına yönelik, 2013 yılında 8 tane kar küreme aracı almışız. Çok da yüksek rakamlar ki mecbur bu rakamları vereceğiz çünkü yurt dışından bunu ithal ediyoruz, 14 milyon 800 bin avro. Bu 8 aracı getirmişiz, parasının yüzde 80'ini ödemişiz, daha sonra 8 aracı getirip "Önce bir test sürüşü yapalım, bunlar bizim sistemimize entegre olabilecek mi?" diye bu araçları Sivas'ta ve yanlış hatırlamıyorsam Erzurum'da bizim TCDD'nin kendi personeli bir teste tabi tutmuşlar. Test sonucunda bu 8 aracın bazı mekanik aksamlarında problem olduğu tespit edilmiş; dolayısıyla, kar küreme faaliyetlerini bu araçların yapamayacağı yine kurumunuz tarafından tespit edilip bu araçlar TCDD'ye ait bir hangara getirilip koyulmuş. Firmaya, yurtdışına yazı yazmışsınız "Kardeşim, gelin bu araçlarınız bizim sistemimizle entegre olmadı, burada teknik bir problem var; bu teknik problemi

giderin.” demişsiniz. Oradan sonrası Sayıştay raporlarında kapalı olduğu için soruyorum: Bu araçlarımız firma tarafından gelip teknik özellikleri giderilip bizim sistemimizle entegre olup daha sonra bizim yerel hattımızda çalışmalara başladı mı? Üçüncü sorum da bu.

Teşekkür ediyorum Başkanım.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Kaşıkçı.

Buyurun Sayın Çelik.

KEMAL ÇELİK (Antalya) – Sayın Başkanım, Devlet Demiryollarının çok değerli mensupları, Sayın Genel Müdür; hepiniz hoş geldiniz.

Sayın Başkanım, benim bir toplantım olacak; onun için geneli üzerinde zaten çok kısa bir konuşmam olacak.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki.

KEMAL ÇELİK (Antalya) – Onun için geneli üzerine başlıyorum.

Devlet Demiryolları teşkilatımız tabii ki, gerçekten, yüz doksan dört yıllık bir kurum ve bu teşkilatımızın kadrosu da gelecek vizyonu olan, planı programı olan bir kadrodur yani dün de öyleydi, bugün de öyle; Devlet Demiryollarının bu önemini belirtmek lazım.

Bugün burada yapılan eleştiriler de zannediyorum kurumumuz açısından da faydalı olmuştur. Kurumumuz bu eleştirilerin hepsini gayet iyi bir şekilde değerlendirmelidir. Tabii ki Devlet Demiryolları planı hazırlar, projeyi hazırlar, stratejisini hazırlar, siyasi iradeye sunar, siyasi irade de bunu uygular. Tabii yani bitirenler başlayanlardır, uygulayanlardır; bu başlama, bitirme son yıllarda AK PARTİ iktidarına nasip olmuştu, bu bakımdan biz de çok mutluyuz.

Tabii, burada çok güzel bir başarı var. Yerli ve millî teknolojiler yani savunma sanayisinde olduğu gibi Devlet Demiryolları açısından da gelişmiştir; bu, genel sanayimize olan bir katkıdır, çok önemli. Demir yollarının sanayisi gelişmiştir, yan sanayisi geliştirilmiştir; bu, Türkiye açısından çok önemlidir. Rayların yerli üretim olması bizim açımızdan çok önemlidir. Tabii, benim en çok bugün mutlu olduğum olay, Raylı Ulaşım Teknoloji Enstitüsünün kurulmasıdır yani bilimsel olarak da buna yaklaşmamızdır, bir de İTÜ’yle teknolojik iş birliği ve danışmanlık faaliyeti de çok önemlidir. Yani üniversitelerin bu teknoloji işine girmesi bize göre çok önemlidir.

Türkiye, artık demir yolları teknolojisini ihraç eden bir duruma gelmiştir. Bu bakımdan diğer Genel Müdürlerimizle beraber Sayın Süleyman Karaman’a da özellikle ben çok teşekkür ediyorum ve gerçekten fedakârca, cesurane bir şekilde bir hamle başlatmıştır; kendisini kutluyorum burada, o hakkı da teslim edelim.

Bu arada, tabii ki, bizim Türkiye’nin bir şansı var. Demir İpek Yolu’nun güzergâhı üzerinde olması da Türkiye’mizin bir şansdır; bunu da çok iyi değerlendiriyoruz ve değerlendirmemiz lazım. Yani uluslararası küresel dünyada Türkiye’nin gücü açısından bu da son derece önemlidir.

Ben, sadece bir konuya değineceğim. Şimdi, tabii ki, bu demir yollarında ekonomimizi düşüneceğiz, ulaşımı düşüneceğiz, lojistiği düşüneceğiz, ticareti düşüneceğiz. Şimdi, Ankara’dan İstanbul çok önemli, Ankara-İzmir çok önemli, Ankara-Konya-Mersin çok önemli ama şöyle bir şey var: Yani Konya-Antalya, daha doğrusu şöyle diyelim, Antalya, Konya, Aksaray, Nevşehir, Kayseri; bu, turizm açısından son derece önemli ama burada planlanan yeni hızlı tren projelerinde “Yani ilerde yapacağız ama ne zaman yapacağız da bilmiyoruz.” gibi bir şey olmuş ama bence buna önem verelim. Antalya’daki turizmin, Kapadokya’ya geliş gidişini sağlamamız lazım çünkü turistler de tren kültürü son derece yüksektir. Bu, bizim açımızdan, Türkiye açısından çok önemli, hatta Afyon-Antalya olayı

aynı zamanda belki de İzmir-Antalya irtibatını da sağlayacak... Yani Türkiye, artık turizmde çok büyük gelir elde eden bir ülke ve turizm açısından cazip bir ülke, turizm ulaşımı açısından da bu söylediğim Antalya merkezli güzergâhların... Yani Antalya'dan İzmir'e çabuk gidebilsin, İzmir'den gelebilsin, efendim, Konya'ya gitsin, Kayseri'ye kadar gitsin, Kapadokya değerlendirilsin. Bunu da bir an önce değerlendirmemiz, projeye almamız, öncelik vermemiz... Yani ben "Şu daha önceliklidir." demek istemiyorum, söylemek de doğru değil ama Devlet Demiryollarının önceliğinin olmasını teklif ediyorum, hatırlatmak istiyorum ve Sayın Genel Müdürüm, şahsınızda kurumunuza geldiğimiz bir düzey açısından çok teşekkür ediyorum, hepsini kutluyorum. İnşallah Türkiye, artık küresel bir güçtür yerli ve millî teknolojisiyle ve hepimiz... Tabii, eleştiriler var burada, olacaktır bunlar, sizin de bunları çok iyi değerlendirmemiz lazım.

Ben başarınızın devamını diliyorum, hepinize teşekkür ediyorum, sağ olun.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Çelik.

Buyurun Sayın Yavuzylmaz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ben de hem 2018 yılı bulgusuyla ilgili hem de biraz geneli üzeriyle de tamamlayacağım, belki geneli üzerinde burada olmayabilirim çünkü.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Evet, bulgu Sincan-Ankara-Kayaş hattının yeniden inşa edilmesi. Sinyalizasyon ve telekomünikasyon işlerinin tamamlanılacak şekilde iş programının yapılmaması ve kısmi geçici kabul tutanağının onaylanmamasıyla ilgiliydi, bunu alt komisyonda görüşmüştük. Alt komisyonda sinyalizasyon işlerinin bitip bitmediğini sorduğumuzda gelen yanıt şuydu: Bu Başkentray Projesi'nin işlerinin yüz otuz dokuz günlük süre uzatımıyla birlikte bitim tarihinin 19 Mayıs 2020 olarak belirlendiği yanıt olarak verilmişti.

Şimdi, burası, bu hat neden önemli? Bu hat aynı zamanda Marşandiz Tren İstasyonu'nun da bulunduğu hat, yani aynı zamanda 9 vatandaşımızın hayatını kaybettiği tren kazasının olduğu hat. Şimdi, bu tren kazası neden olmuştu? Çoklu ray sistemlerinin içinde manuel olarak demir yolları yetkilisi görevlisinin sadece eliyle yaptığı makas değişikliklerindeki hatanın bir neticesi olarak can kayıpları yaşanmıştı. Sadece can kayıpları mı yaşandı? Hayır, onların yanında da aynı zamanda maddi kayıp yaşandı. Yine Sayıştay raporlarına göre, bu tren kazasında pert olan yüksek hızlı tren setlerinin yarattığı maddi kayıp 114 milyon lira ve bu 114 milyon lirayla ilgili olarak da hiçbir sigorta yapılmamış, sigorta yok. Yani 114 milyon lira âdeta yok oldu, hazine kaynağı daha önce bu tip kazalar veya olasılıklar hesap edilmediği için âdeta heba edildi. Can kayıpları zaten telefisiz, bir yandan da bu tip maddi kayıplar. Ne var devlet demiryollarında? Dâhilî Fon adı verilen bir fon oluşturulmuş. Nedir dâhilî Fon? Sigorta yapmıyorsunuz aslında, her yıl belirli bir miktar olasılıklara, kazalara binaen bir pay ayırıyorsunuz ama netice itibarıyla sigorta fonlaması aslında gerçekleşmiyor ve dolayısıyla her kaza ya fondan yine bütçenizden veya ya da yine cebinizden yeni bir bütçe yaratmak suretiyle, yeni hızlı tren setleri satın almak zorunda kalarak süreci geçiriyorsunuz. Benim soracağım, Varlık Fonu bünyesinde kurulan Türkiye Sigorta kapsamında demir yolu araçları, yüksek hızlı tren setleri, vagonlar, lokomotifler veya diğer demir yolu araçlarının sigortalanması süreci başlatılmış mıdır, böyle bir planlama var mı, bu yönde girişimlerimiz yapılmakta mıdır?

Diğer bir konu Sincan-Ankara-Kayaş hattının sinyalizasyon işleri tamamlanmış mıdır, yapım işleri bütünüyle tamamlanmış mıdır? Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı kamu-özel iş birliği projesi kapsamında inşa edilip 29 Ekim 2016 tarihinde de hizmete açılmıştı. 2018, 2019, 2020 ve 2021 yılında geldiğimiz güne kadar giden yolcu sayıları ne kadardır? Aynı zamanda buradaki iş Cengiz-Kolin-Limak

ortaklığına verilmişti, aynı zamanda da kendilerine 2.500 araçlık bir otoparkı ve 50 bin metrekairelik de bir dükkân alanı verildi yani bir AVM de onlara tahsis edildi. Buradaki yine bu otoparktan ve AVM’den elde ettikleri gelir size beyan edildiyse yine bu geliri de sizden talep ediyorum.

2018 yılında kurumun zararı 2 milyar 557 milyon 962 bin 517,39 lira. Bu zararın 133 milyon lirası uzun vadeli faiz gideri ve 353,7 milyon lirası da uzun vadeli kur farkı gideri yani kurumun zararının belirli bir bölümü Türkiye’de ekonominin kötü yönetilmesinden de kaynaklanıyor, bunu da ortaya koyalım. Ancak kurumun, tabii, üzerinde, bu sorumluluğundan kurtulamıyor çünkü bakın, yine bir Sayıştay bulgusu, “Çok sayıda projenin sözleşmelerinde öngörülen sürenin yaklaşık 2 veya 4 katı sürede tamamlanması.” diyor.

Şimdi, önceki bulgulara baktığımız zaman görüyoruz ki projelerin altyapı projeleri gerçekçi bir şekilde hazırlanmıyor, hazırlatılmıyor veya kontrol edilmiyor; diğer taraftan, iş bitim süreleri de gerçekçi bir şekilde tespit edilmiyor. Bunlar sistematik bir şekilde yapıldığında bunun adı “ihaleye fesat karıştırma”dır, bunun adı “ihalenin edimine fesat karıştırma”dır, bu kadar nettir, çünkü sürelerin uzayabileceğini bilen firmalar ona göre fiyat verir, demir yolu hattının güzergâhının değişeceğini bilen firmalar ona göre teklif verir, işi alır, düşük adetli gösterdikleri birim fiyatları yüksek fiyat yazdılsa keşifteki o artışlarla birlikte ülkenin hazinesini soyarlar. Bu klasik yöntemin de bütün emareleri Devlet Demiryollarının işlerinde görünüyor.

Soru: Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğüne bağlı kiracılardan kiralardan yüzde 80’e yakınında indirim yapıldığı coronavirus sürecinde ancak bölge müdürlüklerine bağlı kiracılara yüzde 12 oranında zam yapıldığı belirtiliyor. Aynı Bakanlığa bağlı hava yolları kira kiracılarına ise kira silme, erteleme gibi bazı kararlar alınmıştı, tam kapanma günlerinde bile kiralari almaya devam ettiği ifade ediyor Devlet Demiryollarının. Ben bir soru olarak soruyorum doğru mudur diye.

Aynı zamanda İstanbul’da Bostancı Yaya Köprüsü Projesi talebi var size gelen; Kadıköy ve Maltepe ilçelerini doğrudan etkileyen bir konu. Bostancı ve Altın-tepe mahallelerini ayıran sınır konumunda yer alıyor bu proje talebi, Maltepe’nin Altın-tepe Mahallesi’nde yaşayan binlerce insan Marmaray yapımı sonrasında Bostancı Mahallesi ve Marmaray istasyonuna erişim problemi yaşıyor, yaklaşık 1 kilometre fazladan yürüyerek ulaşabiliyorlar. Bostancı ve Altın-tepe Mahallesi arasından geçen Çamaşırcı Deresi üzerinde bulunan dere geçiş köprüsü Marmaray hattının inşaatı aşamasında kaldırılmış olup imalatlarının bitmesi sonrasında bu alanda herhangi bir geçiş yolu kalmadı. Maltepe’deki halk dayanışmasından gelen taleple Kadıköy ve Maltepe ilçelerini birbirine bağlayan yaya köprüsü projesi hazırlandı, köprü Devlet Demiryolları tahsisli alanda ve kadastral boşlukta yer alıyor. Çalışmalar sırasında Devlet Demiryolları, İSKİ, Kadıköy Belediyesi ve Maltepe Belediyesi yetkilileriyle görüşmeler yapılarak bu proje başlatılıyor; Devlet Demiryollarından izin isteniyor vatandaşın bu eziyetini ortadan kaldırmak için ancak Devlet Demiryollarıyla yapılan görüşmeler sonucunda yetkililer sürecin sonunda söz konusu alanda yaya üst geçit projesinin yapılmasına izin vermiyor. Bu konuyla ilgili sizden izin talep ediyoruz. Vatandaş 1 kilometre yürümek zorunda bırakmak toplu taşımalara ulaşırken gerçekten çok büyük bir haksızlık. Hem Devlet Demiryollarının oradaki alanı uygun hem de kadastral olarak orada bir boşluk var; dolayısıyla proje de zaten hazır. Ha, belki revizyonunuz, talebiniz olabilir, bunların hepsi konuşulur ama vatandaşlarımızı bu sıkıntıdan kurtaralım.

Zonguldak Çaycuma İstasyonu’nun güney ve kuzey makas başındaki hemzemin geçitlerle ilgili daha önce sizinle görüşme de yapmıştık ancak bir sonuç alamadık yani yedi yıldan beri birçok aşamadan geçti ama bir türlü tamamlanamadı yani projesi tamamlanıp somut anlamda adımlar atılamadı. Bu iki

geçitte biz Zonguldaklılar olarak kesinlikle üst geçit istemiyoruz, biz büyük araç geçişi olmaksızın alt geçit istiyoruz, bunun da mümkün olduğunu biliyoruz çünkü üst geçitlerin çok de kullanılmadığı ortada trafik kaza istatistiklerine bakıldığı zaman, bu talebimizi değerlendirmenizi istiyorum.

Aynı zamanda Zonguldak'la ilgili çok önemli bir konu, Zonguldak Havalimanı'nda uçuşlar başladı, havaalanımız Çaycuma ilçemizin sınırları içinde Saltukova beldemizde bulunuyor. Dolayısıyla Zonguldak ve havaalanı arasında yaklaşık 60 kilometrelik bir mesafe oluşuyor. Aynı zamanda Bartın ve Karabük'ten de yine yolcular bu havaalanına ulaşmaya çalışıyor. Ortada büyük bir zaman kaybı var. Eğer metro hattı gibi tren seferi konabilirse uçuş saatlerine uygun olarak Zonguldak ve Karabük ve havaalanı arasında, havaalanının işlerliği artacak dolayısıyla orada ciddi anlamda bir kazanım sağlanacak, aynı zamanda da trenlerde de doluluk oranı oluşacak. Türk Hava Yolları bu bakımdan haftanın her günü olmasa da birçok gününe bu seferleri, uçak seferlerini koydu, sizden böyle bir talebimiz var.

Yine, Ankara-Zonguldak tren hattının bütünüyle ne zaman işler hâle geleceğini soruyoruz. Yıllar yıllar oldu yani ben 10 yaşındaydım trenle Ankara'ya geliyorduk Zonguldak'tan. Uzunca bir süredir bu hat kapalı vaziyette. Dolayısıyla yani bir kısmındaki bir problem nedeniyle Ankara'ya ulaşamıyor Irmak hattıyla ilgili, Irmak hattı ne zaman tamamlanıp tam ve işler bir şekilde Zonguldak-Karabük ve Ankara hattı tamamen işler hâle gelecek?

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Süreniz doldu Sayın Vekilim.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Bir dakikayla tamamlıyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Yine bölgemizi ilgilendiren özellikle Zonguldak-Bartın-Amasra-İç Anadolu'nun Karadeniz'e ulaştığı en kısa yol. Bu yolda da Safranbolu da dâhil olmak üzere gerçekten turistik gezilip görülebilecek pek çok yer var. Bölge turizmini de canlandırmak adına alt komisyonda konuşmuştuk, bir Karaelmas Ekspresi veya Doğu Ekspresi gibi isim vermek gerekirse bir Batı Ekspresi konusundaki taleplerimiz veya çalışmalarınız hangi aşamada? Bu çalışmalarının içinde mutlaka Zonguldak'ın ve mutlaka Bartın'ın olması gerekiyor. Sadece Çankırı'ya kadar giden bir hattı biz kabul etmiyoruz; bu hat Çankırı'dan devam etmeli, Karadeniz'e kadar ulaştırılmalıdır diyorum.

Ben çalışmalarınız için teşekkür ediyorum. İş barışı konusunda büyük problemler var, bunlarla ilgili olarak sizinle ayrıca randevu alıp da görüşeceğiz. Özellikle koronavirüs süreci dâhil olmak üzere demir yolu çalışanlarının taleplerine daha sıcak yanıtlar vermeniz, demir yolu çalışanları arasında iş barışını da artıracaktır. “Sürgün” diye ifade edilen uygulamalardan da bir an önce vazgeçmenizi istiyorum çünkü her çalışanın, her emekçinin bir ailesi var, çocuğu var, çocuğu var. Tabii ki isyanını dile getirecek ama bunun bedeli işten uzaklaştırılmak, aç bırakılmak olmamalı diyorum, çalışmalarınızda başarılar diliyorum.

MAGLEV treniyle ilgili de bir vizyon çalışma planınız var mı? İlave olarak şunu söyleyeceğim...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – On dört dakika oldu.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Geneli üzerinde söz almayacağım. Biz, KİT alt komisyon toplantısı yaptık, bence tarihe geçen bir toplantıydı, onu vurgulayayım; zannediyorum yedi saat kadar sürmüştü, çok detaylıydı. Evet, üst komisyona pek bulgu çıkmadı aritmetik oy, siyasi partilere dağılımından dolayı ama özellikle Devlet Demiryollarının toplantı odası dâhil o kadar tarihî binaları var ki çok kıymetli; ben onların da üzerine titremenizi sizden istiyorum.

Tekrar çalışmalarınızda başarılar diliyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Peki, teşekkür ediyorum Sayın Yavuzyılmaz.

Sayın Yaşar, buyurun.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) - Teşekkür ederim, ayrıca Mevlüt Hocam da sırasını verdi, ona da teşekkür ediyorum.

Benim Genel Kurulda konuşmam var, onun için geneli üzerinde söyleyeceklerimi de bu madde üzerinde ifade etmek istiyorum.

Sayın Genel Müdürüm, bizim Sivas-Samsun demir yoluyla ilgili 220 milyon hibe almışız, bunun tamamını kullanamadığımızı öğreniyoruz. Ne kadarını kullanamadık, neden kullanamadık? Şu an deneme üretimleri devam ediyor, bendeki rakamlara göre burada 72 milyon avroyu kullanamamışız zamanında bu proje bitirilemediği için. Bu hibe olduğu için aynı zamanda devletimiz adına da bir kayıp olarak düşünüyorum, bunun iyi irdelenmesi lazım.

İkincisi, Ankara-Samsun yani bugün, Doğu Karadeniz'e açılan hızlı tren, adına hızlandırılmış tren deyin, ne dersiniz, bununla ilgili bir çalışmanız var mı, ne aşamada? Yine, özellikle Doğu'yu Batı'ya bağlayan, Batı'yı Doğu'ya bağlayan mesela, Samsun-Sarp, Samsun-Hopa demir yoluyla ilgili bir düşünceniz var mı? Biz de biliyoruz ki, artık bütün dünyanın gözü Doğu'da; zaten verdiğiniz rakamlardan da özellikle Asya'ya ciddi oranda taşımaların arttığını siz de ifade ediyorsunuz. Dolayısıyla bu hattın projelendirilmesi dâhil bir projeksiyonunuz var mı? Ne zaman başlarsınız?

Yine, tabii, yerli malzemenin kullanılması, özellikle rayların veyahut sinyalizasyon sistemlerinin, vagonların, traverslerin; bu, mutluluk verici bir şey. Çünkü biz de gerçekten, ülkenin dört bir tarafının demir ağlarla donatılmasını istiyoruz. Ama bunun yanı sıra farklı sinyalizasyonlar, farklı şirketlerin üretimleri kullanıldığı için belli sorunlar yaşanıyor; herhâlde, muhakkak bunlar birbirine monte ediliyordur ama yerli, millî olan bir yazılım sisteminin de sistemi rahatlatacağını düşünüyoruz.

Yine, tabii, özellikle bunlar kabul edilebilir cinsten değil yani Pınarhisar'daki menfezin çökmesi veyahut sinyalizasyon hatasından dolayı Ankara'daki kazalar. Neticede, bizim bütün bu eleştirilerimiz sizin bundan sonrasını daha iyi planlayasınız, tedbirler alasınız, bunlarla ilgili çözüm önerileri geliştiresiniz diye. Dolayısıyla bununla ilgili, mevcut hatlar üzerinde bir çalışmanız var mı? Yani daha kaza geliyor demeden, hani biz buna trafikte, kara yollarında "Ölü noktalar." diyoruz -görünmeyen noktalar- bununla ilgili tespitler var. Demir yolunda da herhâlde bu tür şeyler vardır. Bununla ilgili bir çalışmanız var mı? Bununla ilgili bir bütçeniz var mı? Planlama konusunun, projelendirme konusunun üzerinde ciddi oranda bütün arkadaşlarımızla durduk. Ben de, yine, hâlâ ihale öncesinde mutfakta iyi çalışma yapılmasının taraftarıyım. Bazen bizdeki proje bedelleri düşük yani ben buna da bir miktar bağlıyım. Belki ciddi manada buna bir rakam ayrılırsa, projeyi yapan firmalar da böyle mesela üç beş yerde sondaj yapmak yerine, hattın tamamını inceleme konusunda fiyata endeksli... Siz şimdi, elbise yaptırıyorsunuz diyor ki: "Bu paraya, bu kumaş." gibi yani biz, bu manada daha iyi çalışırsak asıl para orada, yani hem maliyet açısından...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Sayın Yaşar, sözlerimizi tamamlayalım.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) - Toparlıyorum Başkanım.

Bu konuyla ilgili bir çalışmanız var mı? Bu konuyla ilgili özellikle mutfakta bu konuyla ilgili, bundan sonraki projeksiyonlarla ilgili mümkün olduğunca proje ve müşavirlik firmaları yan yana ihale edilebilir mi?

Sayın Başkanım, teşekkür ediyorum. Bundan sonraki çalışmalarınızda da başarılar diliyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Ben teşekkür ediyorum.

Sayın Sümer, geneli üzerine geçince ilk konuşmayı size vereceğim, tamam mı?

ORHAN SÜMER (Adana) – Başkanım, benim Mecliste olmam lazım.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Vereceğim, geneline geçiyorum zaten, şu anda geneline geçiyorum.

Sayın Genel Müdürüm, sayın milletvekillerimizin sorularını ve değerlendirmelerini not aldınız; geneli üzerinde görüşmeler tamamlandıktan sonra size tekrar söz verdiğimizde orada yanıtlarsınız.

Önerilerin görüşmeleri tamamlanmıştır.

Şimdi geneli üzerindeki görüşmelere geçiyoruz.

Sayın Genel Müdürüm, sayın üyelerimize sorulan sorulardan yazılı olarak cevap verilmesini gerektiren konularla ilgili yanıtlarınızı tutanakların Türkiye Büyük Millet Meclisinde “web” sayfasında yayınlanmasından itibaren on beş gün içinde bütün üyelerimize, Komisyon Başkanlığımız aracılığıyla iletebilirsiniz.

Şimdi, söz isteyen milletvekili arkadaşlarımıza ben söz vereceğim.

Buyurun Sayın Sümer.

ORHAN SÜMER (Adana) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım. Mevlüt ağabey teşekkür ederim.

Benim sadece kısa, iki sorum olacak ama ondan önce şunu belirtmek isterim: Sene 85-99 arası ben Devlet Demiryollarının kiracılığını yaptım Adana’da. Şimdi, demin birçok arkadaşımız kirayla, alınmamasıyla ilgili ciddi ithamlar yaptı. Ben on beş sene içerisinde Devlet Demiryollarının bir hafta bile bize süre verdiğini görmedim ve inanılmaz da kira ödüyorduk. Adana’da benzin istasyonu var “Eski İstasyon” diye adlandıran bir mevkide, Döşeme Mahallesinde; iki üç yerde kiracılığını yaptım. 2002 yılında AK PARTİ Hükûmetinden sonra, özelleştirmeden sonra ihaleye çıkarttılar birçok bölgede ama daha birçok... Ben şunu anlamakta zorluk çektim: Nasıl tahsil edemiyor Sayın Genel Müdürüm, nasıl para ödenmiyor Devlet Demiryollarına? Çünkü 99’a kadar hakikaten hem çok büyük rakamlar üzerinden kira getirisi vardı hem de hiç aksatmadan... Sadece biz değil, bizle beraber orada Devlet Demiryollarında -Tamer Başkanım da biliyor- ciddi anlamda kiracıları var; yanlış mıyım Tamer ağabey?

TAMER DAĞLI (Adana) – Evet, ağabey.

ORHAN SÜMER (Adana) – Sorularım da şöyle olacak: Anadolu ticaret yük ve yolcu taşımacılığı için çok önemli olan Ankara-Aksaray, özellikle biz, bir ay önce Aksaray ilinde Cumhuriyet Halk Partisi milletvekilleriyle organize sanayinde falan iş adamlarıyla görüştüğümüzde Aksaray ve Adana arasında deniz yoluyla ilgili ciddi anlamda taşıma sıkıntısı çekiyoruz “Bizi rahatlatacak.” diye serzenişte bulunmuşlardı. Hızlı tren projesi var mıdır veya varsa hangi durumdadır? Ayrıca Yenice, Mersin, Adana, Osmaniye, Antep projesi hangi aşamada? Bu projelerde limanlara ve yeni yapılan havaalanına bağlantı var mıdır? Tahmini bitiş süresi ne zamandır? 2,9 milyar lira gibi büyük bir bütçe ayrıldığını biliyoruz. Buna ek bir bütçe Bakanlıktan istenecek midir? Proje kapsamında vagon, sinyalizasyon ve sefer sistemleri yerli üretim midir, ithal üretim midir? İthal ediliyorsa hangi ülkeden ithal edilmekte ve ne kadara mal olmaktadır? Bunlara yazılı olarak cevap verirseniz sevinirim.

Başkanım, teşekkür ederim.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU - Teşekkür ediyorum Sayın Sümer.

Sayın Karakaya, buyurun Hocam.

MEVLÜT KARAKAYA (Ankara) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Genel Müdür, Devlet Demiryollarının sayın üst düzey yöneticileri, diğer kamu kurum ve kuruluşlarımız temsilcileri Hepinize hoş geldiniz diyorum.

Tabii, teknik olarak değerlendireceğim birkaç husus var ama onlardan önce hemen şunu ifade edeyim: Sayın Bedri Yaşar “Genel Kurulda konuşmam var.” dedi, ayrıldı; ismimizi de kullanarak özellikle 57’nci Hükümet döneminde yapılan iş, işlem ve faaliyetlerle ilgili konularda sahip çıkılmadığı şeklinde bir ifadesi oldu ama o ifadeyi da arkasından geri düzeltti.

Yine, kayıtlarda yer alması bakımından söylüyorum Milliyetçi Hareket Partisinin bugünkü mensupları hatta geçmişte Milliyetçi Hareket Partisinde bulunmuş olanların, buna Bedri Yaşar Bey de dâhil Milliyetçi Hareket Partisinde olduğu dönemdeki Milliyetçi Hareket Partisinin tüm faaliyetleriyle ilgili eylem ve söylemleriyle ilgili söyleyecek bir şeyleri vardır hepsi de sahip çıkarlar, buna Sayın Bedri Yaşar da dâhil nitekim o da 57’nci Hükümet döneminde Milliyetçi Hareket Partisinin yaptığı faaliyetlerle ilgili açıklamalarda bulundu, onlara sahip çıktı.

Bu düzeltmeyi yaptıktan sonra tabii şunu ifade edeyim; buradaki sunum da ciddi bir talihsizlik yani her paragrafın başında 2003, böyle bir karşılaştırma, mukayeseyle gelmek doğal olarak Sayın Sertel’i, Sayın Yaşar’ı da harekete geçirecektir. Dolayısıyla, burada güzel bir başlangıç değil de ayak vermekten başka bir şey değil; niye 2003? Sayın Genel Müdürün göreve başladığı tarih 2019, 2019’dan itibaren alınabilir, geçen yıl KİT toplantısı yapıldı, o günden bugüne gelişmeler verilebilir ama özellikle 2003 vurgusunun sürekli yapılması doğal olarak burada Sayın Yaşar ve Sayın Sertel’i de harekete geçirip sorgulamasına neden olacak ve buradaki çalışmalarda da biz bunlara cevap vermek durumunda kalmış olacağız.

Burada tabii başka bir şey daha var; ya Sayın Genel Müdürün bu konuşmanın hazırlandığından haberi yok, burada geldi okudu ya da belki dikkat etmedi. Burada, bir kötü niyet olmadığından yine hareket etmek istiyorum. Sonuçta, o yılın, o dönemin Genel Müdürü, Devlet Demiryolları Genel Müdürü Sayın Vedat Bilgin bugün Kabinede Bakan, çok da başarılı bir Genel Müdürlük yaptı o dönemde, ben de Genel Müdürdüm bir KİT’in Genel Müdüryüdüm; dolayısıyla, birlikte çalıştık daha sonra Süleyman Bey’le de hatta biraz önce de onu dedim benim kurumumla Devlet Demir Yolları arasında bir vagon sorunu vardı, Vedat Bey’le çözemedim, daha sonra Süleyman Bey geldi, onunla çözdüm. Dolayısıyla, burada devamlılık esastır, mutlaka Sayın Genel Müdür o mantıkla baktı 2019’da başlayıp 2003’ten tüm kıyaslamaları yaparken ama 2003 öncesi de sonuçta bir Genel Müdürün o kurumla ilgili, hani, devletteki devamlılık esasına dikkat etmesi gereken bir husus. Bir daha bu tür hataların yapılmayacağını, işin siyasi tarafını bırakalım siyasetçiler yapsınlar, yapıyorlar da, yapacaklar da ama yine kendi kurumuyla ilgili bu anlamda çok konuşulduğu için, bize de eleştiri geldiği için şunu söylemek durumundayım. Bir defa Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi 57’nci Hükümet döneminde ihale edildi, kredisi bu dönemde bulundu; ihaleye 17 Eylül 1999’da çıkıldı, 16 Ekim 2000 tarihinde de 437 milyon 177 bin avroya bu ihale bağlandı. Dolayısıyla, Ankara-İzmir Hızlı Tren Projesi’nin fizibilitesi de bu dönemde yapıldı. Marmaray’la ilgili projenin uygulanmasıyla ilgili tüm saffhalar da bu dönemde yapıldı, 9,3 şiddetinde depreme dayanıklılık konusu da o dönemde yapıldı. Dolayısıyla, Marmaray Projesi’nin geçmişine gidersek 1982-83’e kadar gider yani bir kurumun başındaki Genel Müdürün bu tür şeylere -yani siyasetçi bunu söyleyebilir, diğeri cevap verir ama bu şeylere- girerse iş başka tarafa gidiyor. Dolayısıyla, dikkat edilmesi gerektiğini ve bugünkü sunumda bu tür ifadelerin bir talihsizlik olduğunu ifade etmek istiyorum Sayın Genel Müdür ama siyaset yapacaksınız o zaman buradan ayrılırsınız, siyaset yapar söylersiniz. Şu anda da zaten 57’inci Hükümetin o dönemde Devlet Demir Yollarından sorumlu olan partisi de Cumhur İttifakı içerisinde mevcut Hükümetle birlikte gidiyor. Burada herhangi bir sorun yok ama böyle konuları bu tür mecralara getirip tartışma konusu yapmak sizin işiniz değil, bunu çok açık bir şekilde ifade etmiş olayım. Ortada hiçbir şey yok ama bunu biliyor Sayın Süleyman Karaman ve aslında hızlı trenle ilgili bugün Türkiye’de eğer bana sorarsanız hızlı tren konusunda bir nimet varsa külfetini de ağırlıklı olarak hem psikolojik olarak hem de o

dönemdeki sıkıntılar olarak çektiğini düşünüyorum; dolayısıyla, bu noktada çıktı hesabını da verdiğini düşünüyorum. Yeri gelince siyaseten tabii birçok eleştiri yapılıyor, yapılacak dolayısıyla bunda bir şey yok. Dolayısıyla, herkes kendi döneminde birtakım sıkıntıları çekti ve birtakım şeyleri üst üste koyarak bugünlere getirdi. Bu konularda çok daha dikkatli olunması gerektiğini söylemek istiyorum bir daha kayıtlara geçsin diye çünkü -Sayın Yaşar'da yok- Milliyetçi Hareket Partisi kurulduğu günden bugüne yaptığı tüm eylemlerin, söylediği tüm sözlerin arkasındadır; o bugün Milliyetçi Hareket Partisinde olmasa dahi, ayrılmış dahi olsa o günkü Milliyetçi Hareket Partisinde olduğu dönemi herkes savunur ve sayın Bedri Yaşar da onu yapmıştır dolayısıyla diğer konuda da düzeltme yaptığı için kendisini düzeltmeye de ihtiyaç duymuyorum.

Bu noktada bu açıklamalardan sonra bir iki de teknik konuyla ilgili şunu söyleyeyim. Sayın Genel Müdür, “Varlık yönetimi sistemini başlattık.” dediniz, bu çok güzel bir olay yani daha doğrusu belli bir konuda bir şeye dikkat yoğunluğu, konsantr olunduğunu gösteriyor; buna ihtiyaç var ama benim bir tavsiyem daha olacak. Bir de mali yönetim sistemini başlatsanız diyorum çünkü şöyle bilançonuza göz ucuyla bakıldığında, mali yönden gerek finansal durum gerekse faaliyet durumu açısından bakıldığında çok sağlıklı bir görünümün olmadığını, 2019-2020 yılındaki faaliyet sonuçları nedir? Onu ben göremedim yani sunumda da bulamadım, 2017-2018 elimizdeki verilerde var. 2017’de 2 milyar, 2018’de 2,6 milyar lira civarında bir kayıp var ki bu, tabii, önemli bir rakam çünkü aynı yıllardan baktığımızda 726 milyon cironun olduğu bir şeyde 2 milyar zararın edilmiş olması, yine 879 milyar cironun olduğu yerde 2,5 milyar bir zararın olması bu mevcut sermayenin aşındığı anlamına geliyor. Tabii, bu aşınmanın finansal yük üzerindeki etkilerini de görüyoruz; faiz giderlerinde ciddi bir artış meydana gelmeye başlıyor, finansman giderleri cironun yüzde 60’larına 70’lerine kadar gelmiş dolayısıyla diğer konularda da ciddi, çarpık olarak ifade edebileceğimiz hususlar var. Bu devreden KDV olayı nedir? Onu anlayamadım çünkü dönem varlıkların yaklaşık yüzde 50’si devreden KDV olarak Maliyeden alacak şeklinde gözüktüyor. Bu neden tahsil edilemiyor? Tahsil kabiliyeti olmayan bir alacak durumuna mı düştü, ne oldu? Ona da bakmak lazım çünkü önemli bir kaynak ve rasyolar açısından da orada hem 2017 hem 2018, sonraki yıllarda ne olduğunu tabii, buradan görmemiz pek mümkün olmuyor.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Sayın Karakaya on dakikamız doldu.

MEVLÜT KARAKAYA (Ankara) – On dakikamız doldu, ben şeyden de vazgeçmiştim ama bitiriyorum.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Toparlayalım lütfen.

MEVLÜT KARAKAYA (Ankara) – Tamam, bitiriyorum; öyle planladım zaten kafamda on, on iki dakika içerisinde tamamlarım diye.

Sayın Başkan, tekrara da girmek istemiyorum ama genel olarak şöyle ifade etmek gerekirse bu devreden KDV’nin daha sonraki yıllarda akıbetiyle ilgili bir bilgi verebilirseniz bundan memnun olacağım.

Bir de maliyetlerle ilgili özellikle, satış maliyetleri konusunda ilgili burada uygulanan yöntem esas ve sisteme yönelik bir bilgi olursa belki mali tabloları daha rahat, daha sağlıklı değerlendirme anlamında bir katkı sağlayacak diye düşünüyorum. Aldığım notlar vardı bir taraftan da onlara baktım ama bu söyledğim, genel anlamda iletmem gereken hususlardı.

Çok teşekkür ediyorum. Bu görüşmelerin kurumumuza, ülkemize, hayırlara vesile olmasını diliyorum.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Teşekkür ediyorum Sayın Karakaya.

Kıymetli üyelerimiz şu an ekranda gördüğüm kadarıyla 11 üyemiz söz almış bulunmakta, yaklaşık onar dakikadan düşündüğümünden yüz on dakika süre alır, iki saat. Bu konuda anlayış rica ediyorum sizlerden; dolayısıyla, görtüş ve kanaatlerimizi daha makul sürede yaparsınız çok makbule geçer. Çok teşekkür ederim şimdiden hepinize.

Şimdi söz sırası Sayın Durmuşoğlu'nda.

Buyurun.

MÜCAHİT DURMUŞOĞLU (Osmaniye) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Komisyonumuzun çok değerli üyeleri, Devlet Demiryollarımızın çok değerli Genel Müdürü ve Yönetim Kurulu üyeleri, kamu kurum ve kuruluşlarımızın çok değerli temsilcileri; hepinizi sevgiyle saygıyla selamlıyorum. Komisyonumuza hoş geldiniz diyorum.

Ülkemizin yüz altmış iki yıllık köklü ve millî kuruluşu olan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarının son dönemlerde ülkemizde yapmış olduğu yatırımlardan dolayı, emeği geçenlere başta Sayın Cumhurbaşkanımız Recep Tayyip Erdoğan olmak üzere, Başbakanımız Binali Yıldırım Bey'e, Ulaştırma Bakanlığımıza, genel müdürlerimize, tüm çalışanlara teşekkürlerimi iletmek istiyorum.

Demiryolları cumhuriyetin ilk yıllarından İkinci Dünya Savaşı'nın başlangıcına kadar Türkiye'nin kalkınma hamlelerinde temel bir öneme sahip olmuştur; yüksek hızlı ve hızlı demir yolu hatlarıyla birlikte açıldığı günden bugüne milyonlarca insan bundan istifade etmiş, hem ekonomik şartlarla hem de emniyetli, güvenli, konforlu, rahat bir şekilde şehirlerarası ulaşımı sağladığını bilmekteyiz. Ankara merkez olmak üzere Ankara-İstanbul, Ankara-Konya, Ankara-Sivas, Ankara-İzmir ve Yerköy-Kayseri hatları ülkemizin yüksek hızlı tren ağı olarak belirlenmiştir.

2009 yılında Ankara-Eskişehir hattının hizmete alınmasıyla Türkiye, ilk defa dünyada yüksek hızlı tren işleten ülkeler ligine yükselmiştir. 2011 yılında Ankara-Konya, 2013 yılında Eskişehir-Konya ve 2014 yılında Ankara-İstanbul ile Konya-İstanbul arasında yüksek hızlı tren hatları hizmete açılmış ve bu güzergâhtaki 11 ilimizdeki nüfusun yüzde 40'ına hizmet sunmaya başlamasıyla daha konforlu ve hızlı bir ulaşım sağlama imkânına kavuşmuştur.

Yüksek hızlı ve hızlı demir yolu hatlarıyla birlikte vatandaşlarımızın tüm taleplerine cevap verebilecek olan modern hızlı tren garlarının inşasının tamamlanmasıyla birlikte, yüksek hızlı tren talebinin daha da artacağına inanmaktayım. Devlet Demiryolları aynı zamanda yük taşımacılığı, liman işletmeciliği, lojistik köy işletmeciliği, bunun yanında travers fabrikaları gibi fabrikalarıyla da bir kuruluş olmuştur.

Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan liderliğinde Türkiye'yi lojistik üs yapma hedefiyle on sekiz yılda 202 milyar TL yatırımla hayata geçirilen mega projeler sayesinde ülkemiz uluslararası alanda da söz sahibi olmuştur. Türkiye'nin kesintisiz demir yolu taşımacılığına imkân veren Marmaray Boğaz tüp geçişi, Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı ve Çin'in girişimiyle başlatılan Tek Kuşak Tek Yol projesiyle hayat bulan Demir İpek Yolu'yla ihracatımız için de yepyeni bir dönem başlamıştır. Hattın faaliyete geçtiği günden bugüne 16.279 vagonla 19.646 konteynerle 1 milyon 7 bin ton yük taşınması gerçekleştirilmesi ülkemiz adına gurur vericidir.

Türkiye, demir yolu sektöründe bölgesinde çekim merkezi olmaktadır; altyapımız gelişirken diğer ülkelerle iş birliğimiz de gelişmektedir. Böylece Türkiye'nin ekonomik, sosyal ve kültürel gücü de artmaktadır. Demir yolu geliştikçe Avrupa'dan Orta Doğu'ya, Orta Asya'ya kadar trenin geçtiği topraklarda bereket, barış ve sevgi da artacaktır. Türkiye'yi baştan sona, güneyden kuzeye, doğudan

batıya, hatta Türkiye dışında İpek Yolu’nu da hesaba katarak Türkiye’nin hava yoluyla, demir yoluyla ve diğer yollarla ulaşımında çağ atlatan bir anlayışı görüyoruz; bu anlayışın mimarlarına ve emeği geçen herkese teşekkür ediyorum.

Sayın Genel Müdürüm, sanayinin ihtiyaç duyduğu lojistik altyapısının güçlendirilmesi amacıyla yük merkezlerine demir yolu bağlantılarının sağlanmasına yönelik bir vizyonunuz olduğunu biliyoruz. Bu çerçevede Genel Müdürlüğünüz tarafından projesi hazırlanan Adana-İmamoğlu-Kozan,-Sumbas-Kadirli-Osmaniye demir yolu etüt, proje çalışmalarının tamamlandığını biliyoruz; bu anlamda çok teşekkür ediyoruz. Güzergâh üzerinde hâlen 2 tane organize sanayi bölgesi var; bu organize sanayi bölgeleri lojistik altyapısıyla güçlendirilirse hem üretimin artacağına hem de istihdam için büyük alan açacağına inanıyorum.

Buna ilave olarak Sanayi Bakanlığımız Osmaniye Sumbas ilçemizi kalkınmada 6’ncı bölge statüsüne kavuşturdular, bu anlamda teşekkür ediyorum ancak burada, şu anda biz birtakım çalışmaları yaptık, Sanayi Bakanlığı Sanayi Bölgeleri Genel Müdürlüğü çalışıyor. 350 hektarlık bir alanda biz yeni bir OSB, karma OSB kuracağız. Dolayısıyla, şu anda mevcut Kadirli OSB’de 1.700 dönüm var, şu anda 5 bin işçi çalışıyor, üretim var, istihdam var, ithalat var, ihracat var. Dolayısıyla, buraya hazırlanan projenin bir an önce hayata geçirilmesine yönelik 2022 Yılı Yatırım Programı’na alınması yönünde bir de talebimiz var. Tabii ki bunun bölgeye büyük bir değer katacağına inanıyorum çünkü o havzada 350-400 bin insan yaşıyor, arkasında. Hem yolcu hem yük taşımacılığında çok büyük bir ihtiyaç var, bu ihtiyacı karşıladığınızda hem bölgenin cazibesi artacak hem üretim artacak hem de sanayicilerimiz için cazibe merkezi hâline geleceğini inanıyorum. Bu anlamda ben sizlere çok teşekkür ediyorum. Hazırlanan projenin yeniden gözden geçirilerek 2022 Yılı Yatırım Programı’na alınarak yapılmasını talep ediyorum.

Ben hepinize teşekkür ediyorum, sizlere tekrar başarılar diliyorum.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Teşekkürler Sayın Durmuşoğlu.

Sayın Sertel, söz sırası sizde.

Buyurun.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Ben de süreye riayet edeceğim, o yüzden yorumsuz olarak sorularımı sorayım istiyorum.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Teşekkür ediyoruz.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Kurum 2016 yılında 2 milyar 516 milyon 615 bin, 2017 yılında 2 milyar 644 milyon 270 bin, 2018’de 3 milyar 466 milyon 217 bin, 2019’da ise 2 milyar 546 milyon 895 bin lira zarar açıkladı. Zararı her geçen yıl artıyor. Şimdi 2020 ile 2021’i de sizden öğrenmek istiyorum.

Benim gördüğüm kadarıyla Devlet Demiryollarının en önemli problemlerinden biri yatırımların zamanında bitirilmemesi, yani burada en önemli problem, ödenek eksikliğinden mi kaynaklanıyor, yoksa ihalelerde yanlış kişilere verilip sürenin uzatılmasından mı mühendis arkadaşlarımızın anlattığı gibi teknik analiz yapılmadan yola çıkılıp sonradan yolu değiştirmekten mi? Yani bir türlü Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları yatırımlarını zamanında yapamadı, yapamıyor, yani birkaç yılda bitirmek üzere ihaleye çıkılan küçük çaplı projeler dahi bitirilemedi. Örneğin, ben 2020 yılında bitirilmesi gereken tam 25 adet proje saydım; 2020’de bitirilmesi açıklanan yani öyle böyle değil, kelli felli adamlar açıklamış, Ulaştırma Bakanı açıklamış, Cumhurbaşkanı açıklamış, herkes açıklamış ama bir türlü bitmiyor.

Yine, 2019 yılında bitmesi gereken 15 proje saydım; etti mi 40. Ya, bunların kaçını bitirilecek? Ne zaman bitirilecek? Bunu merak ediyorum. Yani şimdi, 2019 ve 2020 yılında bitirilmesi öngörölmüş kaç projeniz vardı? Benim bilmediğim, saymadığım var mı acaba aralarında; bunların kaçını bitirildi?

Bir örnek vermek istiyorum: Ben İzmir’de yaşıyorum ve ben de doğma büyüme Eskişehirliyim. Eskişehir-Ankara arasındaki hızlı trene binip gelmekten keyif duyuyorum. Açıyorum kitabımı, açıyorum notlarımı, okuyorum, güzel, seyahat güzel, lüks ama ben bunu İzmir için yaşamak istiyorum ve yaşayamıyoruz; yani sadece ben değil, İzmir-Ankara arasında, İzmir’de yaşayan insanların... Ankara-Polatlı-Afyonkarahisar-Uşak-İzmir hattında bu yüksek hızlı tren projesinin bir an önce bitirilmesi gerekiyor. 2007 yılında temeli atılmış, 2020 yılında biteceğı açıklanmış ama benim bildiğim kadarıyla -siz de doğrulayın lütfen- yüzde 37-38’i ancak bitmiş bir proje ki bu hızla giderse yani Ankara-İzmir yolu bu hızla biterse vallahi, bize binmek nasip olmayacak yani ömür bitiyor, yol bitmiyor ama bu yol hiç bitmeyecek gibi duruyor. Ankara-İzmir yüksek hızlı tren yolunun özellikle bu demir yolu hattının zemin yapısı açısından en kritik yolu, Eşme-Salihli hattının olduğu bölge; bu bölgenin de yüzde 30’u tünellerden oluşuyor ve bunların kaçını açıldı, kaçını açılmadı; başladınız mı, başlamadınız mı, hiçbir şey bilmiyoruz yani bu konuda çok ayrıntılı bir bilgi istiyorum İzmirli adına çünkü İzmir ihmal ediyor ve bu noktada, bir İzmir Milletvekili olarak ben de trenimi istiyorum yani şahsen. Sözde bir tren, oyuncak tren gibi bir şey kaldı bizim elimizde; hat bir türlü yürümüyor.

Şimdi, bu 2007 yılında başlanıp 2020 yılında bitmeyen ve bitmeyeceğı görölen hat için ödenek sorununu aşarak ya da teknik sorunları aşarak, ihale sorunlarını aşarak tekrar bir hız verilmesi söz konusu olabilir mi? Bu konuda sadece sizin yetkiniz yok tabii ki mevcut iktidarın da niyetine bağılı bir hadise; sadece İzmir değil, Sivas da var, diğer bölgeler de var; işte, Trabzon da var, Ankara-Sivas hattı da var, bir sürü hat var.

Şimdi, Sayıştay size diyor ki: “Kuruluş tarafından kiraya verilen 1.250 adet taşınmazın kiralama süreleri bittiğı hâlde yeniden ihale edilmeyerek sürelerini uzatma yoluyla sözleşmelerini yeniliyorsunuz.” Şimdi, ben merak ediyorum; bildiklerimiz var ama bilmediklerimiz de vardır. Kurumun Türkiye genelinde toplam kaç adet taşınmazı var? Bu taşınmazların kaçını kirada? Bunları kaçını işletme, kaçını mesken olarak kullanılıyor? Bu taşınmazlarda oturan veya dükkân işletenlerin ortalama kiralaları nedir? Mesela, Adana’dakiler yüksek kiradan yakınıyor, İstanbul’dakiler fıstık gibi kira veriyor yani ben onlara da bakıyorum, uygun fiyatlarla kiralalar var. Şimdi, bir skala var mı, nedir yani metrekafe fiyatı mı, kente göre mi, neye göre değişiyor, onu da merak ediyorum.

Ayrıca, İstanbul Arnavutköy’deki o 107 adet parseli sordum, siz kafa salladınız “Öyle bir şey yok.” gibi. Orada 1 adet benzin istasyonu ile 104 adet fabrika olduğu söyleniyor. Bu konuda sizden gerçekten doyurucu bir açıklama bekliyorum. O Arnavutköy’deki arazilere, Devlet Demiryollarının arazilerine gerçekten el mi konuldu, işgal mi edildi? Bu işgal önlenemez mi, hangi noktada ya da satarak onun bedelini alma noktasına gidilebilir mi? Bunları da sormak istiyorum.

Yine bir kira olayı var, bu da Kapıkule Sınır Mübadele Garı’nda. Bulgar demir yolu taşımacı kuruluşların kiraladığı binaların kiralaları ve bu binaların ısıtma, aydınlatma ve su temini giderlerini alamadığınız belirtiliyor; yani sadece Türkiye’de yaşayan bazı yurttaşlardan değil, kiracılardan değil, spor kulüplerinden değil, buradan da alamadığınız belirtiliyor Sayıştay raporunda. Şimdi, ben 2019 yılı itibarıyla 165.248 avroya ulaşan kira ve giderlerin tahsil edilip edilmediğini soruyorum. Bu Bulgar taşımacılardan bugüne kadar kurumun ne kadar alacağı var, onu soruyorum. Kirasını ödemeyen Bulgar taşımacılar hâlen Devlet Demiryollarının kiracısı mı ya da çıkardınız mı, nedir?

Bir göz yumma da Mersin’de karşımıza çıkıyor. Mersin’de Sayıştay, mülkiyeti Devlet Demiryollarına ait olan Mersin Limanı’nın devir sözleşmesi dışında bulunan taşınmazın bedelsiz olarak kullanıldığını tespit etmiş; işletici hem burayı kullanıyor hem bu alandan gelir elde ediyor ve Devlet Demiryolları da buna göz yumuyor. Yani, bu konuda ne yaptınız? Sayıştayın uyarılarına uyup işletmeciyi çıkardınız mı, geriye dönük alacaklarınızı aldınız mı diye sormak istiyorum.

Geçenlerde, bizim Kocaeli Milletvekilimiz Tahsin Tarhan bir iddia ve bir soru önergesiyle bir soruyu gündeme getirdi. Tahsin Tarhan, 2017 yılından itibaren Devlet Demiryollarının iştiraki olarak görünen Devlet Demiryolları Teknik AŞ’yle ilgili yeterli bilginin olmadığını söyledi ve “Devlet Demiryolları” ismini ve logosunu kullandığını ifade etti. Şöyle dedi: “Teknik AŞ olduğunu görüyoruz. 2017 yılından bu yana bu şirkete ortak olarak görünüyör ancak şirketin sitesine baktığımızda ne Yönetim Kuruluna ne tarihçeye ne de faaliyet raporuna ulaşabiliyoruz. Soru önergesi verdik.” Bu meselenin açıklığa çıkarılması lazım çünkü şirkete verilen bir işten dolayı 16,5 milyon lira zarara uğratıldığı iddiası ortaya konuluyor soru önergesiyle; bu konuda sizin vereceğiniz yanıtla sanıyorum bu aydınlanır.

Ben İzmir’de dolaşmayı çok seven bir insanım, birden böyle bir şey gördüm garın orada. İşte, İzmir’in en eski saat kulesi... Yani herkes “saat kulesi” denildiği zaman Konak’taki saat kulesini bilir, oysaki tarihî tren garının yanında II. Abdülhamit döneminden kalma, sit alanı olan, İzmir’in ilk saat kulesi, şu kuleye sizin Bölge Müdür Yardımcısı arkadaşınız PVC yaptırmış; yani akıl alır gibi bir şey değil, PVC yaptırmış Cüneyt Can diye bir arkadaş. Bunu görünce ben şaşırdım, dedim ki: Bir tarihî eseri PVC’yle nasıl kaplatıyor? Yani soğuk geliyor diye tarihî binanın saat kulesinin olduğu bölgeyi olduğu gibi PVC’yle kaplatmış. Ben tabii, bu olayı gündeme getirince herhâlde siz de duyarlı davrandınız ve ertesi gün baktım, PVC’ler sökülüyor. Şimdi, bir, yani bunu acaba yaptırtırken bu Bölge Müdür Yardımcısı ve Bölge Müdür Vekili, Devlet Demiryollarının parasını mı kullandı, kişisel parasını mı kullandı? Sökmesi ayrı para, takması ayrı para; bunu da sormak istiyorum Sayın Genel Müdür. Çünkü biz geçerken garın önünden -Alsancak Garı’nın önünden- geçerken, ben o bölgede yaşayan bir insan olarak, tarihe müthiş saygı duyulması gerektiğine inanıyorum ve bizim tarihî eserlerimizi korumamız, gözbebeği gibi korumamız gerekiyor.

Bir de, Deniz Yavuzylmaz bahsetti, ben o garın önünde zaman zaman sürgün edilen memurların eylemlerine katılıyorum, destek veriyorum çünkü 2 çocuğu var, alınmış İzmir’den taa, Süleyman Bey’in memleketine gönderilmiş; alınmış İzmir’den, başka bir yere gönderilmiş.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Biz İzmirilileri severiz, hepsi gelsin.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Yani şimdi, bu insanları sürgün etmekten, bu insanların yerini değiştirmekten... Ki bunların çoğu kalifiye ve iyi yetişmiş demiryolcu arkadaşlar yani bunlar niye böyle sürgün ediliyor? Ben çocukluğunda orada okurken işte, 1 çocuğu üniversitede okuyor, 1 çocuğu lisede okuyor, baba sürgün edilmiş. Bunlara bence iş barışı açısından gerçekten dikkat etmek lazım Sayın Genel Müdür. Yani “Biz Genel Müdür olduk, istediğimizi yaparız, biz Bölge Müdürüyüz, istediğimizi göndeririz, istediğimizi alırız; biz kimseye hesap vermeyiz, biz yüceyiz, biz büyüğüz.” Yani böyle bir şey yok, böyle bir tablo yok, olmaması da lazım; yani size verilen bir yetkiyi kötüye kullanma gibi bir yolu tercih etmemek lazım. Ben insani yaklaşımdan yana olunması gerektiğini düşünüyorum.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Sayın Sertel, on bir dakika oldu. Rica ediyorum, teşekkür ediyorum.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Bitti, Mevlüt Bey’in on iki olmuştu; olsun, ben de bitiriyorum.

Bölge Müdürü hakkında bu tarihî esere zarar vermekten dolayı bir soruşturma açtınız mı, kendisiyle ilgili bir yol, yöntem izlediniz mi? Onu da merak ediyorum.

Teşekkür ediyorum, Devlet Demiryollarına başarılar diliyorum. Gönüm istiyor ki, diliyor ki Türkiye’de demir yolunun girmediği kent, demir yolunun ulaşmadığı bölge kalsın; sadece bunu sizin şehirler arası iletişimi kurmanızdan ötürü söylemiyorum. Örneğin, Eskişehir’de raylı sistemle tanıştıktan sonra taşımacılığın, modern şehirciliğin; tramvay geldikten sonra İzmir’e taşımacılığın, modern şehirciliğin ve şehrin kirlenmesinin, mazot kullanımının, benzin kullanımının önüne geçildiği için hem tasarrufa yönelttiği için hem kentlerimizin temiz kaldığı için gerçekten, bütün kentlerimizin raylarla örülmesi gerektiğinin düşünüyorum Kayseri’de olduğu gibi yani. Diğer kentlerde de, gezdiğim bütün kentlerde gördüğümde çok hoşuma gidiyor. Metroların, raylı sistemlerin, yer altı sistemlerinin yer üstüyle bütünleşmesi, entegre olmasında çok büyük yarar görüyorum.

Çalışmalarınızda başarılar diliyorum. Biz, yaptığınız her doğru işin yanındayız, takdir edeceğiz ama yanlış gördüğümüzü ileteceğiz. Teknik bir adam olmadığım için yani öyle ukalalık kısmına da girmem, “Yok efendim, buraya niye ray döşendi de, niye burada...” bunlara girmiyorum, hiç girmedim fakat gördüğüm kadarıyla teknik arkadaşlarımız da gerekli uyarıları size yaptılar yani mühendis arkadaşlarımızdan Kaşıkçı yaptı, Deniz Bey yaptı, diğer mühendis arkadaşlarımız yaptılar; bunlara da azami özen gösterilmesi gerektiğini düşünüyorum.

Sabrınız için teşekkür ediyorum, yeniden görüşmek üzere sağlık içinde.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU - Teşekkür ediyorum.

Sayın üyeler, tabii, on üç dakika-on dört dakika oldu; Atila Bey’i kesmemeye çalıştım ama...

ATİLA SERTEL (İzmir) – Teşekkür ederim.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Ben de teşekkür ederim ama hassasiyetinize tekrar hatırlatmak isterim.

Sayın Kaşıkçı, söz sırası sizde, buyurun.

LÜTFİ KAŞIKÇI (Hatay) – Sayın Başkanım, teşekkür ediyorum.

Ben de zamanın çok dar olduğunu biliyorum, o yüzden hemen konuya girmek istiyorum. Ben, Devlet Demiryolları ailesine ülkemiz için yaptığı, milletimizin hizmetine sunduğu tüm güzel hizmetler için teşekkür ediyorum; bundan sonraki çalışmalarınızda da başarılar diliyorum.

Sayın Genel Müdürüm, Hatay’la ilgili, bir hızlı tren hattıyla ilgili geçtiğimiz günlerde bir paylaşım yapmıştım. Hatay, yolcu taşımacılığında gerçekten çok önemli noktalardan biri. Bakın, Hatay’da bir havalimanımız var, ki Hatay nüfusunun yarısının kullandığı bir havalimanı; Hatay’ın dışından, başka bir ilden gelip o havalimanı kullanan kimse yok. Adana Havalimanı öyle değil; Adana Havalimanı’nı Mersin’den, Niğde’den, Osmaniye’den vatandaşlarımız gelip kullanıyor, hatta Hatay’ın hemen hemen 7-8 ilçesi de Adana Havalimanı’nı kullanıyor. Bu 2 havalimanın rakamlarına şöyle bir baktığım zaman; pandemi öncesi 2019’da Adana Havalimanı’nı 5 milyon 626 bin vatandaşımız kullanmış, Hatay Havalimanı’nı ise, sadece Hatay’ın yarısının kullandığı bir havalimanını ise 1 milyon 323 bin yolcu kullanılmış. Bu rakamlara baktığımız zaman, Hatay’da yolcu trafiğinin ne kadar yoğun olduğunu görebiliriz. İşte, tam bu noktada yine milletimize...

Ben bu hızlı trene çoğu defa biniyorum, Konya’ya gidip geldiğim zaman bu hızlı tren setini kullanıyorum, gerçekten çok konforlu bir ulaşım aracı. Ben de diğer milletvekillerimizde olduğu gibi kendi bölgeme bu hizmetin gelmesi için kendimce bir çaba içerisindeyim; arkadaşlarla birlikte çeşitli çalışmalar da -mesela güzergâh çalışmaları- yaptık. Gerçekten koyulan yatırımı çok kısa bir zaman içerisinde çıkarabileceğiniz bir hat olur. Adana’dan başlayıp Osmaniye Toprakkale, Osmaniye Merkez, Bahçe, İslahiye ve Gaziantep’e giden bir Güneydoğu hattınız var. Bu Güneydoğu hattı içerisinden

bir makasla İslâhiye'nin oradan Antakya'ya çok rahat bir şekilde bu hızlı tren hattını ulaştırabiliriz yani ortalama 99-100 kilometrelik bir hattan bahsediyorum yani oraya kadar gelmişsiniz zaten, bizim Antakya'yı da bu hat içerisinde bağlamanız hem bölgedeki vatandaşlarımıza da güzel bir moral olur.

Bizim hava yolu ulaşımımız var, kara yolu ulaşımımız var ancak hızlı trenin de işin içerisine girmesiyle birlikte bölgemizdeki bu taşımacılık renklenmiş olacak. Ben inanıyorum ki insanlar, özellikle uçak seyahatinin dışında bu hızlı tren seyahatini daha fazla tercih edecekler çünkü Ankara'ya geldiğimiz zaman Esenboğa'ya iniyoruz ve şehir merkezine geliştik en az bir saat sürüyor fakat hızlı trende bu yok; hızlı trende direkt şehir merkezinden binip şehir merkezine iniyorsunuz. Bir saat hesaplaması da yaptırmıştım ben o zaman arkadaşlarımıza, yaklaşık dört saatlik bir süreçle karşı karşıya kalmıştık; gerçekten çok ideal dört saat. Hatay'ın bu hizmete ihtiyacı olduğunu ifade edeyim.

Bir proje daha var Hatay'da, çok önemli bir proje, dağın iki tarafını birbirine birleştirecek, sizin de bağlı olduğunuz Ulaştırma Bakanlığı tarafından gündemde olan bir proje; Hassa Tüneli mevzuu. Hatay'da çok sayıda sanayicimiz Hatay'a yeni fabrika yapmak istiyor ama sanayi alanı kalmadığı için bu yatırımlar Osmaniye'ye, oradan Adana'ya doğru gitti. Evet, gitsin, hiçbir sıkıntı yok, oralar da bizim memleketimiz ancak Osmaniye ve Adana tarafı dahi yetmiyor. Bu tünelle birlikte, tünelin açılmasıyla birlikte hemen Hassa dediğimiz ilçede 45 bin dekarlık bir alan var, organize sanayi ilan edildi, tarıma elverişsiz bir alan burası ve işadamlarımız şimdiden buralardan arsa almaya başladılar yani neredeyse arsa kalmadı; Gaziantep, Kahramanmaraş, Şanlıurfa ve Hatay'ın iş adamları burayı anında kapattılar. Beklentileri, sadece Hassa Tüneli bir an önce devreye girsin, hemen biz yatırımlarımızı yapalım. İşte, bu noktada Hasta Tüneli...

Sayın Bakanımız geldi Hatay'a, Hassa Tüneli'nin açılmasıyla ilgili birtakım temaslar yaptı, ben de o ziyaretin içerisindeydim, o gün Sayın Bakanımıza da söyledim, bugün size de söylüyorum. Tünel içerisine bir demir yolu hattı çekilmesinin bence kurumunuza çok büyük faydası olacak çünkü bu kadar büyük bir alanda üretilen mamuller, kara yoluyla İskenderun Limanı'na ulaşacak; burada özellikle taşımacılık kısmına büyük miktarda fayda sağlayacağını düşünüyorum. "Bu tünel projesi içerisinde bir demir yolu eklenebilir mi?" kısmı sizin uzmanlık alanınız olduğu için ben bunu sizinle paylaşmak istiyorum.

Tekrardan ben, özellikle bundan sonraki yapacağınız...

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Sayın Vekilim, orada 310 parça...

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Sayın Habib Bey, lütfen karşılıklı yapmayalım, size de söz hakkı verelim, söz alın.

LÜTFİ KAŞIKÇI (Hatay) – Evet, Sayın Başkanım.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Habib Bey, rica ediyorum; süremiz oldukça ilerledi, saat iki buçuk ve daha bir kuruluşu bitiremedik.

LÜTFİ KAŞIKÇI (Hatay) – Teşekkür ediyorum Başkanım.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Teşekkür ettim Sayın Kaşıkçı.

Sayın Kaya, söz sırası sizde.

AHMET KAYA (Trabzon) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Bütün heyeti saygıyla selamlıyorum; aramızda misafir olarak bulunan herkese hoş geldiniz diyorum.

Doksan yedi yıldır demir yolu hayali kuran bir şehrin, bir bölgenin milletvekili olarak bulgular üzerine konuşmayacağım; sadece şehrimle ilgili, şehrimin demir yolu ve tren beklentisiyle ilgili konuşacağım.

1924 yılında, Mustafa Kemal Atatürk Trabzon'a gelmiş ve orada: "Bir dahaki sefere Trabzon'a geldiğimde, buranın demir yollarıyla rabt olduğunu görmek nuhbe-i âmâlimdir, en büyük hayalimdir." demiş, 1924'te yani yaklaşık doksan yedi yıl önce. Aradan yıllar geçti, biz o hayalle yandık tutuştuk ve maalesef doksan yedi yılda bölgemize 1 metre demir yolu döşenmedi. Bakın, doksan yedi yıldan bahsediyorum ve 1 metre demir yolu... Ta Samsun'dan Artvin'e kadar arada ne var? Samsun'dan sonra Ordu var, Ordu'dan sonra Giresun var, Giresun'dan sonra Trabzon var, Trabzon'dan sonra Rize, Rize'den sonra Artvin; bu illerimizin hiçbirinde 1 metre demir yolu yok.

Geçenlerde Sayın Cumhurbaşkanı Samsun'a geldi, orada bir konuşma yaptı ve Onuncu Yıl Nutku'na atıfta bulunarak "Gerçek manada Anadolu'yu demir ağlarla biz ördük." dedi. E, şimdi ben Anadolu şehirlerini saydım ve bu şehirlerde, bu şehirlerin hiçbirinde 1 metre ray olmadığından söz ettim; inanmayan gelip bakabilir, sizler biliyorsunuz zaten. Şimdi, arkadaşlar, durum bu kadar açık, bu kadar net.

Bir bahtsızlığımız, bir talihsizliğimiz olarak bahsedeceğim; şimdi, AK PARTİ'nin Trabzon milletvekilleri var. AK PARTİ 2002-2003 yılında iktidar oldu ve o gün bugündür AK PARTİ temsilcisi hangi siyasetçi başkanından cumhurbaşkanına, başbakana kadar Trabzon'a geliyorsa -o dönemden bahsediyorum- ilk söyledikleri söz: "Trabzon'a demir yolu şu tarihte geliyor, etüt çalışmaları başladı, proje yapıldı, kazmayı vuruyoruz."

Şimdi örnekleri göstereceğim size. Bakın, Trabzon Milletvekili arkadaşımız, ne diyor? "Tren, tam sürat geliyor." Bunu 2018'de söylemiş. Yine, arkadaşımız diyor ki: "Demir yolu için ilk somut adımı attık, Erzincan- Trabzon demir yolu etüt proje uygulama ihalesi 16 Mayıs 2018 tarihinde çıkıyor; bu işin yarısı tamam, kaldı diğer yarısı." Yine, bir başka AK PARTİ Milletvekili arkadaşımız, Muhammet Balta, Muhammet ağabey, arkadaşımız, dostumuz diyor ki: "Trabzon'un yüz yıllık hayali gerçek oluyor, Erzincan-Trabzon demir yolu projesi hayata geçiyor." Ne zaman söylüyor? Yine 2018'de. Ve bütün gazetelerde şu ilan çıkıyor: Sayın Cumhurbaşkanı çıkıyor, 16/2/2021'de diyor ki: "Trabzon-Erzincan hızlı tren projemiz güzergâh etüt çalışmalarını seneye tamamlıyor, ardından inşaata başlıyoruz."

Şimdi, bakalım gerçekler öyle mi? Birileri bizle resmen kafa buluyor. Bakacağız, şimdi göstereceğim size arkadaşlar. Yetmiyor, yine yetmiyor; bakın, 2010 yılı dönemin Cumhurbaşkanı Sayın Abdullah Gül diyor ki: "Trabzon'a demir yolu Türkiye'nin ihtiyacıdır." O dönem Çevre ve Şehircilik Bakanı 2013'te yine benzer şeyler söylüyor. O dönemde, 2015'te Tayyip Bey Başbakan ve diyor ki: "Erzincan-Trabzon demir yolu Gümüşhane'den geçecek, bu bağlamda etüt projeleri tamamlandı." 2015'te etüt projelerinin tamamlandığını bizzat Tayyip Bey söylüyor Trabzon'daki açıklamasında. Arkasından Sayın Bakan Süleyman Soylu'nun açıklaması var yine 2015'te, "Güzergâh belli oldu, etüt tamamlandı, proje başlıyor." diye. Sonrasında Binali Yıldırım Bey'in açıklaması var. İşte, artı şöyle de bir şey diyor Binali Bey: "Erzincan-Trabzon demir yolu Mustafa Kemal Atatürk'ün vasiyetidir; onun vasiyetini ondan sonra gelen partisi unutmuştu. Şimdi, Trabzon-Erzincan demir yolunu 2023'e kadar biz yapacağız." Bakın, "2023'e kadar biz yapacağız." diyor Binali Bey, "2023'ü takip edin." diyor. Ne zaman diyor? 2016'da diyor yani beş yıl önce Trabzon-Erzincan demir yolunu yapacaklarını bizzat Binali Bey söylüyor. Arkasından Tayyip Bey'in yine "Trabzon-Erzincan Demir Yolu Projesi ihalesi bu yıl yapılacak." diyor, ne zaman? 2017'de ihalenin yapılacağını söylüyor Sayın Cumhurbaşkanı. Süleyman Bey, Bakan Bey yine 2019'dan önce "Erzincan-Trabzon demir yolunun temelini attık." diyor. Buna benzer onlarca verilmiş söz var, hepsini okumayacağım çok vakit almamak için ve en

son 2021 Şubatında AKP Trabzon İl Kongresinde Sayın Cumhurbaşkanı “Trabzon-Erzincan Hızlı Tren Projemiz güzergâh etüt çalışmalarını tamamlıyoruz, ardından inşaata başlıyoruz.” diyor. Şimdi, söylenenler bunlar.

Tabii, bütçe görüşmeleri yaptık Mecliste; bütçe görüşmelerinde Ulaştırma Bakanlığının bütçe sunum kitapçığını aldım, baktım. Siz konuşmanızda özellikle sık sık 2002, 2003’e vurgu yaptınız ya; bakın, 2002 yılında Türkiye demir yolları haritası, Ulaştırma Bakanlığının haritası. Karadeniz Bölgesi yani milletvekili olduğum bölge, Samsun’dan Sarp Sınırı’na kadar bu illerimizin hiçbirinde 1 metre demir yolu yok; Doğu Karadeniz Bölgesi olarak adlandırdığımız bölgede -Sayın Vekilim sizin bölgeniz- 1 metre demir yolu yok, 2002 haritası bu. Tayyip Bey diyor ya sık sık: “Anadolu’yu demir ağlarla ördük.” Bakın, geliyoruz, 2002’yi geçiyoruz, geliyoruz 2020’ye; aradan on sekiz yıl geçiyor, aynı bölge. -Aynı bölgede 2002’yi gösterdim, 2020’yi gösterdim- on sekiz yılda bu bölgeye 1 metre demir yolu döşenmemiş; on sekiz yılda, altını çizerek söylüyorum. Geliyoruz 2023’e -yeşille boyadım o bölgeyi- 1 metre demir yolu görüyor musunuz burada arkadaşlar? Güzergâhta herhangi bir şey var mı? Bakın, bahsettiğimiz bölgeyle ilgili 2023’e kadar 1 metre ray döşeneceğine dair bir emare yok. Demiryollarının haritası, Ulaştırma Bakanlığı bilgileri bunlar ve geliyoruz 2029’a. Tabii, bu arada, şunu hatırlatmak lazım: Bu kadar sözler verildi Sayın Cumhurbaşkanından AKP’li Bakanlara kadar, bu kadar sözleri verildi milletvekillerine kadar, il başkanına, belediye başkanına kadar. Bu sözler ne oldu? Bu kadar insanla alay mı edildi? Ve geliyoruz 2029’a arkadaşlar. 2029’da çok şükür ki Erzincan’dan Trabzon’a ve Rize’ye işte bir hat görünüyor burada, projede, bakın görünüyor, 2029’da fakat 2029’da yine Ulaştırma Bakanlığı Devlet Demiryolları haritasına göre ne diyor -yeşil olarak gösterilmiş-: “Proje hazırlama aşamasındaki hat olarak” görünüyor. Yani 2029’da bile biten, faaliyete geçen bir hat olarak görünmüyor, ne diyor? “Proje hazırlama aşamasındaki hat” 2029’dan bahsediyoruz arkadaşlar. Sayın Cumhurbaşkanı “2023’te başlıyor.” dedi, Binali Bey “2023’te bitecek.” dedi; herkes başka bir şey söylüyor ve bütün Karadeniz, Doğu Karadeniz halkı, milleti, insanları aldatılıyor. Biz bunu kabul etmiyoruz.

Sayın Genel Müdürüm, şimdi, konuşmama başlamadan önce CV’lerinize bir baktım. Şimdi, Sayın Cumhurbaşkanı Rizeli, biliyorsunuz hep övünüyor “Karadenizliyim.” diye; Ulaştırma Bakanı Adil Bey Trabzonlu, hemşehrim, meslektaşım aynı zamanda, aynı üniversiteden de mezun olduk. Genel Müdürümüz ve Yönetim Kurulu Başkanımız Ordulu, hemşehrimiz, Ali İhsan Uygun Bey; Demiryolları Genel Müdür Yardımcısı Sayın İsmail Hakkı Murtazaoğlu Ordulu, yine hemşehrimiz; yine, Genel Müdür Yardımcısı Sayın Ömer Özgür Rizeli, hemşehrimiz. Ya, Cumhurbaşkanı Karadenizli, Ulaştırma Bakanı Trabzonlu, Genel Müdür Ordulu, ya bu kadar Karadenizlinin bu kadar kudrete sahip olduğu, bu kadar iş yapma yeteneğine sahip olduğu, imkâna sahip olduğu dönemde eğer Trabzon’a, eğer Rize’ye, eğer Artvin’e, eğer Giresun’a, eğer Ordu’ya yani Doğu Karadeniz’e demir yolu gelmeyecekse bu hiç gelmeyecek demektir. Lütfen bu söylediklerimi bir irdeleyin, bir inceleyin, bir özeleştirin yapın, el birliğiyle bu projeyi, artık demir yolunu Karadeniz’e getirelim, biz de sizlere teşekkür edelim.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Sayın Kaya, toparlayalım lütfen.

AHMET KAYA (Trabzon) – Bunun tam zamanıdır; verilen sözlerin tutulmasını istiyorum, sizlere teşekkür ediyorum, başarılar diliyorum.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Teşekkür ederim Sayın Kaya anlayışınız için.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Ben geldiğimde yapacağım.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Atila Bey yapacak.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Vaat etmeden yapacağım.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Sayın Ceylan, söz sırası sizde.

NEVZAT CEYLAN (Ankara) – Evet, teşekkür ederim Başkan.

Önce, Devlet Demiryolları ve ona bağlı kuruluşlar, Taşımacılık Genel Müdürlüğü çalışanlarına, bürokratlarına teşekkür ederim; çok güzel bir sunum oldu.

Şimdi, ben önce teşekkür etmek istiyorum. Bir defa Devlet Demiryolları, son yıllarda son derece önemli ataklar yaptı, çok güzel projelere imza attı; onların da kısa sürede tamamlanacağına inanıyorum, hızlı bir şekilde ilerliyor.

Bir Ankara Milletvekili olarak Ankara’nın merkez hâline gelmesi de bizler için son derece önemli hızlı tren konusunda. Diğer taraftan, Sincan-Kayaş hattının da yenilenmesi çok önemli bir projeydi; onun için de ben ayrıca teşekkür ederim.

Buradan şuna geleceğim: Elimde bir kitap var, konuyu iyi bildiğim için söylüyorum, sizin de bildiğinizi düşünüyorum ama herkesin de bilmesini istiyorum; kitabın adı “Ayaş Yollarında Tünelim Kaldı” Eğer okumayan varsa tavsiye ederim yani Devlet Demiryollarının hepsinin okuması lazım bu kitabı. “Ayaş Yollarında Tünelim Kaldı”, yazar Yavuz Demirkol. 2008 yılında yazmış bu kitabı arkadaşımız, 450 sayfa. Yani o Ankara-İstanbul sürat demir yolunun hikâyesini anlatıyor; gerçekten trajikomik mi derler, öyle bir durumla karşı karşıyayız.

Biliyorsunuz, Keçiören-Kızılay hattı açılırken dönemin Başbakanı Binali Yıldırım şunu söyledi, dedi ki: “Ya, bu hat şöyle anlatılıyordu: ‘Aşkımız Keçiören-Kızılay hattı gibi olsun hiç bitmesin.’ diyorlardı, biz bunu başardık.” Hakikaten başarılıydı yani, hızlı bir şekilde de devam ediyor diğer hat da. Şimdi burası onu da geçti yani aşkını da geçti çünkü aşk olsa şimdiye kadar ölürdü. Şimdi, bu hat 1976 yılında Ankara-İstanbul’un en kestirme yolu olan Ayaş, Beypazarı, Nallıhan, efendim, Mudurnu üzerinden Sakarya’ya ulaşır İstanbul’a ulaşan yoldur. Bu yol, Ankara-İstanbul yolunun tarihî İpek Yolu’dur, tarihî Kral Yolu’dur. Bu yoldan yapılması kararlaştırıldı ve 1976 yılında temel atıldı, 1976 yılında temel atıldı, proje de şöyle: Sincan-Arifiye olarak yapıldı bu proje. Birinci hat Ankara-Sincan 24 kilometre, zaten mevcut hat; ondan sonra Sincan-Çayırhan 85 kilometre ki ben onu konuşacağım şimdi; Çayırhan-Arifiye de 175 kilometre; ondan sonra zaten mevcut hatta bağlanacak bir proje bu.

Şimdi, bu projede ben Sincan-Arifiye arasını konuşmak istiyorum ki asıl konumuz o, sizlerin de bildiği bir konu. Şimdi, birinci kısım, beş bölümde burasının ihalesi yapılıyor 1976 yılında. Birinci kısım, Ayaş Tüneli -ünlü işte bu kitaba konu olan- 12,9 kilometrelik bir tünel bu, 10,1 kilometresi tamamlanmış Ayaş Tüneli’nin, 2 kilometresi kalmış; gerçekleştirme oranı yüzde 78; ikinci bölüm, 9 kilometre; 1,3 kilometrelik tünel, viyadük, aç-kapa var, bu hattın da yüzde 40’ı tamamlanmış ki Ayaş’la Sincan arasındaki tünel ile Sincan arasında kısım oluyor bu; üçüncü kısım, 32,6 kilometre; 0,14 kilometre viyadük tamamlanmış, toprak işleri tamamlanmış, yüzde 60’ı tamamlanmış bu projenin; dördüncü kısım, yüzde 100’ü tamamlanmış, 16,7 kilometrelik yol, 1,9 kilometrelik tünel tamamlanmış; beşinci kısmın da yüzde 92’si tamamlanmış; 114 kilometre yol, 7,1 kilometre tünel ve yüzde 92 tamamlanmış. Toplam projenin yüzde 75’i tamamlanmış ve buranın kamulaştırılması ta o dönemlerde yapılmış ve projenin yüzde 75’i tamamlanmış. Bu 2000’li yıllardan önce askıya alınmış; özellikle, askıya alınmasının sebeplerini de kısaca söylemek istiyorum. 12 Eylül darbesinden sonra bu tren bir sekteye uğratılmış, sonradan merhum Özal geldiği zaman otoyollara ağırlık vermiş, durdurmuş, daha sonraki hükûmetlerce -uzun hikâye bu kitap da çok güzel anlatıyor bunları- ondan sonra bu hattın Eskişehir üzerinden geçirilmesi düşünülmüş ve şu anda Eskişehir üzerinde çalışmalar hâlâ bitmedi; özellikle Köseköy civarında büyük sıkıntı olduğunu sizler çok iyi biliyorsunuz. Sabahleyin söyledi Sayın Vekilimiz, şu anda bir saate yakın bir sürede anca geliniyor ama bu proje tamamlanmış olsaydı şu anda Ankara-İstanbul yolu onun yarı zamanında gidilebilecekti.

Şimdi, efendim, ben bu hattın, özellikle Çayırhan'a kadar olan hattın harekete geçirilmesini tavsiye ediyorum. Şunun için söylüyorum onu: Zaten Çayırhan'a kadar olan kısmın yani 85 kilometrelik kısmın yüzde 75'i tamamlanmış. Burası bir banliyö hattı ve taşımacılığa hazır hâle getirilebilecek durumda olduğunu düşünüyorum. Şunun için söylüyorum onu da: Beypazarı soda tesisleri var, buranın yıllık 1 milyon 800 bin ton üretimi var ve bu, günde onlarca kamyonla beraber taşınıyor, yollar da çok kötü bir şekilde kullanıldığı için maalesef yolların standartlarını da bozuyor. Yine, Çayırhan'da Alkim tesisleri var sodayla alakalı, buranın da yıllık üretimi 210 ton yani bölgenin 2 milyon tondan fazla bu üretimi var. Ayrıca, Beypazarı'nda İstanbul'un, neredeyse Türkiye'nin sebzesinin yarısını karşılayacak kadar çok miktarda üretim yapılıyor, onun nakliyesi yapılıyor. Dolayısıyla, bunlar üst üste konulduğu zaman, bu hattın işler hâle gelmesiyle beraber hem o bölge kalkınacaktır ki Çayırhan, Nallıhan, Beypazarı, Ayaş, Güdül hattının toplam nüfusu 150 bin civarındadır, o bölgenin de kalkınacağını düşünüyorum. Şundan da cesaret alarak bunu söylüyorum: Şimdi, Devlet Demiryolları çok önemli bir projeye imza attı, Kazan Soda'ya taşımacılık amacıyla yeni hat yapılıyor, bu güzel bir proje, Ankara'mız için de güzel bir proje. Şimdi, Kazan-Sincan arasında taşımacılık amacıyla bu yeni hat yapılırken bir taraftan da bunun göz önüne alınarak bu hattın -tekrar yapılmış ve bu noktaya gelmiş hattın- ben uygulamaya geçirilmesini özellikle belirtmek istiyorum.

Diğer bir konu, arkadaşlar, Ankara-İstanbul tren yolu -aslında en kestirme yol, başta da belirttim- bu dediğim tarihi İpek Yolu'ndan geçiyor ve zamanında bu proje de o amaçla bulundu zaten, onu kaldırdınız ortadan, iptal ettiniz o projeyi yani bu, günümüzde olan bir şey değil, ta geçmişten günümüze kadar -yaklaşık 30 Ulaştırma Bakanı değişmiş bu projeden sonra, onu da söyleyeyim- herkesin bir şekilde hatası, sevabı, iyiliği olan bir proje bu. Ama diğer bir konu, Ankara-İstanbul'un en kestirme yolu burası olurken tabii, 90'lı yıllarda yapılan planlamalarla da burası Eskişehir üzerinden alınmış, şu anda işte beş saate yakın bir sürede gidilebiliyor ancak; o da güzel bir proje, onu da söyleyeyim, tebrik ederim.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Diğer türlü üç buçuk saatte falan gidilecek, değil mi?

NEVZAT CEYLAN (Ankara) – Evet.

Şimdi, tekrar, bu Ankara-İstanbul hattının gündemde olduğunu biliyorum ve bu konuda çalışmalar yapıldığını da biliyorum, Sayın Genel Müdürümüzle görüştük geçen yıl da, o konuyu tekrar gündeme getirdik, devamlı kendi gündemlerinde olduğunu da biliyorum yakından. Şimdi, bu hattın tarihi İpek Yolu'ndan geçmesi gerekir, tarihi İpek Yolu'ndan geçtiği zaman 70 kilometre daha kısa bir hat ama siz, kalkar da bunu Bolu üzerinden geçirmeye çalışırsanız hem maliyeti artıyor hem zaman uzuyor. Bakın -burada, kendi rakamlarınızla söylüyorum- eğer siz bunu Ayaş, Beypazarı, Güdül, Nallıhan üzerinden geçirirseniz, 3 milyar 7 milyon euroya mal oluyor ama bunu Bolu üzerinden geçirirseniz 4 milyar 33 milyon euroya mal oluyor yani bugünkü rakamlarla arada 10 milyar fark var ama siz şunu yaparsanız yine yanlış bir iş yapmış olursunuz: Yani bu hattı bir durdurdunuz, ondan sonra kalktınız Eskişehir'den aldınız hâlbuki Ankara-İstanbul arasında toplam nüfus 22 milyon -Ankara'nın 6 milyon nüfusu var, İstanbul'un 16 milyon nüfusu var- yani Türkiye'nin neredeyse dörtte 1'inin bu hatla bir an evvel gidip gelmesi lazım burayı ama siz bunu tekrar aynı otobanda yapılan yanlış gibi... Ki yanlış bir projeye otoban Bolu üzerinden yapıldı, 70 kilometre uzadı, efendim, Bolu Tüneli'nin açılması on beş yirmi yılı buldu yanlış projeden dolayı ama siz bunu tarihi İpek Yolu'ndan geçirseydiniz bu kadar maliyetli de olmayacaktı yani o bölgeden geçen otobanın o bölgeye de faydası olmadı, eski hattın devam etseydi onların ekonomisinin çok daha iyi olacağını görüyoruz, kendileri de söylüyor bunu. İnşallah bu dönem yanlış yapılmaz özellikle bu yeni hatta, tarihi İpek Yolu'ndan geçer ve daha ucuza mal olur ve o bölgenin hakkının yenildiğine ben inanıyorum, hakkın iade edilmesi olarak da olduğunu düşünüyorum.

Bu konuların ben özellikle dikkate alınması konusunda sizlerin hassasiyetini biliyorum- bu konuyu tekrar hatırlatmak isterim.

Tekrar başarılarınızın devamını diliyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ederim Sayın Ceylan.

Evet, toplantıya on dakika ara veriyorum.

Kapanma Saati: 14.36



İKİNCİ OTURUM**Açılma Saati: 14.50****BAŞKAN: Mustafa SAVAŞ (Aydın)****BAŞKAN VEKİLİ: Nevzat ŞATIROĞLU (İstanbul)****SÖZCÜ: Mevlüt KARAKAYA (Ankara)****KÂTİP: Yavuz SUBAŞI (Balıkesir)**

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Toplantıyı açıyorum.

Sayın Kartal, buyurun.

İRFAN KARTAL (Van) – Sayın Başkan, teşekkür ediyorum.

Çok Değerli Demiryolu Genel Müdürü ve ekibi, Bakanlık mensupları, Sayıştay mensubu; hepiniz hoş geldiniz.

Toplantının hayırlara vesile olmasını diliyorum.

Bilindiği gibi, ülkemizden İran ve Orta Asya ülkelerine Van üzerinden büyük ithalat ve ihracat gerçekleştirilmekte olup ham madde taşımacılığı ön plana çıkmaktadır. Ayrıca, İran arasında yolcu treni ve transit yolcu taşımacılığı yapılmaktadır. Son zamanlarda Amerika'nın İran'a uyguladığı ambargodan dolayı bu ticarete bir azalma olduysa da bunun düzelmesi hâlinde bu altyapının çok iyi hazırlanması lazım ve ona göre altyapının hazırlanması, hayata geçirilmesi gerekmektedir. Van, İran'da tek hat olan demir yolunun daha iyi bir hâle gelmesi, yine Van, ülke turizminde büyük katkısı olan Tahran-Van-Ankara arasında işleyen Transasya Ekspresi ile Tebriz-Van arasında işleyen ticaret trenlerinin pandemiden dolayı alınan seferlerinin yeniden başlatılması; Van'ın organize sanayiyle bağlantısının yapılması önemli bir konudur ticari bakımdan. Yine lojistik köy projesinin Van'da uygulanmasının istihdam yaratacağına... Yine, merak ettiğimiz bir konu Tatvan-Van güney hattının projelerinde bir çalışma olduğunu duyuyorduk; ne safhada olduğunu... Malum, bizim için Van, stratejik bir şehirdir, Devlet Demir Yolları da stratejik bir kuruluştur. Biz bu istifadeleri yapmışızdır, bu çalışmalarının devamını diliyoruz, çalışmalarınızda başarılar diliyoruz; yapacağınız katkılardan dolayı teşekkür ediyoruz, Allah yardımcınız olsun.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Kartal.

DENİZ YAVUZYLMAZ (Zonguldak) – Başkanım, misafir milletvekillerimizden söz talebi var ama uygun değil mi?

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Uygun tabii, düğmeye bastığı sürece konuşabilir, biraz önce de zaten “Hoş geldiniz.” dedim.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Evet, teşekkür ediyorum; o arada bir misafirim geldi yoldan, ondan katılamadım, kusura bakmayın.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Estağfurullah.

O zaman buyurun Sayın Vekilim, süreniz beş dakikayla sınırlı, misafir milletvekillerine.

ÖZKAN YALIM (Uşak) – Teşekkür ederim Başkanım, süre yeterli; çok sağ olun, anlayışınız için tekrar teşekkür ediyorum.

Sayın Genel Müdürümüz, ilk önce, yapılan hızlı trenlerden dolayı, doğru yapıldığı müddetçe vatandaşımızın lehine olan her türlü projede her zaman yanınızdayız, ancak biliyorsunuz, bu projelerden dolayı birçok yerde şaibeli isimler meydana geldi bazı rakamlardan dolayı; 49 milyonluk rakam çok daha yüksek rakama meydana geldi. Bununla ilgili hem basında hem de ben kendim Ulaştırma Bakanlığına defalarca soru önergesi sundum.

Bunun yanında tabii ki Ankara'daki, Ankara çıkışındaki kazaları muhakkak benim burada olmadığım sürede değerli vekil arkadaşlarımız gündeme getirmiştir, bu sinyalizasyon kazaları veya menfez kazalarıyla alakalı gündeme gelmiştir eminim. Bunların çözümüyle ilgili de konuşmuşsunuzdur ama ben kendi uzmanlık dalım olan ulaştırma sektöründeki özellikle, Bakü-Tiflis-Kars demir yoluyla alakalı, bir ulaştırma sektöründeki nakliyeciler firmaların isteği üzerine bir konuyu gündeme getirmek istiyorum.

Sayın Müdürümüz, biliyorsunuz burası açıldıktan sonra, bu demir yolu açıldıktan sonra her nasıl oluyorsa Kazakistan dozzvolalarında, yani yol geçiş belgelerinde bir azalma oldu. Geçen haftadan beri gündemde, bunu özellikle Mecliste iki üç defa konuştum ve de CHP Grup Başkan Vekilimiz Özgür Özel ve de AK PARTİ Grup Başkan Vekilleriyle, o gün için Sayın Elitaş'tı, görüştük; kendileri de ilgili bakanlarla görüştüler ve de geçen hafta gelmesi gereken, söz verilip de bir gün sonra gelmesi gereken 2 bin adet dozvola ancak dün gelebildi. 3.600 civarındaki araç, tır, Hopa'daki Sarp Sınır Kapısı'ndaki araçlar ancak dün hareket edebildi. Ancak firma yetkilileri bana şöyle bir bilgi veriyorlar: "Daha önceleri olmayan, özelleştirildikten sonra şu anda yani Kars-Bakü-Tiflis hattındaki bu işletme Pasifik grubuna geçtikten sonra şartlı dozvola verilmesiyle alakalı bir durum söz konusu; önceleri herhangi bir şart konulmadan, gemi şartı konulmadan dozvolalara geçiş belgesi veriliyordu, şimdi, 2 bin adet kara yolu, 5 bin adet gemiyle şartlı bir dozvola verilmesi söz konusu. Bu, özellikle mi yapılıyor yoksa mevcut bu tren yolunu işleten firmanın tabii ki, bir şekilde mevcut Hükûmetle bağlantısı olduğunu hepimiz ve bütün kamuoyu bilmektedir, böyle bir oyuna geliyorsak gerçekten tüm nakliyeciler adına üzüntümü belirtmek istiyorum. Umarım hiçbir firmanın kendi rakamlarını daha yüksek bir bütçeye ulaştırması adına uluslararası nakliyeciler firmalarımızı birilerine peşkeş çektiirmiyoruz, diyorum. Bu konuyu hem sizden bir açıklama olarak hem de kamuoyunun bilgisine, takdirine sunuyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Vekilim.

Buyurun Sayın Gaydalı.

MAHMUT CELADET GAYDALI (Bitlis) – Teşekkür ederim Sayın Başkan. 1980'li yıllarda başlatılan yeniden yapılandırma süreciyle demir yolu ulaşımında kamudan tasfiye, özelleştirme süreci başlatılmıştır.

Demiryollarında başlatılan yeniden yapılandırma süreci yönetim kadrolarına bilgi ve tecrübesi olmayan kişilerin gelmesine vesile olmuş, meydana gelen kazalar ve olumsuzluklarla birlikte sektör kamuoyunda ciddi bir güven kaybına sebep olmuştur. Maalesef özelleştirme politikalarına AKP dönemi boyunca hız verilmiş, kamu talanı meşrulaştırılmış, 2013 yılı 6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun çıkarılarak kamunun nihai tasfiye süreci de başlatılmıştır. 2017 yılında Ulaştırma Bakanlığı tarafından AB müktesebatına uyum gerekçesiyle demir yolu hizmetinin rekabete dayalı esaslar çerçevesinde yeniden yapılandırılması ve sektörün serbestleştirilerek piyasaya açılması sağlanmıştır. Kurumlarda meydana gelen çürüme de bu süreçlerin de aslında sonucudur.

1985 yıllarına kadar Devlet Demiryollarının geliri giderinden fazlaydı, Demiryolu eskiden sadece işletmecilik yapardı, demiryolu yatırımı ve Ulaştırma Bakanlığına bağlı Demiryolu, Limanlar ve Hava Meydanları Genel Müdürlüğü olarak ayrı bütçeyle yapılırdı. Özellikle hızlı tren yatırımları Devlet Demiryolu uhdesine verilince giderler çok büyük oranda arttı; zaten zarar ediyor mantığı yaratılarak özelleştirmek için bir sebep malzemesi yapıldı. İşte bugün gördüğümüz gibi kurumun 2020 yılı zararı 1,3 milyar TL'yi geçti.

Özelleştirme hem kurumlar için hem de toplum için ciddi bir sorun olmuştur; devlete bir yük ve bir kambur. Bakıldığı zaman, Ankara Tren Garı yandaş şirketlerden birine yolcu teminatı olarak ihale edildi, 2016'da hizmete açılan gar ile ilgili ihale kapsamında on dört yıl boyunca 1,5 dolar artı KDV'den 106 milyon yolcu garantisi verilmiştir. Dönemin Ulaştırma Bakanı Cahit Turhan 2017 ve 2018 yılları için içindeki dönemde toplam 6 milyon 352 bin 545 dolar artı KDV garantisi ödeme yapıldığını açıkladı. Sayın Genel Müdüre sormak isterim, bu rakamlar doğru mudur, doğru ise ne kadar KDV ödendi? Yine 2019-2020 yılları için de ne kadar ödeme yaptınız?

Şimdi, bakıldığı zaman Devlet Demiryolları içinde çok ciddi sorunlar var; bunlardan birincisi emek sömürüsü, Devlet Demiryolları ve Devlet Demiryolu Taşımacılık AŞ'de çalışan emekçiler, yirmi dört saat hizmet üretilen bu alanda normal mesaiden fazla çalıştırılmaktadır. 2018 yılında uygulanan fazla mesai toplamında dört milyon iki yüz altmış sekiz bin üç yüz saattir. Fazla mesai İş Kanunu'nda normal mesai ücretinin yüzde 50 fazlasıyla ödenmesi gerekirken memur ve sözleşmeli personel statüsü farkından dolayı muaf tutularak düşük ücretli mesai ödenmektedir; bu durum doğru mudur?

İkincisi, vekâleten görevlendirme sorunudur. Birçok tren kazası incelendiğinde makinistlerin vekâleten o ilde görevlendirildiği, güzergâhı iyi bilmediği anlaşılmaktadır. Personelin vekâleten başka ilde görevlendirmesi tecrübe ve deneyim eksikliğinden kaynaklı kazalara davetiye çıkarmaktadır. Örneğin, son meydana gelen Kalecik tren kazasında makinist, Çankaya'ya Kütahya'dan geçici görevle gelmiştir. Vekâleten görevlendirme konusunda ısrarcı olunmasının gerekçesi nedir? Eğer yeterli sayıda personel yoksa neden istihdamı genişletmek varken böyle bir yöntem belirlenmektedir?

Üçüncü sorun, eksik kadroların mesai ve taşeron işçiyle doldurulması. Devlet Demiryollarının 2016 Yılı İstatistik Yıllığı Raporu'nda olması gereken norm kadro 36.634 kişi iken mevcut 27.540 kişinin çalıştırıldığı belirtilmiştir. 9.094 kişilik açık kadro, mevcut faal çalışanlara fazla mesailerle kapatılmaktadır. Yine, kadro eksikliği sayısı 5.776'ya ulaşan taşeron işçilerle giderilmeye çalışılmaktadır.

Dördüncü sorun, yönetim kadrolarına liyakat atamaları değil, siyasal atamaların olmasıdır. Örneğin, 2019 yılı öncesinde işçi statüsünde bulunan Abdullah Özcanlı, 2019 yılında Konya Büyükşehir Belediyesinden memur kadrosuna geçiriliyor, aynı yıl Devlet Demiryollarında görevlendiriliyor, Devlet Demiryollarına atandıktan on beş gün sonra şube müdürü oluyor, bir ay sonra 19 Eylül 2019'da daire başkanı oluyor, şu anda Trafik ve İstasyon Yönetim Dairesi Başkanlığı ve Emlak, İnşaat Yönetim Başkanlığı görevlerini vekâleten yapıyor. Kimdir bu Abdullah Özcanlı? Bu yükselişin temel sebebi nedir? Bu kişi hâlâ kurumunuzda görevli midir, görevliyse toplam ne kadar maaş almakta, yine, varsa huzur hakkı ne kadardır?

Beşinci sorun, yapılan ihalelerle ilgili bir sorundur. Devlet Demiryollarında gerçekleşen birçok ihalenin Raysimaş tarafından alındığı iddia edilmektedir. Şirket adını Devlet Demiryolları Teknik Mühendislik AŞ olarak değiştirmiştir. Söz konusu şirketin Devlet Demiryolu Altyapı Genel Müdürü Ali İhsan Uygun ve Abdullah Özcanlı'nın birinci derece akrabası olduğu yönünde ciddi iddialar bulunmaktadır, bu iddialar doğru mudur? Eski adı Raysimaş olan Devlet Demiryolları Teknik Mühendislik AŞ bugüne kadar Devlet Demiryollarından kaç ihale alınmıştır? Kalem kalem bu ihalelerin ne olduğu ve iş karşılığı ne kadar ödendiği bilgisini paylaşmanızı bekliyorum.

Yurt dışında, Afrika devletlerinde demiryolu yapımı işlerini Devlet Demiryolları Teknik Mühendislik ve Müşavirlik Anonim

Şirketinin aldığı, genel masrafların Devlet Demiryollarından karşılandığı, gelirin ise Devlet Demiryolları Teknik Mühendislik ve Müşavirlik AŞ'ye aktarıldığına dair kurum içi üst bürokratların beyanları olduğu söylenmekte, bu konu doğru mudur, Devlet Demiryolları olarak böyle bir garantörlük rolünüz var mıdır?

Diğer bir sorun, kurum içinde yaşanan sürgünlerdir. Devlet Demiryollarında meydana gelen yanlışlıkları raporlayan ve sendikalarına ileten birçok sendika üyesi çeşitli bahaneler adı altında sürgüne tabi tutulmaktadır. Öyle ki İzmir'den Erzincan'a sürülen personelin sürülme nedeni idareye pandemi koşullarında gerekli hijyen olmadığını dile getiren dilekçe vermesidir. Bu ve benzeri nedenlerle birkaç farklı yerde sürgünler meydana gelmiştir. Son altı yılda, yıllara göre kurum içi yer değişikliği sayıları kaçtır, yer değişikliklerinin sebebi nedir?

Diğer bir sorun, sermayeye yüksek tolerans uygulanması. Pandemi döneminde milyonlarca insan zor durumda evine eklemek götüremezken Ankara Garı'nı işletmeye hak kazanan Kolin Grubu alışveriş mağazalarında pandemi dönemi boyunca kâr etmediği için bu sürecin yedi ay daha uzatıldığı belirtilmiştir; bu uzatmanın gerekçesi nedir?

Bir diğer sorun, Ankara Demiryolu Fabrikasının işlevsizleştirilmesi. 1944 yılında Ankara Gar havzası arazisinde kuruldu, 1945 yılında 1 silindirli ve 1946 yılında 2 silindirli dizel motor imal etti, Devlet Demiryolları bünyesinde dizel lokomotiflerin bakım ve onarım işleri yerine getirdi, 1979 yılında Ankara Behiçbey'de 94.476 metrekare açık alan, 68.824 metrekare kapalı alanda modern CNC tezgâhların bakım onarım faaliyetlerini yerine getirirken geçen yıllar içinde yeni işçiler alınmadığı için tezgâhlar bir bir brandalarıyla kapatıldı. 2008 yılında, 254 çalışanı olan Ankara Demiryolu Fabrikasının bugün 100'ün altında çalışanı var. Fabrikanın yapacağı iş piyasadan temin edilmeye başlandı ve dolayısıyla fabrika arazisi atıl pozisyonuna düşürülmüştür. Bu arazi hakkında yakın gelecekte bir planınız var mıdır, bu fabrikanın atıl pozisyona düşürülmesinin gerekçesi nedir?

Maalesef, kurumda ciddi sorunlar var. Mesela, kadın istihdamının bu kadar düşük olmasının sebebi nedir? Soruları genişletebiliriz fakat zaman da verimli kullanmak adına doğrudan birkaç soru daha sormak istiyorum.

Demir yollarında meydana gelen kazaların çoğu, hatta tamamı önlenabilir kazalardır. Kazaların temel sebebi sinyalizasyon sorunundan kaynaklanmaktadır. Demir yolu sinyalizasyon sistemleriyle ilgili sorunları çözmek için bir çalışmanız var mıdır? 4.896 kilometrelik hattın sinyalizasyon sisteminin yapım işini 13 ayrı firmaya verilmesinin sebebi nedir? Neden yerli firmalar tercih edilmemiştir? Söz konusu 13 firma hangileridir ve kullandıkları sinyalizasyon sistemlerinin yazılımları nelerdir? 13 ayrı firmayla yapılan sinyalizasyon sistemleri birbirleriyle uyumlu çalışabilecek midir? Sinyalizasyon sistemi yapımı tamamlanan hatlarda kaç kaza yaşanmıştır, bu kazalar hangi hatlarda yaşanmıştır, kazalarda kaç kişi yaşamını yitirmiştir? Son on yılda yaşanan demir yolu kazalarının kaçısı sinyalizasyon sistemi olmaması sebebiyle gerçekleşmiştir? Devlet Demiryolları şebeke hattının tamamına sinyalizasyon sistemi kurulacak mıdır, bu konuda bir planlamanız var mıdır?

Bir sorun da bu yolcu vagonları ve yük vagonlarıyla ilgili.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Gaydalı, süreniz doldu.

MAHMUT CELADET GAYDALI (Bitlis) - Bitirmek üzereyim.

Şimdi, yük ve yolcu vagonların ekonomik ömrü ne kadardır, periyodik yenilemeler kaç yıllık periyotlarda planlanmıştır? Gerçi elimde bazı veriler var;40 yaş üstü yüzde 4'müş, 30-39 yaş arası yüzde 38, 20-29... Bu bilgileri bana verirseniz memnun olurum.

Şimdi, bütün dünyada en ekonomik, en güvenilir ulaşım aracı olan demir yolu taşımacılığı niçin ülkemizde hakkettiği diğer ülkelerin birinci lig sıralamasına girememiştir?

Bir şey de rica edeceğim sizden. Bitlis'e havaalanı yapılması yılan hikâyesine döndü; biz onu göreceğiz değil, öyle gözüküyor. Şimdi, bu havaalanı yapılmayacak düşüncesiyle küçük bir modifikasyonla Muş Havaalanı-Tatvan arasında uçak seferlerine akuple olabilecek bir banliyö tren seferi organize etmeniz mümkün müdür, bununla ilgili bir çalışma yapmanız mümkün müdür?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Gaydalı.

Buyurun Sayın Peköz.

KEMAL PEKÖZ (Adana) - Sayın Başkan, tekrar merhaba.

Ben öneri, eleştiri ve sorularımı bir arada harmanlayarak soracağım, onun için de biraz uzun olacak ama yetiştirmeye çalışırım; saate de bakayım, 15.08.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Biz not alıyoruz zaten, bakmanıza gerek yok.

KEMAL PEKÖZ (Adana) – Demir yolu yapım projelerine Türkiye-Avrupa Birliği Mali İş Birliği (IPA) desteği kapsamında hibe tahsis edilmektedir. Fonların tamamının kullanılması ve iade durumunun kalmaması için tahsis edildikleri projelerin sürelerinde tamamlanması yönünde gerekli tedbirler alınmış mıdır ya da alınacak mıdır?

Demir yolu sinyalizasyon sistemiyle ilgili sorunları çözmek için bir çalışmanız var mıdır, ne aşamadadır? Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları şebeke hattının tamamına sinyalizasyon sistemi kurulacak mıdır, bu konuda bir planlamanız var mı şu anda?

Kurumun yeterli personeli var mıdır, personel eğitimlerini kurum içi bünyesinde açılacak bir eğitim merkezinde vermeyi planlıyor musunuz? Yine, kuruma yetişmiş orta kademe eleman temin eden, mecburi hizmet şartı koşan, mezuniyet sonrası iş güvencesi veren Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Meslek Lisesi yeniden açılacak mıdır ya da öyle bir planlamanız var mıdır?

Bir rapora göre, ülkemizde demir yolu taşımacılığı oranı 1950 yılında yüzde 42,2 iken bugün yüzde 1'lere düşmüş, yük taşımacılığı da 55,1'den 4,1'e düşmüş. Söz konusu rakamlar doğru mudur, doğruysa sizce sebepleri nedir? Sadece teknolojik gelişmeye bağlanabilir mi bunlar?

Yap-işlet-devret modeliyle yapılan Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı'na 2020 yılı için 5 milyon yolcu garantisi verilmiş ancak on bir buçuk ayda toplam 727 bin 451 yolcu geldiği için hazine yüklenici Cengiz-Kolin-Limak ortaklığına 7,5 milyon dolar ödeyecek. Ankara yüksek hızlı tren hattı Cengiz-Kolin-Limak ortaklığına ne kadar süreyle ve ne kadar kirayla verilmiştir? Bu süre zarfında verilecek yolcu garantisinin toplamı ne kadardır?

Bir sistem olarak tüm dünyada denenmiş ve sadece zarara yol açan bir sistem olduğu teyit edilmiş olan yüksek hızlı tren yap-işlet-devret yöntemiyle yaptığımız başka gar var mıdır ya da yapmayı düşünüyor musunuz?

23 Haziran 2019 İstanbul seçimlerinde AKP'den CHP'ye geçen İstanbul Büyükşehir Belediyesinde görev yapmakta olan ve eski İstanbul Büyükşehir Belediyesi Genel Sekreteri şimdiki Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu'nun ekibi diye anılan pek çok kişinin belediyedeki bu değişikliğin ardından Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları ve bağlı kurumlarına liyakat aykırı

olarak atandığı, İBB'nin kaybedilmesiyle birlikte TCDD'de bahsi geçen ekip için bir arka bahçe hâline getirildiği iddiaları gündemde dolaşüyor. Bu iddialara iki örnek vardır: Mart 2020'de İETT'den TCDD Modernizasyon Daire Başkanlığına atanmış olan Hasan Pezük, 2021'in ilk gününde (2021/12) numaralı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi'yle TCDD Taşımacılık AŞ Genel Müdürlüğüne ve Yönetim Kurulu Başkanlığına getirilmiştir. Yine, 2020'nin ilk aylarında İSKİ'den TCDD'ye atanmış olan Necmettin Acar aynı gün yayımlanan (2021/13) numaralı Kararname'yle TCDD 1. Bölge Müdürlüğüne getirilmiştir. Bu iddialardan hareketle şunu dile getirmek istiyorum: 31 Mart 2019 tarihinden itibaren İstanbul Büyükşehir Belediyesinden TCDD'ye bugüne kadar atanmış olan kişi sayısı kaçtır ve görevleri nedir? 4 Mart 2020 tarihinde TCDD'nin bağlı ortaklığından çıkarılmış olan TÜVASAŞ, TÜLOMSAŞ, TÜDEMSAŞ ve devredildiği Türkiye Raylı Sistem Araçları Anonim Şirketi Yönetim Kurulu üyeleri ve üst düzey yöneticilerinden kaç tanesi İstanbul Büyükşehir Belediyesinden gelmektedir? İSKİ'den TCDD'ye atanmış olan Necmettin Acar'ın sadece elli yedi günde TCDD 1. Bölge Müdürlüğü Vekilliği görevine getirilmiş olduğu iddiası doğru mudur? İBB'den mezbahane, BELBİM ve METRO İstanbul'da görev yaparken Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Destek Hizmetlerine açıktan memur olarak atanan Abdullah Özcanlı, altı gün sonra şube müdürü, elli gün sonra da Trafik ve İstasyonlar Daire Başkanı olduğu iddiası dolaşüyor ortalıkta, bu yine doğru mudur? Basına da yansıdı bu. 31 Mart 2019'dan sonra İBB'den TCDD'ye ve bağlı kuruluşlarına atanan kişilerden kaç tanesi demir yolları için elzem olan özel ihtisas ve uzmanlık gerektiren ilgili bölümlerden mezun olmuştur? Pamukova, Tavşancıl, Kütahya, Eskişehir, Çorlu, Ankara ve Çankırı tren kazalarındaki objektif sorumluluğu bulunan yöneticilerden kaç tanesi bugüne kadar yargılanmıştır ve geldikleri kurumlar hangileridir? Şu anda Haydarpaşa ve Sirkeci Garlarının devri söz konusu olmuştur, ihalesi yapılmıştı, sonra iptal edildi, son aşamada ne durumdadır?

İş barışıyla ilgili hassasiyetinizi bekliyoruz. O nedenle bu istekler dışındaki yer değiştirmelerin veya sürgünleri durdurup bir an önce iş barışının sağlanması ve personelin isteği dışında fazla mesai yaptırılarak açık olan personel sayısının bu şekilde kapatılmasının bir an önce önlenmesi gerekiyor. 2017 Raporu'nda yer alan muvazaa davaları nelerdi? Maddi zararların önüne geçilmesi amacıyla hangi hukuki ve idari işlemler yapılmıştır? 2017-2018 raporlarında yer alan tespitte göre Ankara-Sivas hızlı tren demir yolu hattının Kırıkkale-Yerköy kesimi altyapı inşaatıyla ilgili yeterli zemin sondaj çalışmaları yapılmadan hazırlandığı iddiası doğru mudur? Doğruysa söz konusu inşaat tamamlanınca tren kazalarına sebep olacak mıdır? Bunun herhangi bir önlem alınmış mıdır ya da başka bir çözümü var mıdır? 2017-2018 raporlarında yer alan Eskişehir-İnönü kesimi altyapı işinde yüklenici firmaya neden sözleşmeye aykırı olarak 6 milyon 398 bin 436 lira fiyat farkı ödemesi yapılmıştır? Bu tutar geri alınmış mıdır, alınmamışsa dava ne durumdadır?

Mersin Limanı içerisinde yer alıp Mersin Limanı'nın işletme hakkının devrine ilişkin imtiyaz sözleşmesi kapsamı dışında kalan taşınmaz hangi firmaya neden bedelsiz olarak verilmiştir? Arazinin kira bedelinin geriye dönük olarak tespit edilip işletici firmadan tahsili yapılacak mıdır? Raporda, 2018 sonunda Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi'nin Ankara-Sincan-Pamukova-Sapanca ve Diliskelesi-Gebze kısımlarında, Konya-Karaman demir yolu hattında sinyalizasyon Avrupa tren kontrol seviyesine göre sıfır olduğu belirtilmiştir. Söz konusu bölgede sinyalizasyon hâlâ sıfır durumda mıdır, öyleyse gerekçesi nedir? Bölgede kaza olmuşsa kazalarda can kaybı olmuş mudur? Bunun önüne geçmek için tüm hatların sinyalizasyonu ne zaman tamamlanacaktır?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ederim Sayın Peköz.

Buyurun Sayın Gündoğdu.

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

Çok değerli milletvekili arkadaşlarımız, Kıymetli Genel Müdürümüz ve Genel Müdür Yardımcılarımız, diğer kurumlardan katılan kıymetli misafirlerimiz; hepinize saygılar sunuyorum, hoş geldiniz diyorum.

Tabii, “Devlet Demiryolları” deyince yüz altmış iki yıllık bir hikâye var geride, bu hikâyeyi bir bütün olarak görüyoruz. Yüz altmış iki yıllık hikâyenin arasında Abdülhamit Han bile var. Biliyorsunuz, Medine’ye Devlet Demiryolları gidince orada rayların üzerine keçe döşüyor ki ses olmasın diye. Böyle bir kuruluşun bugün burada KİT Komisyonunda üst komisyonda görüşmesini gerçekleştiriyoruz. Bütün arkadaşlarımız söyleyeceklerini söylediler, ben de Devlet Demiryollarıyla ilgili birkaç hususa değinmek istiyorum.

Tabii, Trabzon Milletvekilimiz şu an burada değil, Cumhuriyet Halk Partisi milletvekili biraz önce Trabzon milletvekillerimizle ilgili bir şeyler de söyledi, açıklamalarını dile getirdi. Trabzon milletvekillerimiz tabii ki de bu açıklamaları yapacaklar, taleplerini dile getirecekler; taleplerini dile getirmişler bu taleplerin gerçekleşmesiyle ilgili de gerekli işlemlerin yapıldığına dair açıklamalar var. Biz şu gün şu saatte bitireceğiz değil, bunun çalışmalarının başlatıldığına dair açıklamalar var.

2003 öncesi, sonrası tartışmasıyla ilgili de şunu söylemek istiyorum: 2003’ten önce hızlı tren vardı da biz mi binmedik, bunu sormak istiyorum Demirel’in tabiriyle. 2003’ten sonra Türkiye’de Devlet Demiryolları bir çağ atlamıştır hızlı tren vasıtasıyla, Türkiye’de hızlı tren çağı başlamıştır ve çok şükür, biraz önce Sayın Genel Müdürümüz yapmış olduğu sunumunda da hızlı trende hangi boyutlara geldiğimizi bize aktardı, anlattı. Ben bugüne kadar Devlet Demiryollarında görev yapan hem Süleyman Ağabey hem Genel Müdürümüz hem ondan sonraki, önceki genel müdürlerimize teşekkür ediyorum.

Türkiye’de Devlet Demiryolları deyince şu son zamanda daha da büyük hızla ilerleyen bir şeyimiz var, büyümemiz var; bu da işte İpek Yolu’nun şu anda Devlet Demiryolları üzerinden ilk seferinin ve daha sonra da devam ettiğini görüyoruz.

Tabii, bizim bölgemizle ilgili Sayın Kaya’nın açıklamalarına ben de biraz değinmek istiyorum çünkü bölgemizde bu konuyla ilgili ciddi bir talep var, bu talebi biz de dile getiriyoruz. Ordu, Giresun, Trabzon, Rize, Artvin hattının mutlaka olmasını talep ediyoruz çünkü biliyorsunuz, hızlı tren Samsun’a kadar gidecek, Samsun’dan Bolaman’a kadar hiçbir problem olmadan düz bir arazide gidiyor. Sonrasında bu işin o güzergâh üzerinden gitmesi gerektiğini hem bölgedeki sivil toplum örgütleri hem de bizler hatta bölgenin tamamındaki sivil toplum örgütleri dile getiriyor. Biz de bu talebi burada sizlere iletmış olalım çünkü o bölgede sahilten gittiği takdirde daha farklı, hızlı trenden daha iyi bir verim alınacağını düşünüyoruz, daha fazla yolcu taşıyacağını düşünüyoruz, böyle bir şeyimiz var. Trabzon-Erzurum hattı elbette olabilir, ona itiraz etmiyorum ama o hattan daha verimli bir hat olacağını biz bölgedeyken milletvekili arkadaşlarımız hem de o bölgedeki sivil toplum örgütleri bunu dile getiriyoruz.

Ben çok fazla da uzatmak istemiyorum. Tabii, bizim 2023, 2053, 2071 hedeflerimiz var. İşte, biraz önce dedim ya, Sayın Genel Müdürümüz sunumda da bahsetti, bu hedefler içerisinde Türkiye’de Devlet Demiryollarıyla ilgili yatırımları gerçekleştireceğiz; bunu hep beraber yapacağız, bu ülke için yapacağız, bu topraklar için yapacağız ve gelecek nesillere bunu bırakacağız. Onun için, ben bu gayreti gösteren, bugüne kadar Ulaştırma Bakanlığı yapan bakanlarımıza, şu anki Sayın Bakanımız Adil Karaismailoğlu’na ve çalışan bütün ekibine, Genel Müdürümüze, Devlet Demiryollarına hizmet eden bütün çalışan ekibe teşekkür ediyorum, saygılar sunuyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Gündoğdu.

Buyurun Sayın Öztürk.

YASİN ÖZTÜRK (Denizli) - Sayın Başkanım, teşekkür ederim.

Öncelikle, ben de Türkiye Devlet Demiryolları Teknik Mühendislik ve Müşavirlik AŞ'yle ilgili çeşitli söylentileri dile getirmek istiyorum. Demir yolu alanında 2017'den bu yana doğru dürüst bilgi ve birikimi olmadan, 2020 yılında Kamu İhale Kanunu'na tabi olmadan Devlet Demiryollarından ihalesiz tüm işleri alan Teknik Mühendislik ve Müşavirlik AŞ, özellikle birinci ve üçüncü bölge yol bakım hizmet alımı işinde Devlet Demiryollarını yıllık ortalama 16,5 milyon lira zarara uğrattığı kamuoyunda söylenmekte. Teknik AŞ'ye Devlet Demiryolları Kamu İhale Kanunu'na tabi olmadan kaç iş verdiniz? Teknik AŞ'nin kaç çalışanı var? İşleri yaptırabilecek ekipmana sahip mi? Bunları sormak istiyorum.

Tabii, bununla ilgili birkaç tane –rakamsal olarak da konuyu boğmadan- örnek söylemekte de fayda var. İşte, 1'inci Bölge Müdürlüğüyle yapılan hizmet alım protokolünde 16 milyon 548 bin 239 liralık yıllık bedelle bu firmaya Devlet Demiryolları ihale etmiş ama bu firma bunu –EKAP'ta da görülür- 15 Ocak 2021'de pazarlık usulüyle 11 milyon 442 bin 850 liraya başka bir şirkete ihaleyi vermiş. Burada abartılı hesaplara göre bile baktığınızda yıllık maliyet 5 milyon lirayı geçmemekte çünkü protokole göre çalışmalarda kullanılacak tüm malzemeleri Devlet Demiryollarının kendisi temin edecek. Bu durumda, Devlet Demiryollarının genel toplamda 9,5 milyon lira zarar ettirildiği söylenebilir ki bu firmanın elini sıcak sudan soğuk suya koymadan bu işten kazancı en az 3 milyon lira civarında. Dolayısıyla, bu firmanın son iki yıldır aracı kurum gibi direkt Devlet Demiryollarının işlerini hiçbir kanuni zorunluluğa ve kurala tabi olmaksızın önce protokolle yüksek tutarlı alıp sonra da kendi işi gibi, aldığı fiyattan çok daha düşük bir fiyata ihale etmekte, bu yolla Devlet Demiryolları milyonlarca lira zarar ettirilmektedir. Hâl böyleyken bu firma Sayıştayın 2019 Kamu İşletmeleri Genel Raporu'na göre 2019 yılında 5 milyon 369 bin lira da zarar etmiş durumda. Hâlbuki Devlet Demiryollarının yol bakım ve onarım müdürlüklerinde bu firmanın kat kat üstünde, yeterli sayıda ve donanımda işçisi ve memur personeli mevcut. Bu hizmetleri kurumun kendi imkânlarıyla da yerine getirebilecek kabiliyette ve tecrübeye çalışanları var. Kurum zarara yol açmasının dışında, bu işler için istihdam edilmiş kadrolu işçiler iş yapmadan kurumdaki maaş almaya devam etmekte. Bununla ilgili birkaç tane daha var ama zamanı da verimli kullanmak adına bu konuyu kapatayım.

Onun dışında özellikle Ankara Garı'yla ilgili de konuşmak istiyorum çünkü yine meşhur 5'li müteahhitten Cengiz, Kolin ve Limak İnşaatı verilen bir ihale...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Ben de tam teşekkür edecektim Sayın Öztürk, kapattım derken...

YASİN ÖZTÜRK (Denizli) – Bu konuyu daha detaylı konuşmak isterdim ama o konuyu konuşursak zaman açısından sıkıntı olmasın diye...

Sizin daha önceki üst raporlarda buna vermiş olduğunuz cevaplar da mevcut. 2017 yılında 3 milyon 103 bin 615 dolar ödeme yaptınız, 2018 yılında 3 milyon 248 bin 930 dolar ödeme yaptınız, 29 Ekim 2019 itibarıyla da 7,5 milyon dolar ödeme yaptınız çünkü buraya yap-işlet-devret usulünde, yolcu alım garantisiyle hizmeti verdiniz. Bu hizmette de tabii geçen sene pandemi sebebiyle rakam tahmini 740 bin kişi olarak gerçekleşti, yolcu rakamı; 5 milyon ile 740 bin arasındaki fark zaten çok afaki. Bundan sonraki şirketin bazı yerlerde yirmi bir yıl yedi ay, bazı yerlerde on dokuz yıl yedi ay diye söylendiği hesaba da bakarsak yaklaşık 159 milyon dolar -en az- gibi bir rakam, şirkete taahhüt ettiğiniz rakam. Fakat şirket sözleşmesinde, sizlerle yaptığı sözleşmede toplam yatırım tutarı olarak 235 milyon dolar gibi bir rakam söz konusu ki bu rakam daha sonrasında revize edilerek 255 milyon dolara çıkarılmış durumda. Bu konuda, her yolcu için 1,5 dolar, aynı zamanda garanti üzerinde olan sayıdaki yolcu için de 50 cent şeklinde bir garantiniz söz konusu. Aynı zamanda, o mevcut yerdeki 50 bin metrekaarelik dükkân alanı, 2.500 araçlık otopark, bunların da gelirleri bu firmalara bırakılmış durumda. Burada firma size toplam yatırım tutarı olarak 255 milyon doları söylerken elbette ki sizin önünüze “Şunları,

şunları, şunları yapacağım.” diye bir masraf gösteriyor. Burada garip olan, Ankara Garı’nda toplam 120 tane çöp kutusu var, çöp kutusunun tanesini -ki muhtemelen o 120 tanesi 2.800 dolara yapılır- size 2.800 dolara yazmışlar. Arkadaşlar, bu çöp kutusu altından mı? Yine aynı şekilde, elektromekanik açılır kapılar var, bunların tanesinin maliyetini size 35-40 bin dolar olarak göstermişler, hâlbuki piyasada 3-4 bin dolarlık kapılar. Dolayısıyla, bu şekilde şişirme rakamlarla “Biz 255 milyon dolarlık yatırım yapacağız.” demişler, sizler de bunun karşılığında kendilerine yolcu garantisi vermişsiniz.

Şunu da sormak istiyorum: Ayrıca, bu yerin gerek Çevre ve Şehircilik Bakanlığından –resen de olabilir- gerekse mevcut meskûnun olduğu belediyeden yapı ruhsatı var mı, iskân ruhsatı var mı? Bunların da olmadığı hakkında duyumlar geliyor. Bize bu konulardaki cevapları şeffaf bir şekilde verirsiniz, ticari sır saymazsanız seviniriz.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ederim Sayın Öztürk.

Buyurun Sayın Karaman.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) - Sayın Başkan, Komisyonumuzun değerli üyeleri, Demiryolları Yönetim Kurulu Başkanı, Demiryollarının çok kıymetli yöneticileri, üyeleri, genel müdürlerim, çalışma arkadaşlarım, Sayıştayın değerli üyeleri, diğer kamu kuruluşlarının değerli üyeleri; hepinizi sevgiyle saygıyla selamlıyorum, hoş geldiniz, sefalar getirardiniz.

Biliyorsunuz, ben daha önce Demiryollarında genel müdürlük yaptığım için bu vesileyle on yedi yıldır bu Komisyonunda görüşlerini, eleştirilerini, Demir Yollarından yana, demir yolu yolcularından yana, demir yollarının gelişmesinden yana kullanan başkan ve üyelerimizin tamamına huzurunuzda teşekkür ediyorum.

Müsaade ederseniz, ben iki bölüme ayıracağım; bir, demir yollarının geneliyle ilgili, bir de eleştirilerin bir ikisine siyasi olarak cevap vermek istiyorum. Yine, on üç yıl beraber çalıştığım ve demir yolcu olmanın heyecanını ve sevincini birlikte yaşadığımız arkadaşlarıma, genel müdüründen en alt kademelerine, personeline kadar bütün demir yolcu kardeşlerime teşekkür ediyor ve başarılar diliyorum.

Demir yollarımızın geliştirilmesi cumhuriyetin ilk yıllarında olduğu gibi Hükûmetimiz tarafından yeniden devlet politikası olarak ele alındı. Bu politikaya bütün partilerimiz heyecanla katıldılar, siyasi partilerin hepsi destekledi. Bugün Türkiye, yüksek hızlı tren ülkesiye öncelikle bu karar sayesinde, bu politika, bu destek sayesinde oldu. Yeni yüksek hızlı tren hatları yapılıyorsa ve devam ediyorsa bu politika dolayısıyla oldu. Artık raya muhtaç Türkiye ray satar duruma gelmiş, yüz yıldır el değmeyen yollar yenilenmiş, kendi rayını, kendi malzemelerini kendisi üretiyor; bunlar, demir yollarının devlet politikası olmasıyla gerçekleşti. Siyasi ayrım gözetmeden bütün partilerimiz demir yollarına gerçekten destek verdi, vermeye de devam ediyor, etmesi de gerekmektedir. Bugün Marmaray çalışıyor, Egeray, Başkentray çalışıyor, kent içi ulaşım da çözümler üretiliyorsa, Gaziray ve büyükşehirlerdeki raylı sistem projeleri üretiliyorsa bütün bunlar bu politikanın eseridir. Çin’den Londra’ya kesintisiz demir yolu çalışıyor, bu da bu politikanın eseridir. Demir yolları ülkemizin küresel ve kıtalar arası ticaretten daha fazla pay alması için stratejik bir öneme sahiptir. Trilyonlarca dolarlık kıtalar arası ticarette köprü konumunda bulunuyoruz. Bir yandan Pekin’den Londra’ya kesintisiz İpek Demir Yolu’yla Asya’dan Avrupa’ya ve Avrupa’dan Asya’ya taşımacılıkta en avantajlı koridor hâline gelirken bir yandan da körfez ülkeleriyle Avrupa ticaretinde en kestirme ve en ekonomik seçeneğin demir yolu olması için yatırım yapmaya devam etmemiz gerekir.

Yurt içinde üretim merkezlerinin demir yoluna bağlanmasıyla bu fotoğraf bir arada düşünüldüğünde demir yolu Türkiye lojistik ve ticaretinin vazgeçilmezi hâline geliyor. Bu yatırımlar her şeyden önce Türkiye'nin geleceğine yatırılan yatırımlardır. Bütün bunları demir yollarının devlet politikası olarak ele alınmasına borçluyuz. Buradan mirasını devralmaktan iftihar duyduğumuz cumhuriyetin kurulmasıyla birlikte demir yolu yapımını millî hedef hâline getiren Gazi Mustafa Kemal Atatürk ve arkadaşlarını minnetle, rahmetle yâd ederken ikinci demir yolu seferberliğini talimatıyla başlatan Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'a da şükranlarımızı arz ediyorum. Ulaştırma Bakanı son Başbakanımız Sayın Binali Yıldırım'a ve tüm Ulaştırma ve Altyapı Bakanlarımıza ve şimdi görev yapan Ulaştırma ve Altyapı Bakanımız Sayın Adil Karaismailoğlu'na da teşekkür ediyorum.

Her komisyon toplantısında demir yollarında atılan her adımdan bizimle birlikte heyecan duyan demir yolu meselesini millî mesele olarak kabul edip her türlü desteği veren KİT Komisyonu Başkanlarına ve üyelerine de bir kez daha şükranlarımı arz ediyorum. Demiryolcu arkadaşlarıma başarılar diliyorum.

Bugün geline nokta pek çok açıdan TCDD'yi dünyanın ilk 10 ülkesinin demir yolları arasında gösteriyor. Demir yolcuların gerçekleşmesini bekledikleri rüyalardan güç alındı, milletimizin demir yolu sevgisinden güç alındı, Parlamentomuzun, siyasi partilerimizin özellikle KİT Komisyonunun sınırsız desteğinden güç alındı, hep birlikte demir yolu bugüne geldi. Bu yatırımlar hız kesmeden devam etmeli. On sekiz yılda halkımızın hızlı demir yollarından istifade edebileceği bir demir yolu hazırlandı. Son yıllarda demir yollarına büyük yatırımlar yapıldı, yapılmaya da devam ediyor. Bugüne kadar yapılan yatırımlara ek olarak Ankara-Sivas hızlı treni, Ankara-İzmir hızlı treni, Konya-Karaman-Adana-Mersin-Osmaniye-Gaziantep hızlı treni, Bandırma-Bursa-Ankara hızlı treni, İstanbul-Edirne hızlı tren hatlarının inşaatı devam ediyor. Hızla bitirmek için bütün gayret sarf ediliyor, sarf edilmeli de. Elbette yapılmaya başlanan Sivas-Erzincan-Erzurum-Kars hızlı treni yapılacak doğu- batı hattı tamamlanması gerekir. Erzincan-Trabzon demir yolu da yapılmalıdır. Bildiğiniz gibi bu hat Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nin devamı ve İpek Yolu'nun gelişmesini sağlayacak ve o zaman Türkiye bir lojistik merkezi olacaktır.

Hedef, insanımızın tamamının demir yollarından istifade edebileceği bir ağ oluşturarak gelecek kuşaklara miras bırakmaktır. Demir yolu yatırımlarını 81 milyon insanımızın tamamı destekliyor, siyasi irade destekliyor, siyasi partilerimiz destekliyor, Parlamentomuz destekliyor, toplumun bütün katmanları, bütün kesimleri destekliyor.

Müsaade edersiniz biraz da eleştirilere girmek istiyorum. Öncelikle, şu Sivas hattında vekilimiz tünelle ilgili birkaç şey söyledi, sanki böyle çok büyük sıkıntılar varmışçasına. Ben, bizim grubumuzdaki arkadaşlarımın daha iyi müsaade ederseniz dinlemesini istiyorum. Konu şu: Hat yapılıyor, bir tünel var yani müteahhit işini bitirmek üzere, yüzde 90-95 civarına geliyor ve müteahhit “Benim bu tünellere emniyet tedbiri almam lazım.” diyor. Bizim arkadaşlar da diyor ki: “Emniyet tedbirleri kalsın, siz daha uygun işleri yapın bizim dediğimiz.” O da dinlemiyor, benim tünelim yıkılırsa sıkıntı çıkar diye. Bunu Sayıştaydaki arkadaşlar da biliyor. Onun için de dinlemeden tünele giriyor, emniyet tedbirlerini alıyor. Bu, 2 milyon liralık bir iş sanıyorum. Tam rakamını bilmiyorum, 6 milyon galiba. Sonra, konu Genel Müdür olarak bize geldi, dedik ki: “Kardeşim, sen bizim ekibimizi dinlemediğine göre sana kâr vermeyeceğiz.” Parasını ödedik, kâr ödemedik, o da mahkemeye gitti. Yargıtay Daire Başkanlığı “Bu müteahhit gerçekten emniyeti almak için çalıştığı için bunun kârını da verin.” dedi. Dolayısıyla, yani yaptığı işin parasını aldı, o iş yapılmasaydı o tüneller sağlam kalır mıydı, kalmaz mıydı, onu da bilmiyoruz ama böyle bir konuyu yani sanki çok büyük bir yolsuzluk varmışçasına buraya getirmeyi çok da tasvip etmiyorum. Ama konu şu: Tüneller yıkılmasın diye müteahhit “Ben burayı yapayım, siz

ister paramı verin ister vermeyin.” dedi. Biz de kârını vermedik, sonuçta gitti Yargıtaydan kârını da istedi. Kârını kazandıktan sonra da almadı yani ben haklıyımı ispat etmeye çalıştı, böyle bir durum var. Deniz Yavuzylmaz arkadaş da hep bunu söylüyor: “Üst komisyona öneri niye gelmedi?” Bir daha söylüyorum: İki tane konu var, birisi Genel Müdürlük işini çok iyi yaptı, üst yönetime gelmeye gerek duymadı, bu iyi bir şey. İkincisi de gerçekten konularda eleştirecek fazla bir şey yoktur diye düşünüyorum.

Şimdi sigorta meselesini getirdi. Tabii, bu teknik konulara Genel Müdür cevap verir de bir kısmı benim zamanımda olduğu için söylüyorum. Biz çok çalıştık, hakikaten trenlerin sigorta edilmesiyle Demiryollarının bütçesinden yüzde 1 kısarak yapmanın daha kârlı olduğunu düşündük çünkü hesaplar yapıldı. Şu ana kadar olan kazalarda sigortadan alınan para daha az, sigortaya ödenen para daha fazlaydı, onun için de sigorta yapılmadı.

Atila Sertel “Projeler uzuyor.” diyor. Evet, uzuyor, doğru yani bunlar uzuyor. Zor projeler uzamasa çok seviniriz yani bir İzmir projesi de daha kısa zamanda bitse çok da seviniriz.

Son olarak da müsaade ederseniz Trabzon-Erzincan’la ilgili siyasi olarak siyasilerimizin sürekli söylediklerini söyleyeyim. Bunu ben de söyledim, hakikaten istiyoruz yani eğer Erzincan Milletvekili olarak da istiyorum. Erzincan- Trabzon hattı yapılın istiyoruz, bunda bir şey yok. Bunun için de elimizden gelen her şeyi yapmaya çalıştık, şimdi de yapıyorlar. Teşekkür ederim, bu konularla ilgili çalışmalarından dolayı.

Son olarak da şu garla ilgili müsaade ederseniz bir açıklama yapayım: Bütün dünyada garlar gezilir, görülür, o şehrin her şeyi garda bulunur. Şöyle: Yani gar bütün Türkiye’de büyük şehirlerimize de tren geçen her yere de gar yapmak istendi. Garları tabii milli bütçeyle yapmak zor olduğu için de yap-işlet-devretle yapıldı, ihaleye çıkıldı, çok firma girdi, onlar kazandı, en ucuz olan kazandı; maliyetlerini Demiryolları hesapladı, müteahhitler değil, dolayısıyla...

MUSTAFA TUNCER (Amasya) – Demir mi pahalıydı, çimento mu? Devlet yapamıyor ya!

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Dinleyelim Sayın Tuncer.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Ya, şimdi, her seferinde, bu yap-işlet-devretlerle ilgili bir iki tabii bizim de üzüldüğümüz ufak tefek şey olsa bile her seferinde eleştirerek bir yere gitmek mümkün değil. Demir yollarında da kara yollarında da başka yerde de yap-işlet devret projeleri sürecektir, siz isterseniz de istemeseniz de sürecektir.

ATİLA SERTEL (İzmir) – 3’e mal ettiğinizi 10’a mal ediyorsunuz.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Yok, ihaleye çıkılıyor yani bu gerçekten yap-işlet-devretler tamamen hesaplar yapıldıktan sonra ihaleye çıkılıyor ve en uygun fiyat veriliyor.

MUSTAFA TUNCER (Amasya) – Siz böyle cevap vererek Genel Müdürün de elini kolunu bağlıyorsunuz, bırakın da o cevap versin.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Tabii, bunlar doğru ama siyaseten olduğu için... Tekniklere verecekler. Ben siyaseten bunları söylüyorum.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Ben dinledim o konuşmayı kendisinden, eski konuşmayı tekrarladı Süleyman Bey.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Karşılıklı konuşmayalım.

Lütfen, Sayın Karaman.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Eskiye de konuşurum yeniye de canım.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Sertel, dinleyelim bir kez daha dinleyelim.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Yeniye de konuşurum eskiyi de. İçinden geldiğim için sistemin birbirine uyabilir.

TAMER DAĞLI (Adana) – Süleyman Ağabey bildiği doğruları anlatıyor.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Evet, ben bildiğim doğruları anlatıyorum, Allah razı olsun.

Efendim, bugüne kadar olduğu gibi bundan sonra da KİT Komisyonumuzun desteğini demir yollarının yanında olacağına inanıyorum, zaten bugün de böyle. Türkiye bu alanda dünya sıralamasına demir yollarını geliştirene kadar yüksek hızlı tren hatlarını da yapmaya devam etmeli.

Sözlerime son verirken başta zataaliniz ve komisyon üyelerimiz olmak üzere Demiryollarında çalışan tüm arkadaşlara çalışmalarından dolayı başarılar diliyorum.

Hepinize saygılar sunuyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Karaman.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Sözleşmeler niye dolarla avroyla yapılıyor? Onu nasıl açıklarsanız.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Lütfen Sayın Yavuzılmaz, bir başka toplantıda...

Buyurun Sayın Dağlı.

TAMER DAĞLI (Adana) – Teşekkür ediyorum Başkanım.

Ben de başta komisyon üyesi arkadaşlarımız olmak üzere bütün hazırunu saygıyla selamlıyorum. İnşallah toplantımız hem Devlet Demiryolları adına hem de Komisyonumuz adına hayırlara vesile olsun diyorum.

1940 yılında Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları 6'ncı İşletme Müdürlüğü işçileri tarafından kurulan Adana Demirspor'unuzun şampiyonluğu vesilesiyle ben temelinde emeği olan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları ailesini tebrik ediyorum, hayırlı olsun diyorum, sizleri de kutluyorum çünkü hâlen Adana Demirspor'un göğsünde Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'nın amblemi taşınıyor. Dolayısıyla bu şampiyonlukta sizlerin de emeği var, kuruluşunda büyük emeğiniz var. Bir Adanalı olarak, bir sporsever olarak da tebrik ediyorum, hayırlı olsun diyorum. İnşallah Süper Lig'de de Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarının arması bu sene böyle övgüyle taşınacak.

Onun dışında, tabii, benim bölgemde olduğu için Konya-Karaman-Mersin-Adana-Gaziantep hızlı tren projesiyle ilgili oradaki çalışmaları yakından gören biri olarak en son...

MÜCAHİT DURMUŞOĞLU (Osmaniye) – Osmaniye de var Sayın Dağlı.

TAMER DAĞLI (Adana) – Evet, Osmaniye'yi de araya katalım. Unutuyoruz, şöyle; hâlâ bizim kendimizden, ilden ayrılma olunca -eski ilçemiz- oluyor böyle.

Nurdağı Tüneli'nin bitmiş olduğunu görmek, oradan bu tarafa doğru projenin geliyor olduğunu görmek gerçekten sevindirici. Bundan dolayı da tüm ekip arkadaşlarınıza teşekkür ediyorum.

Yine, Demiryolları ekibiyle beraber, harita üzerinde Osmaniye milletvekillerimizle beraber gündeme aldığımız Adana-İmamoğlu-Kozan-Sumbas-Kadirli-Osmaniye projesi gerçekten bizim o bölge için çok önem arz ediyor. Ben de bu projenin bir an önce yatırım programına alınması konusunda Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları yönetiminden özel ricada bulunuyorum.

Ayrıca, yönetsel anlamda hem Sayın Genel Müdürümüzü hem yönetim kurulunu hem genel müdür yardımcılarını, siyasi bir bakış açısı olmadan, gerçekten objektif bir şekilde sorunları çözme konusunda bir masanın etrafına toplanabilir... Ki çok önemli Adana'yla ilgili bir konu vardı biliyorsunuz.

Rahmetli Ahmet Cevdet Yağ döneminde yapılan bir hata. Rahmetle analım o da CHP’li bir belediye başkanıydı Seyhan’ın. Bugün, yine, büyükşehir belediyesi ile sizler bir araya gelerek de mağdur olan vatandaşların çözümü konusunda imza attınız, siyasi bir ayrım asla gütmediniz. Bundan dolayı, bu bakış açınızdan dolayı da hassasiyetinizden dolayı da vatandaşların mağduriyetinin giderilmesi konusundaki hassasiyetinizden dolayı da teşekkür ediyorum. Başarılar diliyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Dağlı.

Evet, geneli üzerine konuşmaları tamamladık.

Sayın Genel Müdürüm, sayın milletvekillerimizin görüşlerini ve sorularını dinlediniz. Şimdi soruları yanıtlamak üzere sözü size vereceğim.

Buyurun.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ ALİ İHSAN UYGUN – Sayın Başkanım, kıymetli üyeler; yapıcı eleştiriler ve görüşlerle ilgili biz gerekeni aldık. İnşallah bunu bundan sonraki faaliyetlerimizde de en öne koyup değerlendireceğiz ve faaliyetlerimize o şekilde devam etmeye çalışacağız.

Tabii, çok fazla soru oldu, bununla ilgili birkaç tanesini yanıtlamak, diğerlerini de müsaadenizle yazılı olarak cevaplamak istiyoruz.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ ALİ İHSAN UYGUN – Bu Mersin Limanı’yla alakalı bir soru vardı, orada bir kiralama durumuyla alakalı. Mersin Liman sahası imtiyaz sözleşmesiyle devredilen alanın dışında kalan teşekkülümüz mülkiyetindeki 12 dönümlük bedelsiz olarak kullanılmasıyla ilgili olarak teşekkülümüzce yapılan incelemede parselin ATAŞ AŞ tarafından kullanıldığı tespit edilmiş olup 6. Bölge Müdürlüğüne ATAŞ AŞ’ye metrekare birim fiyatı değeri 12 TL birim değeri üzerinden ecrimisil ihbarnamesi gönderilmiştir.

LÜTFİ KAŞIKÇI (Hatay) – 14 dönüm diye yazıyor.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ ALİ İHSAN UYGUN – Yani bizde 12.

ATAŞ AŞ söz konusu alanı 2004-2008 yılları arası ecrimisille, 2008’den sonra ise kullanım izni sözleşmesiyle taraflarına Hazine tarafından kullanıldığını iletmış olup teşekkülümüzce düzenlenen ecrimisil ihbarnamesinin iptali için dava açmış ve ATAŞ tarafından açılan dava reddedilmiştir. Ayrıca mahkeme tarafından 1.715 metrekaresinin POAŞ NATO tarafından kullanıldığı tespit edilmiştir. POAŞ NATO tarafından kullanılan alanda 2010 tarihinden itibaren kırk dokuz yıllığına kullanım izni sözleşmesiyle Hazine tarafından POAŞ NATO’ya kullanılmıştır. Teşekkülümüz mülkiyetindeki bu alanın Milli Emlak Genel Müdürlüğüne ilgililere kullanılması sonucunda bugüne kadar taraflarına ödenen bedellerin, teşekkülümüze iadesi 6’ncı Bölge Müdürlüğü tarafından Mersin Valiliği Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğüne istenmiştir. Mersin Valiliği Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü konuyu Milli Emlak Genel Müdürlüğüne ileterek konunun incelenmesi için bir denetim elemanı görevlendirilmesini istemiştir. Teşekkülümüz ve Milli Emlak Genel Müdürlüğü arasında konunun sulh yoluyla çözülerek 2004 yılından itibaren alanı kullananlar tarafından Milli Emlak Genel Müdürlüğüne ödenen bedellerin teşekkülümüze iadesi ve mevcutta şu an kullanan firmalardan kullanım bedellerinin teşekkülümüze ödenmesiyle ilgili olarak çalışmalar devam etmektedir yani bu konu takibimizde.

Yine, 8 adet kar küreme makinesiyle ilgili bir soru vardı. 8 adet kar küreme makinesi yükleniciden temin edilmiş olup geçici ve kesin kabulleri yapılmıştır. Kar küreme makineleri sorunsuz olarak hizmet etmeye devam etmektedir. Yüklenici tarafından kullanılan teşekkülümüz atölyelerine ait kullanım

bedeli olan 93.829 TL yüklenici firmadan tahsil edilmiştir. Yüklenici firmadan kaynaklı gecikmeden dolayı da yaklaşık 1 milyon euro gecikme cezası uygulanarak yüklenicinin hak edişinden kesilerek tahsil edilmiştir.

Yine, Bandırma Limanı'nda TCDD Genel Müdürlüğü uhdesinde bulunan 2 ve 3 no.lu ferî kapak atma rampası işinin bir an önce tamamlanmasıyla alakalı da çalışmalar tamamlanmış, kesin kabul işlemlerine başlanılmıştır, bu devam etmektedir.

LÜTFİ KAŞIKÇI (Hatay) – Kesin kabulü yapılmamış değil mi?

TCDD GENEL MÜDÜRÜ ALİ İHSAN UYGUN – Yok, henüz yapılmadı, yapılacak ama teknik olarak da bir sorun yok şu anda.

Yine, Kırıkkale-Yerköy kesimi altyapı inşaatı hakkında öneri doğrultusunda konu Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızca soruşturulmaktadır. Soruşturma sonucuna göre de gereği yapılacaktır.

Yine, bir soru, bu Bulgaristan Demiryollarıyla alakalı bir kiralama durumu söz konusuydu. Bununla ilgili biz Bulgaristan Demiryollarına bu konuyla ilgili defaatle yazılarımızı yazdık. En son işte, tahsilatıyla alakalı Demiryolları Genel Müdürü bizi ziyarete gelmişti. Kendilerine tekrar, yeniden ifade ettik, hatta sözleşme altına da aldık. Bekliyoruz, eğer aksi durum olursa onları oradan çıkaracağız, başka yapacak bir şey yok ama bunlar tabii, hem ülkemizden hem de ülkemize gelecek olan birtakım lojistik faaliyetleriyle alakalı faaliyet göstermekteler. Onlar da kendi içerisinde bazı problemler yaşıyorlar anladığım kadarıyla ama onu da çözmeye çalışacaklarına söz verdiler Bulgaristan Demiryolları Genel Müdürü.

Yine, TCDD Teknik AŞ'yle alakalı oldukça gündeme gelen bazı konular var. Ben sayın vekilimizi TCDD Teknik AŞ'ye davet ediyorum, kendisine faaliyetleri hakkında yakinen bilgi vermek arzu ederiz çünkü çok speküle ediliyor. Bu bir iştiraktır, bizim gibi dünyadaki demiryollarının böyle iştirakleri çok sayıda vardır, Alman Demiryollarının yaklaşık 700 tane iştiraki var, Rus Demiryollarının 200 tane iştiraki var. Bizim TCDD Teknik AŞ adı üstünde TCDD'ye aslında bazı konularda yardım etmek için kurulmuş bir çalışmadır. Fakat bu konuda çok spekülasyon yapılıyor ama bunu yakinen size anlatmayı da biz arzu ederiz.

Çok teşekkür ediyorum.

Gerisini de inşallah yazılı olarak arz ederiz Sayın Başkan.

AHMET KAYA (Trabzon) – Sayın Genel Müdürüm, Erzincan-Trabzon demir yolu konusunda da bir iki cümle rica ediyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Yazılı olarak verecek zaten Sayın Kaya, zorlamayın.

Peki, teşekkür ediyorum Sayın Genel Müdürüm.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ ALİ İHSAN UYGUN – Ben teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Şimdi Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünün 2017 ve 2018 hesap dönemlerine ilişkin sonuç bölümlerini ayrı ayrı okutup ibraya sunacağım.

Önce, 2017 yılı sonuç bölümünü okutuyorum.

Buyurun.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünün 2017 yılı bilançosu ve 2 milyar 1 milyon 970 bin 74 lira 48 kuruş dönem zararıyla kapanan gelir tablosu tasvibe sunulur.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – İbra edenler... Etmeyenler... İbra edilmiştir.

Şimdi, 2018 yılının sonuç bölümünü okutuyorum.

Buyurun.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünün 2018 yılı bilançosu ve 2 milyar 557 milyon 962 bin 517 lira 39 kuruş dönem zararıyla kapanan gelir tablosu tasvibe sunulur.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – İbra edenler... Etmeyenler... İbra edilmiştir.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünün 2017 ve 2018 yıllarına ait üst komisyon toplantısı tamamlanmıştır.

Tüm katılımcılara teşekkür ederim.

Sayın Genel Müdürümüze teşekkür konuşması için son sözü veriyorum.

Buyurun Sayın Genel Müdürüm.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ ALİ İHSAN UYGUN – Sayın Başkanım, kıymetli üyeler; ben, şahsım ve TCDD ailesi adına hepinize teşekkür ediyorum. Önerileri ve eleştirileri dikkate alacağımızı ve bununla faaliyetlerimize devam edeceğimizi ifade etmek isterim.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki, teşekkür ediyorum.

2.- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık A.Ş.'nin 2017 ve 2018 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Değerli Komisyon üyeleri, toplantımıza Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık AŞ'nin 2017 ve 2018 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleriyle devam ediyoruz.

Toplantımıza katılan Sayın Genel Müdürüm, sunum için söz sizde.

Buyurun.

TCDD TAŞIMACILIK AŞ GENEL MÜDÜRÜ HASAN PEZÜK – Sayın Başkanım, sayın milletvekilleri ve KİT Komisyonunun saygıdeğer üyeleri, Sayıştay ve Bakanlıklarımızın kıymetli temsilcileri; öncelikle, hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Yüz altmış dört yıllık demir yolu tarihimiz değerlendirildiğinde, özellikle kara yolu yatırımları hız kazanmadan önce, 1950'li yıllarda demir yolu payının yük taşımacılığında yüzde 68'lere, yolcu taşımacılığında ise yüzde 42'lere kadar yükseldiği görülmektedir. 1950 sonrasında, kara yolu ulaşım politikaları sonucunda demir yolu pazar payı gittikçe artan oranlarda azalmaya başlamıştır.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Genel Müdürüm, kısa yapalım konuşmayı veya özetleyerek gidelim.

Buyurun.

TCDD TAŞIMACILIK AŞ GENEL MÜDÜRÜ HASAN PEZÜK – Yüksek hızlı ve demir yolu hatlarının inşa edilmesi, mevcut hatların yenilenmesi ve modernizasyonu, ileri demir yolu sanayisinin geliştirilmesi, milli ve yerli sanayinin desteklenmesi, demir yolu taşımacılığının tekel olmaktan çıkılarak serbestleşmesi ana hedefleri doğrultusunda çalışmalarımıza hız verilmiştir.

Dünyadaki ekonomik, sosyal ve çevreci politikalarla pazar koşullarındaki değişimler paralelinde demir yolu taşımacılığının serbestleşmesi 6461 sayılı Kanun’la 1 Mayıs 2013 tarihinde yasalaşmıştır. TCDD Genel Müdürlüğü, demir yolu altyapı işletmecisi; TCDD Taşımacılık AŞ ise demir yolu tren işletmecisi olarak tanımlanmıştır. Buna göre, sermayesinin tamamı devlette olan TCDD Taşımacılık AŞ, ulusal ve uluslararası demir yolu ağlarında yolcu ve yük taşımacılığı kapsamında yüksek hızlı tren, konvansiyonel ve bölgesel trenler; kent içi toplu taşımacılıkta Marmaray ve Başkentray; lojistik faaliyetler, feribot işletmeciliği; demir yolu araçlarının bakım, tamir ve revizyon faaliyetlerini gerçekleştirmek üzere sektördeki yerini almıştır.

Sayın Başkanım, değerli milletvekilleri; TCDD Taşımacılık AŞ’nin merkez ve taşra teşkilatında olmak üzere yaklaşık 10 bin personel görev yapmaktadır. Araç filomuzda 659 adet lokomotif, 31 adet yüksek hızlı tren seti, 99 adet dizel tren seti, 87 adet elektrikli tren seti, 760 adet yolcu vagonu ve yaklaşık 17 bin adet yük vagonu bulunmaktadır. Toplam yük taşımalarımızın yüzde 21’i liman ve iskelelerden, yüzde 12’si OSB’lerden ve yüzde 10’u lojistik merkezlerden olmak üzere taşımalarımızın yüzde 40’ı iltisak hatları üzerinden yapılmıştır; bu da önemli yük merkezlerine demir yoluyla bağlantı sağlanmasının ne kadar önemli olduğunu göstermektedir. Ülkemizin 192 adet mevcut liman ve iskelesinin 21 adedinde demir yolu bağlantısı mevcuttur. Yine, mevcut 295 OSB’nin 12 adedinde demir yolu bağlantısı bulunmaktadır. 12 bin 803 kilometrelik demir yolu ağında 433 kilometre uzunluğunda toplam 281 adet iltisak hattı mevcuttur. Demir yolu yük taşımacılığının potansiyeli açısından yeni iltisak hatlarının yapımı büyük önem arz etmektedir. Bu amaçla, Bakanlığımız altyapı yatırımlarından sorumlu birimleri ile birlikte yapılan fizibilite ve önceliklendirmeye göre yeni iltisak hatlarının yapım ve planlama çalışmaları devam etmektedir.

Sayın Başkanım, değerli milletvekilleri; hedef kitlemiz olarak 81 ilimizden 57’sine ve bu illere bağlı 287 ilçe ve yaklaşık 10 bin köye demir yoluyla hizmet verilmektedir. Yük hedef kitlemiz içerisinde limanlar, organize sanayi bölgeleri; kömür, demir cevheri; krom, bor manyezit ve mermer gibi maden merkezleri ile demir-çelik, çimento, seramik, petrol gibi ağır sanayi kuruluşları yer almaktadır. Pandemi öncesinde 48 yüksek hızlı tren, 236 konvansiyonel tren, 285 Marmaray treni, 111 Başkentray treni, 170 yük treni olmak üzere günlük 850 tren seferiyle hizmet verilmekteydi.

Covid-19 pandemisi nedeniyle 2020 yılında yüksek hızlı tren günlük sefer sayıları 20’ye düşürülmüş, Marmaray’la Başkentray hariç konvansiyel ana hat ve bölgesel trenlerin seferleri geçici olarak durdurulmak zorunda kalmıştır. Pandeminin seyrine ve Bakanlıklar arası istişarelere göre tren planlamalarımız yapılmaktadır. Bu kapsamda, pandemi nedeniyle 2019 yılında 8,3 milyon olan yüksek hızlı tren yolcu sayımız 2020 yılında yüzde 65 azalarak 2,8 milyona; 124,3 milyon olan Marmaray yolcu sayımız 2020 yılında yüzde 31 azalarak 85,2 milyona; 14,2 milyon olan Başkentray yolcu sayımız 2020 yılında yüzde 45 azalarak 7,8 milyona; 2019 yılında 17,7 milyon olan konvansiyonel yolcu sayımız 2020 yılında yüzde 80 azalarak 3,6 milyona düşmüştür. Buna karşılık, pandemi nedeniyle yurt içi yük taşımacılığında yaklaşık yüzde 1’lik düşüş olmasına rağmen yurt dışı taşımalarında yaşanan yüzde 35’lik artışın katkısıyla yıl sonunda toplam yük taşımacılığında yüzde 2’lik bir artış gerçekleşmiştir. 2019 yılında 29,3 milyon ton olan demir yolu yük taşıma miktarı 2020 yılında 29,9 milyon tona yükselmiştir. 2021 yılında ise 2020 yılının ilk beş aylık dilimine göre yurt içi taşımalarımızda yüzde 27, uluslararası taşımalarımızda yüzde 18 artış gerçekleşmiştir. Yük trenleriyle taşınan günlük ortalama 91 bin ton yük ile direkt ve endirekt olarak 5 binin üzerinde sanayici, ihracatçı ve taşıyıcıya hizmet vermektedir.

Sayın Başkanım, değerli milletvekilleri; Ankara, Eskişehir, Konya, Bilecik, Sakarya, Kocaeli ve İstanbul olmak üzere doğrudan 7 ilimize; Bursa, Kütahya, Afyon, Antalya, Karaman, Adana olmak üzere 6 ilimize de otobüs ve konvansiyonel tren bağlantılı olarak yüksek hızlı trenlerle taşımacılık hizmeti sunmaktayız. Ankara-İstanbul, Ankara-Konya, Ankara-Eskişehir ve Konya-İstanbul olmak üzere dört farklı destinasyonda 31 adet yüksek hızlı tren setiyle nüfusun yüzde 43'üne yüksek hızlı tren hizmeti vermekteyiz.

Yaptığımız en son araştırmalara göre yolcularımızın memnuniyet oranı Ekim 2019'da yüzde 75,3 iken Kasım 2020'de bu oran yüzde 92,8'e yükselmiştir. 2021 Mayıs sonu itibarıyla yüksek hızlı trenle taşınan yolcu sayımız yaklaşık 57 milyona, İstanbul'da Marmara'yla taşınan toplam yolcu sayımız yaklaşık 546 milyona, Ankara'da Başkentray'la taşınan toplam yolcu sayımız yaklaşık 33 milyona ulaşmıştır.

2020 yılında yüksek hızlı tren, ana hat ve bölgesel trenlerle taşıdığımız yolcuların yaklaşık yüzde 49'u indirimli ve ücretsiz olarak seyahat etmişlerdir.

Engelli yolcularımızın daha kolay bilet ve danışma hizmetleri alabilmeleri için çağrı merkezlerimizde engelli asistanları istihdam edilmeye başlanmış, Şubat 2017'de uygulamaya geçirilmiştir. Böylece, işitme engelli insanlarımızın görüntülü telefon ya da tabletleriyle çağrı merkezlerimize ulaşarak daha kolay danışma ve bilet temin etme imkânı sağlanmıştır. Engelsiz ulaşım hizmeti sağlamak için, yüksek hızlı trenin duruş yaptığı gar ve istasyonda engelli ve hareketi kısıtlı yolcularımıza 53 personelle 3 Aralık 2019 Dünya Engelliler Günü'nde "turuncu masa yardım hizmeti" verilmeye başlanmıştır. Bugün itibarıyla, 13 gar ve istasyonda verilen turuncu masa hizmetinden, 2021 Mayıs ayı sonu itibarıyla yaklaşık 10 bin engelli ve hareketi kısıtlı yolcumuz faydalanmıştır.

Yolcu taşımacılığımızda hizmet kalitemizi artırmak, yolcuların hayatını kolaylaştırmak amacıyla iletişim ve bilişim teknolojisinden yararlanılmaktadır. Bu kapsamda, yolcularımızın biletlerini gişelere gelmeden, bulundukları her yerden alabilmeleri amacıyla "e-bilet uygulaması" başlatılmıştır. Yüksek hızlı tren yolcularının yüzde 86'sı biletlerini bilgisayar, tablet ve mobil telefonlarını kullanarak kolaylıkla alabilmekte, gişeye gelmelerine gerek kalmamaktadır.

Müşteri odaklı hizmet vermek amacıyla yolcu hakları belirlenerek kamuoyuyla paylaşılmış ve tüm uygulamalar yolcu lehine yeniden düzenlenmiştir.

Yolcularımıza kolaylık getiren bir diğer uygulama da Whatsapp hattı uygulamasıdır. Yolcularımızın karşılaştıkları her türlü sorunu ve merak ettikleri konuları Whatsapp üzerinden 7/24 operasyon ve medya merkezlerine ulaştırmaları durumunda, beş on beş dakika içerisinde yolcuya geri dönüş yapabilen farklı uygulamalara geçilmiştir.

Yük taşımacılığımızda her gün 210 seferle günde yaklaşık 91 bin ton yük taşınmaktadır. 2020 yılında Genel Müdürlüğümüzce taşınan 29,9 milyon tona ilave olarak özel demir yolu yük tren işletmecileri tarafından da taşınan 4,7 milyon tonla birlikte, demir yoluyla taşınan toplam yük miktarı 34,6 milyon tona ulaşmıştır.

Serbestleşme Yasası gereği, özel sektörün işletmeye başlamasına katkı sağlamak adına kaynaklarımızın yüzde 4'ü bu amaçla kullanılmıştır. Sektöre özel sektör katkısı ve dinamizmini katmak ve sektörün önünü açmak için özel sektöre 537 yük vagonu ve 18 adet lokomotif kiraya verilmiştir.

Uluslararası taşımalarımız ve lojistik faaliyetlerimiz olarak doğu-batı kuzey-güney aksında yer alan Asya-Avrupa ve Rusya-Orta Doğu coğrafyasını kapsayacak şekilde yeni açılan Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı, Orta koridoru ve Trans-Hazar uluslararası taşımacılık koridoru kullanılarak

ilk etapta Türkiye-Kazakistan arasında 4.700 kilometrelik mesafede başlayan taşımacılık; Türkiye, Gürcistan, Azerbaycan, Kazakistan, Türkmenistan, Özbekistan, Kırgızistan, Tacikistan, Rusya ve Çin güzergâhında hâlen devam etmektedir. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı, 30 Ekim 2017 tarihinde Bakü’de demir yolu işletmeciliğine açılmış olup bu koridordaki ithalat, ihracat ve transit taşımalarımız artarak devam etmektedir. 31 Mayıs 2021 itibarıyla Bakü-Tiflis-Kars koridorunda, toplam 870 trenle yaklaşık 20 bin konteyner ve 1 milyon 7 bin ton yük taşındı. BTK Demiryolu Hattı’yla orta vadede 3,2 milyon ton, uzun vadede ise 6,5 milyon ton yük taşınması hedeflenmektedir.

Avrupa-Asya arasında kuzey koridora alternatif, ülkemizin de üzerinde yer aldığı orta ve güney koridorlarının önemi her geçen gün artmaktadır.

Uluslararası yük taşıma coğrafyamızda yer alan birçok ülkeye taşımalarımızı artırmak için büyük bir gayretle çalışmaktayız. Yolcu ve yük taşıma faaliyetlerinde kullanılan çeken ve çekilen araçların bakım ve onarım hizmetleri, genel müdürlüğümüz...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Genel Müdürüm, toparlayalım.

TCDD TAŞIMACILIK AŞ GENEL MÜDÜRÜ HASAN PEZÜK – Hızlanıyorum Sayın Başkanım.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Evet, toparlayalım.

TCDD TAŞIMACILIK AŞ GENEL MÜDÜRÜ HASAN PEZÜK – Genel Müdürlüğümüze ait 84 atölyede 4.400 işçiyle başarıyla yürütülmektedir.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarının elektrifikasyon projelerinin bitiş tarihleriyle uyumlu olarak 2020 yılına kadar 64 adet elektrikli ana hat lokomotifi, 20 adet dizel elektrikli ana hat lokomotifi, 56 adet millî elektrikli tren seti temini planlanmıştır.

Yük taşımacılığımızı artırmak için ihtiyacımız olan yeni yük vagonlarının imalatı ile araç filomuzda yer alan yük vagonlarının genel revizyonlarının sürelerinde yapılmasına özen göstermekteyiz.

Sayın Başkanım, değerli milletvekilleri; sözlerime son verirken bize desteğini esirgemeyen değerli heyetinize, Meclisimize, Hükûmetimize şükranlarımızı arz ediyor, çalışmalarımızın hayırlı ve uğurlu olmasını diliyorum.

Hepinize saygılar sunuyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki, teşekkür ederim.

Şimdi, önerlerinin görüşmelerine başlıyoruz.

Kurumun 2017 yılı alt komisyon raporunda bir, 2018 yılı alt komisyon raporunda bir öneri bulunmaktadır.

Şimdi, 2017 yılının 1 no.lu genel önerisini okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık Anonim Şirketinin 2017 yılı Sayıştay denetim raporunda yer alan diğer bulgu ve önerilerin yerine getirilmesi.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Yanıt için buyurun Sayın Genel Müdürüm.

TCDD STRATEJİ GELİŞTİRME DAİRESİ BAŞKANI SAFİ ÇATAL – 2017 yılı Sayıştay raporunda yer alan diğer bulgu ve önerilerin de yerine getirmesi hususunda gerekli hassasiyet gösterilecektir.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki, teşekkür ederim.

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

Diğer bulgu ve önerilerden görüşülmesini talep ettiğiniz öneri var mı?

Buyurun Sayın Sertel.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Bulgu 7,2,4; bu hukuk müşavirliğine, boş olan avukatlık kadrolarına atama yapılması ve idari personel sayısının artırılmasıyla ilgili bir öneri vardı, o yerine getirildi mi, onu merak ediyorum.

Bir de, işçi personelin biriken yıllık izinlerinin kullandırılması konusunda bir sıkıntı söz konusuydu, herhâlde pandemi döneminde bunu çözmüşsünüzdür.

Süleyman Karaman Bey döneminde -çok önemli- Devlet Demiryolları en fazla engelli çalıştıran kurum ilan edilmişti, o açıdan da çok takdire şayan bir durum söz konusuydu. Bu anlamda Devlet Demiryollarında engelli çalıştırma sayısındaki son durumu da hem Genel Müdüre hem diğer kurumlara soruyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki, teşekkür ediyorum Sayın Sertel.

Böylelikle, 2017 yılı önerilerinin görüşmeleri tamamlanmıştır.

Şimdi, 2018 yılının önerilerinin görüşülmesine başlıyoruz.

2018 yılı 1 no.lu genel önerisini okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık Anonim Şirketinin 2018 yılı Sayıştay denetim raporunda yer alan diğer bulgu ve önerilerin yerine getirilmesi.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Yanıt için buyurun.

TCDD STRATEJİ GELİŞTİRME DAİRESİ BAŞKANI SAFİ ÇATAL – 2018 yılı Sayıştay raporunda yer alan diğer bulgu ve önerilerin de yerine getirilmesi hususunda gerekli hassasiyet gösterilecektir.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Evet, önerinin Sayıştay tarafından izlenmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir...

Diğer bulgu ve önerilerden görüşülmesini talep ettiğiniz öneri var mı? Yok.

Önerilerin görüşmeleri tamamlanmıştır.

Şimdi, genel üzerinde söz almak isteyen üyelerimize söz vereceğim.

Var mı? Yok.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Var.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Pardon, görmedim Sayın Yavuzyılmaz.

Buyurun.

Kısa ve öz değerlendirme yapacaksınız herhâlde Atilla Bey gibi.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Evet, öyle ümit ediyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Buyurun.

DENİZ YAVUZ YILMAZ (Zonguldak) – Şimdi yük ve yolcu taşımacılığıyla ilgili olarak Genel Müdür konuşmasında “Sektöre özel katkısını ve dinamizmini katmak ve sektörün önünü açmak için özel sektöre 537 yük vagonu ve 18 adet lokomotif kiraya verilmiştir.” dedi. Hangi firmalara kiraya verildi, ne kadar süreliğine kiraya verildi ve hangi tutarlarda kiraya verildi? Türk lirası üzerinden mi kiraya verildi, yoksa dolar veya avro üzerinden mi kiraya verildi? Bu demir yolu araçlarıyla ilgili kurum olarak sizin yaptırdığınız bir sigorta var mı veya yaptığınız kira sözleşmesinin içinde bu kiralamayı yapan şirketler riskleri sigorta etti mi?

Diğer bir konu, eskiden Türkiye’de Ray Sigorta diye bir sigorta vardı. Ray Sigorta hem Türk Hava Yollarının hem Devlet Demiryollarının yani devlet kurumlarına ait olan pek çok aracın sigortalanması konusunda kurulmuş ve Ray Sigorta satılana kadar, özelleştirilene kadar da bu görevini büyük bir başarıyla yerine getirmişti.

Sayıştay raporundan okuyorum -2018 yılı Devlet Demiryolları Taşımacılık AŞ’nin Sayıştay raporu bulgu 8.1.4- aynen bulgudan okuyorum: “13.12.2018 tarihinde Ankara-Konya yüksek hızlı tren seferini yapmakta olan yüksek hızlı tren seti, Marşandiz İstasyonu’nda kılavuz trenle çarpışmıştır.” Bakın, Sayıştayın cümleleriyle okuyorum: “Yüksek hızlı tren setinin kayıtlı değeri 114 milyon 202 bin 361,58 liradır.” Bakın, burada, raporda yazıyor. “Devlet Demiryolları Taşımacılık AŞ, kendine ait tren setlerinde meydana gelebilecek hasar ve zararların tazmini hususunda herhangi bir kaza sigortası yaptırmadığı için, çeken ve çekilen araçlarda meydana gelen bu zarar yine tamamen kurum tarafından karşılanacaktır.” Yani Sayıştay söylenmesi gerekenleri net bir şekilde ifade etmiş. Normalde, zaman zaman Sayıştayın bulgularını, rapor hazırlama tekniğini eleştiren bir Milletvekiliyim ama çok isabetli, çok önemli bir bulgu. Bu vatandaşın vergileriyle ödediği 114 milyon lira sigorta yapılmadığı için tamamen kurum tarafından karşılanacak. Çok büyük bir kayıp ve dolayısıyla da diyor ki: “Kurumun tüm riski elinde tutmak yerine, bu riski harici sigorta kapsamında sigorta şirketleriyle paylaşması gerektiği değerlendirilmektedir.”

Alt komisyon toplantısında bu konuyla ilgili önerimi ifade etmiştim. Tıpkı Ray Sigorta gibi, devletin de ortak olduğu veya sahibi olduğu bir sigorta şirketi üzerinden, yine devlet kurumlarına ait olan pek çok araç sigortalanabilir. Bunu sigortalamak ancak burada kaybedilen zararı düşürür yani bize ekstra bir zarar getirmez, maliyet de getirmez sigorta şirketi devlete aitse. Fonda tuttuğunuz parayı zaten bu sigorta şirketine aktarmanız gerekecek, bu zarar da ortadan kalkacak çünkü fondaki parayı o devlete ait olan sigorta şirketi farklı yatırım araçlarıyla değerlendirecek ve dolayısıyla da zaten sorun bu boyut itibarıyla büyük ölçüde ortadan kalkacak. Yani tren setleri yerli ve millî olsa dahi onların kazayla ziyan olması büyük bir zarar. Bu bakımdan da sordum, lütfen Sayın Genel Müdür geneli üzerinde yanıt verirken... Hem Devlet Demiryolları Genel Müdürüne hem Taşımacılık Genel Müdürlü’ne söylüyorum yani birbirlerine pası, topu atıp da yanıtsız kalmasın diye, hani “Benim görev alanıma giriyor...” “Yok, öteki Genel Müdür, hayır, benim girmiyor, sizin giriyor.” demesin diye diyorum, lütfen buna bir yanıt istiyorum. Bu Türkiye Varlık Fonu kapsamında kurulan Türkiye Emeklilik, bu devlete ait araçların sigortalanmasında devreye girecek mi, girmeyecek mi? Bugüne kadar sizden bu doğrultuda bir envanter istendi mi istenmedi mi?

Diğer bir sorum Zonguldak’la ilgili. Zonguldak’ta, İnağzı ve Kilimli başta olmak üzere bazı diğer ilçeleri de birbirine bağlayan Kapuz Caddesi ile Kapuz Plajı mahalleleri arasında il belediyesi tarafından herhangi bir resmî levha veya inşaat çalışmasına ilişkin kamu ihale mevzuatının öngördüğü resmî şantiye ve açıklayıcı bilgi tabelaları konulmadan yani işin adı, ihale bedeli yüklenicisinin kim olduğunun belirtildiği o tabela konulmadan il belediyesinin sorumluluğu altında yüklenici firma tarafından yapılan çalışmalar esnasında o güzergâhtan geçmekte olan yolcu ve yük taşıyan trenlerin de kullanıldığı tren yolu hattının aynı Çorlu tren faciasında olduğu gibi altındaki dolgunun boşaldığı ve bilimsellikten uzak yapılan bu çalışmalar nedeniyle çok ciddi hayati bir tehlikenin de doğduğu tespit edildi. Bu konuyla ilgili ben Sayıştay Başkanlığına başvuruda bulundum. Sayın Sayıştay Başkanıyla görüşme yaptım, dedim ki: Bu tren yolu güzergâhının altında boşalan dolgu, bu belediyenin sorumluluğu altında bir yüklenici firma bu hâle getirdi ama burada doğan bir zarar var. Zonguldak Limanı’ndan termik santraller bölgesine giden yük trenleri gidemedi, taşıyamadı kömür. Dolayısıyla, buradan kaynaklanan zarar var, kurumun zararı var, doğan riskin sorumluluğu var. E, bu dolgunun tamiratını kim yapacak? Bu belediyenin o kapasitede olması beklenemez zaten. Dolayısıyla da sorunlu, şu yanlışlıktan sorunlu

kontrol etmediği için. Ama tamiratı profesyonellerin yapması gerekiyor. Biz de dedik ki: Sayıştay bir kendi denetçilerini göndersin yani hemen olay esnasında gitsin ki dolgu malzemesinin içinde ne kullanılıyor, doğru mu değil mi? Yani neden diyorum? Yarın bir gün, bir yıl sonra, bir buçuk yıl sonra olur da çeşitli bir nedenin de katkısıyla ya yine o dolgu oradan boşalırsa hepimiz bu vebalin altındayız. O nedenle tam dolgu işlemi yapılırken Sayıştayın da oraya gitmesini istemiştik.

Sayıştaya sorum: Bu demir yolu tamiratı yapılırken, dolgu işlemi yapılırken Sayıştay denetçileri oraya gitti mi, birincisi? İkincisi, bu demir yolu tamiratı yapılırken, Devlet Demiryolu yetkilileri tarafından yapılırken siz orada gerekli denetimleri yaptınız mı ve Genel Müdür olarak şunu söylüyorum musunuz: Evet, ben orada yapılan talimata kefilim diyebilir misiniz? Bunu net olarak sormak istiyorum. Aynı zamanda da bu konuyla ilgili bir soruşturma başlattınız mı, başlatılması için -soru hem Sayıştaya hem kuruma- girişimlerde bulundunuz mu? Çünkü bakın, burada ne doğal bir felaket var, ne deprem var, ne sel var, ne yağmur; hiçbir şey yok. İl belediyesinin yaptığı bir inşai işte, sorumluluğu altında yapılan; yüklenici bir firma tarafından yapılan inşai bir iş sırasında demir yolu raylarının altındaki dolgunun oradan boşalmasına neden olundu. Yani hata var, hatanın da bir karşılığı olması lazım. Olmazsa bu iş bizi Çorlu tren faciasına götürebilir. Bunu sormak istiyorum, tarafınızca yapılan soruşturma var mı? Çok önemli.

Ben tekrar çalışmalarınızda başarılar diliyorum. Özellikle, taşımacılık konusunda da bu özelleşmesi, kiraya verilmesi süreçlerinin Devlet Demiryolları kurumunu zayıflatmaması gerektiğini düşünüyorum. Yerlilik ve millilik adına yaptığınız her çalışma için sizleri kutlarım, çok gecikildi bu konularda. Özellikle, Zonguldak, demir çelik sanayisinin geliştiği yani çok üst düzeyde olduğu, Türkiye’de en üst seviyede olduğu bir şehir. O nedenle, özellikle Zonguldak Ereğli bölgesinde, aynı zamanda Karabük ve tabii ki de Hatay bölgelerindeki demir çelik fabrikalarının yanında, yan sanayi kuruluşları da oldukça güçlendiği için özel sektörde de -biz her ne kadar bazı markalarda yurt dışı marka adı görsek de Siemens gibi- Devlet Demiryollarının “Siemens” diye satın aldığı pek çok ara ürün veya tamamlanmış son ürün Ereğli’den gidiyor. Yani bunu ben bizzat üzülerək tespit ettim, size ürün çeşidini de söyleyebilirim. Zonguldak Ereğli’den Almanya’ya gidiyor, Almanya’dan Siemens marka olarak Devlet Demiryollarına geliyor. Bu kısa yolları mutlaka bulmalıyız yani yerlilik, millilikte de ülke olarak hep birlikte kalkınmalıyız.

Tekrar çalışmalarınızda başarılar diliyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Evet, teşekkür ediyorum Sayın Yavuzylmaz.

Sayın Yaşar, “iki dakika” demiştiniz.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – İki dakika konuşacağım Sayın Başkan.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Buyurun.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Sayın Başkanım, Kurumun değerli yöneticileri; ben de hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Özellikle Orta Asya taşımalarında, bu Orta Asya Cumhuriyetlerinin çoğu Rus standartlarına göre demir yollarını dizayn etmiş vaziyetler. Tabii, bizim demir yolları standartlarımız ile onların arasında bir farklılık var. Bu geçiş döneminde yük aktarımı mı yapıyorsunuz? Arkadaşlar gecikmelerden zaman zaman biraz şikâyet ediyorlar. Yani bu konularla ilgili bir çözüm üretilebildi mi?

İkincisi, pandemi dolayısıyla, tabii, yolcu, yük taşımaları da düştü. Şu ara ihracatta ciddi oranda konteyner sıkıntısı yaşandığı söyleniyor.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ ALİ İHSAN UYGUN – Dünyada yaşanıyor.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Dünyada yaşıyor. Yani bu konunun demir yoluna etkisi nedir? Şimdi hem taşıma miktarını hem yük miktarını artırmayı planladığımıza göre, belki diğer kurumlarda -TÜDEMSAŞ veya hani bu vagon fabrikalarında- bu tür konteynerle ilgili üretim yapılabilirse hepsinin taşımacılığı açısından veya yükün garantili transferi açısından da -devlet her zaman güven verir- ben katkı sağlayacağını düşünüyorum.

Tabii, özel sektöre kiralanan vagon ve lokomotifler de var. Bunun herhâlde kullanımını mı? Muhakkak kullanımındır. Mesela kullanıcılarını siz mi veriyorsunuz? Bu lokomotifleri kullananlar herhâlde Demiryollarının personeli diye düşünüyorum. Siz bu bayiler marifetiyle mi bu taşıma işlerini yaptırıyorsunuz? Yani sizin acenteleriniz mi var, direkt müşteriyle Taşımacılık AŞ muhatap olarak mı bütün bu işlemleri yapıyor, yoksa yetki verdiğiniz acenteler marifetiyle mi bu işler yürütülüyor? Bununla ilgili özellikle Orta Asya'ya, mesela bu Bakü'ye -BTk açıldıktan sonra- o bölgeye taşınan yükler... Bir de bu gümrük mevzuatından kaynaklanan sorunlar da yaşıyor. Yükün demir yoluyla daha kısa vadede teslim edileceğini hayal ederken özellikle burada belli sorunlar da yaşıyor. Yani siz bir yükü Türkiye'nin sınırına kadar taşıyabiliyorsunuz ama ondan sonraki taşımalarda ciddi sorunlar yaşıyor yani bize intikal eden sorunları söylüyorum. Burada yükün yüklendiği andan, teslim edildiği yere kadarki sorunu çözemediğimiz takdirde otomatikman, direkt veya endirekt bu, size yansıyacaktır. Dolayısıyla, bütünü üzerinden çözüm üretmek gerekiyor.

Tabii, Sayın Genel Müdürümüz yeni atandı, görev süresi de daha yeni başladı. Bir yıl mı oldu, bir buçuk yıl mı?

TCDD TAŞIMACILIK AŞ GENEL MÜDÜRÜ HASAN PEZÜK – Altı ay.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Dolayısıyla, ona da bir marj vermek lazım.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – O zaman marjı da kısa tutalım.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Fazla bir şey söylemeyeceğim. Diyorum ki: Çalışmalarınızda başarılar diliyorum.

TCDD TAŞIMACILIK AŞ GENEL MÜDÜRÜ HASAN PEZÜK – Teşekkür ediyorum.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – İnşallah bundan sonraki denetimlerde daha iyi rakamlarla karşılaşırız diyor, çalışmalarınızda başarılar diliyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Yaşar.

Evet, önerilerin görüşmeleri tamamlanmıştır.

Şimdi, geneli üzerinde görüşmelere geçiyoruz.

Geneli üzerinde söz almak isteyen üyemiz? Yok.

Sayın Genel Müdürüm, sayın vekillerimizin sorularını dinlediniz, yanıtlamak için sözü size veriyorum, yazılı olarak da yanıt verebilirsiniz.

Buyurun.

TCDD TAŞIMACILIK AŞ GENEL MÜDÜRÜ HASAN PEZÜK – Sayın Başkanım, daha önceki sunumda da söylenilen noktalarla ilgili gerekli notlarımızı biz aldık. Hızlı olarak cevap verilebilecek birkaç soruya cevap vereceğim, sonrakileri daha ayrıntılı olarak Sayın Komisyonumuza yazılı olarak arz edeceğiz.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki, buyurun.

TCDD TAŞIMACILIK AŞ GENEL MÜDÜRÜ HASAN PEZÜK – “Hukuk müşavirliğinde boş olan avukatlık kadrolarına atama yapılması ve idari personel sayısının artırılması” şeklinde bir sorunuz vardı. 2019 yılında Genel Müdürlüğümüzün merkez ve taşra teşkilatında boş bulunan 7 avukat kadrosu merkezî atama yoluyla, KPSS sınav sistemiyle doldurulmuştur. İdari personel açığımız ise Genel Müdürlüğümüze yetki verilen çerçeveye, yine, kamu personeli sınav sistemi ve kurum içi yer değiştirmeler kullanılarak giderilmiştir.

Yine, Sayın Vekilimizin diğer sorusu... TCDD Taşımacılık AŞ’de çalışan engelli işçi sayımızı 171 kişi olarak arkadaşlar ilettiler.

ATILA SERTEL (İzmir) –Yüzde kaç oluyor?

TCDD TAŞIMACILIK AŞ GENEL MÜDÜRÜ HASAN PEZÜK – 4.000/171.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Evet, Sayın Genel Müdürüm...

TCDD TAŞIMACILIK AŞ GENEL MÜDÜRÜ HASAN PEZÜK – İşçinin, personelin biriken yıllık izinlerinin kullandırılması... Yine, Genel Müdürlüğümüzde istihdam edilen işçilerin yıllık izinlerinin zamanında kullandırılması hususunda alınan tedbirleri takip ediyoruz. 19/4/2018 tarihinden itibaren işçilerin yıllık izinleri her yılın mart ve ekim aylarında 2 defa olmak üzere, iş yerlerinden, merkezimizden de talep edilerek kontrol edilmektedir.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Tamamladık mı Sayın Genel Müdürüm? Yazılı olarak vereceksiniz.

TCDD TAŞIMACILIK AŞ GENEL MÜDÜRÜ HASAN PEZÜK – Evet, Sayın Başkanım, diğer konularımızı yazılı olarak ileteceğiz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Benim sorum...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Yavuzyılmaz, yazılı olarak cevap verecek sizin de sorunuza.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – “Çalışmalar yürütülmektedir.” diye

sürekli cevap veriliyor. Bir bilgi verin de biraz öğrenelim, bir iki cümle söyleyin.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – İşte, yazılı olarak verdiğinde detaylı olarak öğreneceğiz Sayın Vekilim.

Teşekkür ediyorum Sayın Genel Müdürüm.

Şimdi, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık AŞ’nin 2017 ve 2018 hesap dönemlerine ilişkin sonuç bölümlerini ayrı ayrı okutup genel görüşmeye sunacağım.

Önce 2017 yılı sonuç bölümünü okutuyorum.

Buyurun.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Sonuç:

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık Anonim Şirketinin 2017 yılı bilançosu ve 631 milyon 737 bin 53 lira 63 kuruş dönem zararıyla kapanan gelir tablosu genel görüşmeye sunulur.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – 2017 yılı sonuç bölümü genel görüşlerinize sunulmuştur.

Şimdi, 2018 yılının sonuç bölümünü okutuyorum.

Buyurun.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Sonuç:

TCDD Taşımacılık AŞ’nin 2018 yılı bilançosu ve 924 milyon 662 bin 730 lira 66 kuruş dönem zararıyla kapanan gelir tablosu genel görüşmeye sunulur.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – 2018 yılı sonuç bölümü genel görüşlerinize sunulmuştur.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık AŞ'nin 2017 ve 2018 yıllarına ait üst Komisyon toplantısı tamamlanmıştır.

Ben teşekkür ediyorum.

Sayın Genel Müdürüm, teşekkür konuşması için de son sözü size veriyorum.

Buyurun.

TCDD TAŞIMACILIK AŞ GENEL MÜDÜRÜ HASAN PEZÜK – Sayın Başkanım, Değerli Komisyon üyeleri; Komisyonumuzda dile getirilen eleştiri ve önerilerinizle ilgili hususları arkadaşlarımızla büyük bir dikkatle dinledik, notlarımızı aldık. İnşallah, bundan sonraki süreçte bu yapıcı eleştiri ve önerileri de dikkate alarak çalışmalarımıza yön vereceğiz.

Ben katkılarınızdan dolayı hepinize teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki, biz de teşekkür ederiz.

Çalışmalarınızda başarılar ve kolaylıklar diliyorum.

3.- 4 Mart 2020 tarihinde Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayii A.Ş. olarak birleştirilen Türkiye Vagon Sanayii A.Ş. 'nin (TÜVASAŞ), Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii A.Ş. 'nin (TÜLOMSAŞ), Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayii A.Ş. 'nin (TÜDEMSAŞ) 2017 ve 2018 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Şimdi, Türkiye Vagon Sanayii AŞ'nin görüşmelerine geçiyoruz. Ancak 4 Mart 2020 yılında Türkiye Vagon Sanayii AŞ, Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii AŞ, Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayii AŞ, Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayii AŞ olarak birleştirilmiştir. Bu kurumları temsilen Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayii AŞ Genel Müdürü sunum yapacaktır.

Buyurun Sayın Genel Müdürüm.

Bir kez daha kendimizi -sabah saat on birde başladı tanıtım ama- burada bir tanıtalım.

TCDD TÜRKİYE RAYLI SİSTEM ARAÇLARI SANAYİİ AŞ GENEL MÜDÜRÜ MUSTAFA METİN YAZAR – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Mustafa Metin Yazar, TÜRASAŞ, Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayi AŞ Genel Müdürü .

Sayın Başkanım, Komisyonun değerli üyeleri; sözlerime başlarken başta zatıalinizi ve Komisyonun değerli üyelerini, burada hazır bulunan diğer yetkilileri şahsım ve kuruluşum adına selamlıyor, saygılarımı sunuyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Süremiz beş dakika Genel Müdürüm.

TCDD TÜRKİYE RAYLI SİSTEM ARAÇLARI SANAYİİ AŞ GENEL MÜDÜRÜ MUSTAFA METİN YAZAR – Öyle mi Sayın Başkanım? Elimden geldiği kadar hızlı olacağım.

Sayıştay Başkanlığınca büyük emek verilerek hazırlanmış bulunan 2017 ve 2018 yıllarına ait raporlarda yer alan temenni ve görüşleriniz bizim için çok faydalı, yönlendirici ve sorunların çözümünde de yardımcı olduğunu ifade etmek istiyorum. Bu Komisyonunda ortaya çıkacak temenni, görüş ve önerilerin de yine çalışmalarımızda bize yol göstereceğini belirterek izninizle kuruluşumuzun faaliyetleri hakkında bilgiler arz etmek istiyorum.

Bilindiği üzere 4 Mart 2020 tarih ve 2186 sayılı Cumhurbaşkanlığı kararıyla TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğünün bağlı ortaklıkları olan TÜLOMSAŞ, TÜVASAŞ ve TÜDEMSAŞ bağlı ortaklık statüsünden çıkarılarak merkezi Ankara'da kurulan Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayi Anonim Şirketi, TÜRASAŞ Genel Müdürlüğü altında birleştirilmiştir. TÜRASAŞ'ın faaliyet alanı ve görevleri Cumhurbaşkanlığı kararı metninde şu şekilde ifade edilmektedir:

Bir; TÜRASAŞ raylı sistem araçlarının yerli ve millî bir şekilde üretimi ve tasarımı ile kritik bileşenlerinin yerlilik oranının artırılması esas olmak üzere, yerli sanayinin AR-GE, tasarım ve üretim kabiliyetlerinin geliştirilmesi, her türlü raylı sistem araçlarının ve alt bileşenlerinin imalatı ile bakım ve onarımının yapılması ve yaptırılması amacıyla kuruluş kanununda tanımlı faaliyetleri yürütür.

İki; TÜRASAŞ amaç ve faaliyetlerini doğrudan doğruya veya müessese, bağlılık, ortaklık, işletme, iştirak ve diğer birimleri eliyle yerine getirir.

Üçüncü olarak TÜRASAŞ amaç ve faaliyetleri doğrultusunda öncelikli olarak ülkemiz ihtiyaçlarını karşılamak üzere, her türlü raylı sistem araç ve bileşenlerinin proje ve prototip çalışmalarını herhangi bir siparişe bağlı olmaksızın kendi mali kaynaklarını kullanarak gerçekleştirir. Tüm raylı sistem araçlarının ve kritik alt bileşenlerinin tasarım ve üretimini öncelikle yerli ve millî imkânlarla sağlar, mevcut üretim tesislerini rehabilite ve yeniden organize eder, verimliliklerini artırır, yerli sanayinin AR-GE, tasarım ve üretim kabiliyetlerini geliştirir.

Bu yeni yapılanmayla sektöre yeni bir vizyon kazandıracak stratejik bir hamle hayata geçirilmiştir. Lokomotif yolcu vagonu ve yük vagonu üretimi hedefleriyle kurulmuş bu iş kurumu, kamu kurumu artık tek bir çatı altında birleşerek hem daha güçlü hem de sektördeki tüm oyuncuları, ekosistemi içerisine almayı hedefleyen entegratör bir yönetim modeliyle hareket edecektir.

Bu birleşmeyle aynı zamanda kapasite ve teknolojiyi bütünlendirerek raylı sistem araçlarının yerli ve millî imkânlarla tasarımı ve üretiminde ülkemize en yüksek katma değerın sağlanması, yurtdışına bağımlılığın en aza indirilmesi hedeflenmiştir. Bu yeni yapı kâr gayesi yanında tüm sektör paydaşlarının ve kamu yararını da gözeterek bir zihniyetle çalışacak, TÜRASAŞ markasını küresel ölçekte daha yukarıya taşıyacaktır.

TÜRASAŞ olarak 3 bölge müdürlüğümüz ile birlikte demir yolu sektöründe yüz yılı aşan tecrübe ve bilgi birikimi, yaklaşık 4 bin yetişmiş insan gücü ve toplam 400 bin metrekare kapalı alanda millî ve yerli teknolojiler üreten tesislerimizde ülkemizin raylı sistem sektörünün en büyük temsilcisi hâline geldik.

Şirket merkezi Ankara’da olmak üzere Sakarya, Sivas, Eskişehir bölge müdürlükleri olarak yeniden yapılandı. Organizasyonumuz 5 üyeden oluşan yönetim kurulu başta olmak üzere merkezde genel müdür, 5 genel müdür yardımcısı, 10 daire başkanlığından; diğer 3 bölgede ise bölge müdürü ve iki bölge müdür yardımcılığından oluşmaktadır.

Şirketimizin amaç ve hedefleri; kârlı ve verimli bir kuruluş olmak, ülke ekonomisine katma değer sağlamak, sektörde karar verici ve yönlendirici olmak, tüm paydaşlar bazında güven tesis etmek, yerli ve millî ürünlerle dışa bağımlılığı azaltmak, gelişmiş teknolojiye sahip ürünler sunarak sektörde söz sahibi olmak şeklinde ifade edebiliriz.

Raylı sistem araçları sektöründe bugüne kadar uluslararası standartlarda yeni nesil lokomotifler, dizel ve elektrikli tren setleri, yük ve yolcu vagonları, dizel motor ve cer motoru gibi ana ve alt ürünleri üreten, aynı zamanda bakım ve onarımı gerçekleştiren şirketimizin en önemli vizyonel hedefi ise sadece ülkemizde değil uluslararası alanda da kendi markasını taşıyan ve yeni nesil ürünlerle ve hizmetlerle sektörde söz sahibi olmaktır.

TÜRASAŞ’ın üretim kapasitesi kent içi raylı sistem araçlarında yılda 150, yine dizel multiple unit araçlarında 75, hızlı tren araçlarında 80, lokomotiflerde 45 ve yük vagonu üretiminde ise 1.200 vagon/yıldır. TÜRASAŞ’ın bakım onarım kapasitesi ise yük vagonu bakım onarımı 3.250 vagon/yıl, lokomotif bakım onarımı 120 lokomotif/yıl, dizel tren seti ve yolcu vagonu bakım onarımı ise 500 araç/yıldır.

Faaliyetlerimizi gerçekleştirmek için sektörel iş birliği modelleri yanında yerli sanayinin tasarım ve üretim kabiliyetinin geliştirilmesi noktasında da üzerimize düşeni yapıyoruz. Bu noktada ülkemizdeki raylı sistem kümeleri, TÜBİTAK MAM ve RUTE gibi kuruluşlar, ulusal ve uluslararası sektör firmaları ve üniversitelerimizle iş birliğine önem veriyoruz. Bu bağlamda bilimsel potansiyelin sanayiye aktarılarak ekonominin değere dönüşmesine katkıda bulunmasını ve gerekli çalışmalarını sürdürüyoruz.

Sayın Başkanım, Değerli Komisyon üyeleri; demir yollarına yatırım önceliğinin bir devlet politikası olarak belirlenmesiyle birlikte şirketimizde de vizyonel çalışma dönemini başlatmıştık. Bu kapsamda tamamlanan başlıca projelerimiz hakkında kısa bilgi vereceğim. Rotem lisansı ile farklı konfigürasyonlarda toplam 208 adet dizel tren seti projesi gerçekleştirilmiştir.

TÜRASAS-GE iş birliğiyle toplam 35 adet dizel elektrikli ana hat lokomotif üretilmiş olup 20 adet Taşımacılık AŞ'ye, 5 adet yerli lojistik firmasına teslim edilmiştir. Ayrıca TÜRASAS-Rotem iş birliğiyle toplam 72 adet elektrikli ana hat lokomotifi de TCDD Taşımacılık AŞ'ye teslim edilmiştir. Yüzde 80 yerlilik oranına sahip E1000 Elektrikli Manevra Lokomotifi Projesi'yle de yerleştirme kapsamında tasarım ve imalatı yapılan ve lokomotifin en maliyetlilerinden biri olan yüksek gerilim cer konvertörü TÜBİTAK iş birliğiyle gerçekleştirilmiştir.

Sakarya Bölge Müdürlüğümüzde yolcu vagonları imalatı devam etmektedir. 318 adet yeni nesil TVS tip yolcu vagonu imalatı gerçekleştirilmiştir.

Sivas ve Eskişehir Bölge Müdürlüklerimiz bünyesinde AB'ye uyumlu TSI sertifikalı çeşitli tipte vagonlar üretilmekte ve ihraç edilmektedir.

TÜRASAS olarak AR-GE çalışmaları kapsamında dizel jeneratör seti, motor projesi, cer motoru yerleştirilmiş olup, ayrıca hafif raylı sistem araçlarının cer motorları da imal edilmektedir.

Sayın Başkanım, Değerli Komisyon üyeleri; TÜRASAS'ın kurulmasıyla birlikte devam eden projelerimize de hız verdik. Millî elektrikli tren seti, millî elektrikli ana hat lokomotifi, millî dual lokomotif, özgün motor projelerimiz Cumhurbaşkanlığı üst politika belgeleriyle ilişkili olarak sürdürülmektedir.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Sayın Genel Müdürüm, biraz özetleyelim lütfen.

TCDD TÜRKİYE RAYLI SİSTEM ARAÇLARI SANAYİİ AŞ GENEL MÜDÜRÜ MUSTAFA METİN YAZAR – Sayın Başkanım, bitmek üzere.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Yine, sunumu bize ulaştırırsanız üyelere dağıtabiliriz.

Teşekkür ediyorum.

TCDD TÜRKİYE RAYLI SİSTEM ARAÇLARI SANAYİİ AŞ GENEL MÜDÜRÜ MUSTAFA METİN YAZAR – Sakarya Bölge Müdürlüğümüzde uluslararası standartlarda tasarlanan ve üretilen ilk 160 kilometre maksimum hıza sahip millî elektrikli tren setinin fabrika testleri tamamlanmış olup 2021 yılı sonunda sertifikasyon işlemlerinin tamamlanması hedefiyle yol testlerine devam ediyoruz.

TCDD Taşımacılık AŞ'yle yapılan protokol kapsamında 2022'de 15 adet, 2023'te 4 set, 2025'te ise toplam 56 set teslim edilecektir.

TÜRASAS, Gaziantep Belediyesinin yurt dışı finansman kullanarak açtığı uluslararası ihaleyi kazanarak bir ilke imza atmıştır. İki yıl sonunda ilk setini teslim edeceğimiz elektrikli banliyö setleri ile ülkemizin gelecekteki ihtiyacını yerli ve millî teknoloji kullanarak verimli, ekonomik, sürdürülebilir ve entegre çözümlerle ulaşma hedefine de bir adım daha yaklaşmış olacağız.

Türk lokomotif sektöründe bir ilki gerçekleştirerek Türkiye'nin ilk TSI Sertifikalı Millî Elektrikli Ana Hat Lokomotifi Projesi'ne de TÜBİTAK RUTE ve özel sektör iş birliğiyle devam ediyoruz. İnşallah, bu yıl sonunda projenin prototipini tamamlayarak 2022 yılında 5 adet, 2023 yılında ise 15 adet olmak üzere TCDD Taşımacılığa teslim edeceğiz. E 5000 Projesi'nden elde edilen tecrübeyle birlikte Türkiye coğrafyasına daha uygun CoCo tertibatına sahip Millî Lokomotif Platformu Projesi'ne başladık. 2023 yılında da prototip imalatını gerçekleştirmiş olacağız.

Alüminyum gövde üzerinde inşa edilmiş 225 kilometre maksimum işletme hızına sahip millî hızlı tren setlerinin üretilmesi için proje çalışması devam etmektedir. 2021 yılı içerisinde proje çalışmaları tamamlanarak prototip imalatına geçilecektir. 2023 yılında tamamlanması planlanan prototip imalatıyla birlikte 2025 yılında 5 set olmak üzere toplamda 2035 yılına kadar 79 set Taşımacılık AŞ'ye teslim edilecektir. Gelecek on yıl içerisinde Türkiye'nin 7 bin adetten fazla şehir içi raylı sistem aracına ihtiyacı olacağı öngörülmektedir. Bu büyüklükteki şehir içi raylı sistem araç ihtiyacının yurt içinde üretilmesi büyük önem arz etmektedir. Bu konuda yatırım planlarımıza metro araçları tasarımı çalışmalarımızı planladık, en kısa zamanda başlıyoruz.

Sayın Başkanım, TÜRASAŞ olarak 2023 vizyonu kapsamında, Türkiye'nin durumu, stratejik projeler ve muhtemel çevresel etkileşimleri dikkate alınarak 21'inci yüzyılın ihtiyaçlarına cevap verebilecek şekilde sektör için hedefler belirledik.

Sayın Başkanım, Değerli Komisyon üyeleri; ülkemizin 2023 yılı vizyonuna ulaşmak amacıyla, Türkiye'nin elektrikli trenini, hızlı trenini birlikte üretecek ve ülkemizin hizmetine sunacağız. Bu duygu ve düşüncelerle saygılarımı sunuyorum.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Teşekkür ediyorum Sayın Genel Müdürüm.

Şimdi, önerinin görüşmelerine başlıyoruz.

Kurumun 2017 yılına ait 1 Komisyon önerisi vardır.

Şimdi, 2017 yılının 1 no.lu önerisini okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Türkiye Vagon Sanayi Anonim Şirketinin 2017 yılı Sayıştay denetim raporunda yer alan diğer bulgu ve önerilerin yerine getirilmesi.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Sayın Genel Müdürüm, cevaben buyurun.

TCDD TÜRKİYE RAYLI SİSTEM ARAÇLARI SANAYİİ AŞ STRATEJİ VE KURUMSAL GELİŞİM DAİRE BAŞKANI ŞÖHRET YÖRÜK - 2017 yılı Sayıştay denetim raporunda yer alan diğer bulgu ve önerilerin yerine getirilmesinde gerekli hassasiyet gösterilecektir.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU –Teşekkür ediyorum.

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

Sayın üyeler, diğer bulgu ve önerilerden görüşülmesini istediğiniz öneri var mı? Yok.

Şimdi, 2018 yılı önerilerinin görüşmelerine başlıyorum.

ATILA SERTEL (İzmir) – Geneli üzerinde bir konuşma yapacağım.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Geneli üzerine en son söz vereyim Atila Bey.

2018 yılının 1 no.lu önerisini okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Türkiye Vagon Sanayi Anonim Şirketinin 2018 yılı Sayıştay denetim raporunda yer alan diğer bulgu ve önerilerin yerine getirilmesi.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Cevaben buyurun.

TCDD TÜRKİYE RAYLI SİSTEM ARAÇLARI SANAYİİ AŞ STRATEJİ VE KURUMSAL GELİŞİM DAİRE BAŞKANI ŞÖHRET YÖRÜK - 2018 yılı Sayıştay denetim raporunda yer alan diğer bulgu ve önerilerin yerine getirilmesinde gerekli hassasiyet gösterilecektir.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Önerinin Sayıştay tarafından izlenmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Böylece Türkiye Vagon Sanayi Anonim Şirketinin öneriler kısmını tamamlamış bulunmaktayız.

Şimdi, Atıla Bey, şöyle planlamıştık ama diğer şirketlerin de önerileri oldukça az, bütün şirketlerin genelini hep beraber yapalım arzusundayız.

ATILA SERTEL (İzmir) – Olabilir ama ben TÜRASAŞ’la ilgili birkaç şey söylemek istemiştim.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – En sona bırakmamızda bir mahzur var mı?

ATILA SERTEL (İzmir) – Yok.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Teşekkür ediyorum.

Şimdi, Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi Anonim Şirketinin 2017 yılı önerilerinin görüşmelerine başlıyoruz.

2017 yılından 1 önerisi bulunmaktadır.

Sayıştaya söz verdim.

Buyurun.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi Anonim Şirketinin 2017 yılı Sayıştay denetim raporunda yer alan diğer bulgu ve önerilerin yerine getirilmesi.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Cevaben buyurun.

TCDD TÜRKİYE RAYLI SİSTEM ARAÇLARI SANAYİİ AŞ STRATEJİ VE KURUMSAL GELİŞİM DAİRE BAŞKANI ŞÖHRET YÖRÜK - 2017 yılı Sayıştay denetim raporunda yer alan diğer bulgu ve önerilerin yerine getirilmesinde gerekli hassasiyet gösterilecektir.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Teşekkür ederim.

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

Sayın üyeler, diğer bulgu ve önerilerden görüşülmesini talep ettiğiniz madde var mı? Yok.

Şimdi, 2018 yılı önerilerinin görüşmelerine başlıyorum.

2018 yılının 1 no.lu önerisini okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi Anonim Şirketinin 2018 yılı Sayıştay denetim raporunda yer alan diğer bulgu ve önerilerin yerine getirilmesi.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Cevaben buyurun Genel Müdürlüm.

TCDD TÜRKİYE RAYLI SİSTEM ARAÇLARI SANAYİİ AŞ STRATEJİ VE KURUMSAL GELİŞİM DAİRE BAŞKANI ŞÖHRET YÖRÜK - 2018 yılı Sayıştay denetim raporunda yer alan diğer bulgu ve önerilerin yerine getirilmesinde gerekli hassasiyet gösterilecektir.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Teşekkür ediyorum.

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

Sayın üyeler, 2018 yılına ait önerilerden görüşülmesini talep ettiğiniz öneri var mıdır? Yok.

Teşekkür ediyorum.

Şimdi, Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayi Anonim Şirketinin önerilerinin görüşmelerine başlıyorum.

2017 yılından bir önerisi bulunmaktadır.

Okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayi Anonim Şirketinin 2017 yılı Sayıştay denetim raporunda yer alan diğer bulgu ve önerilerin yerine getirilmesi.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Cevaben buyurun.

TCDD TÜRKİYE RAYLI SİSTEM ARAÇLARI SANAYİİ AŞ STRATEJİ VE KURUMSAL GELİŞİM DAİRE BAŞKANI ŞÖHRET YÖRÜK - 2017 yılı Sayıştay denetim raporunda yer alan diğer bulgu ve önerilerin yerine getirilmesinde gerekli hassasiyet gösterilecektir.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Teşekkür ediyorum.

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

Sayın üyeler, diğer bulgu ve önerilerden görüşülmesini talep ettiğiniz öneri var mıdır? Yok.

2017 yılını bitirmiş bulunmaktayız.

Şimdi, 2018'in önerilerine başlıyorum.

2018 yılına ait 1 öneri bulunmaktadır.

Okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayi Anonim Şirketinin 2018 yılı Sayıştay denetim raporunda yer alan diğer bulgu ve önerilerin yerine getirilmesi.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Cevaben buyurun.

TCDD TÜRKİYE RAYLI SİSTEM ARAÇLARI SANAYİİ AŞ STRATEJİ VE KURUMSAL GELİŞİM DAİRE BAŞKANI ŞÖHRET YÖRÜK - 2018 yılı Sayıştay denetim raporunda yer alan diğer bulgu ve önerilerin yerine getirilmesinde gerekli hassasiyet gösterilecektir.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Teşekkür ediyorum.

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

Sayın üyeler, diğer bulgu ve önerilerden görüşülmesini talep ettiğiniz öneri var mı? Yok.

Teşekkür ediyorum.

Böylece, Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayi Anonim Şirketinin 2018 yılı önerilerinin görüşmelerini tamamlamış bulunmaktayız.

Şimdi, bu 3 şirketimize ait geneli üzerinde söz vereceğim sayın üyeler.

Söz isteyen üyelerimize sırasıyla söz hakkı vermek istiyorum.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Sayın Başkan...

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – İlk söz Atila Bey'in.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Ben Eskişehir'de doğdum büyüdüm; gençliğim, lise hayatım hep Eskişehir'de geçti. Bizim için Devlet Demiryollarının çok büyük bir önemi vardı yani pek çok arkadaşım teknik okullardan mezun olduğu zaman ya Devlet Demiryollarında ya da havacıların fabrikalarında

çok rahatlıkla iş bulabiliyordu. O açıdan, Devlet Demiryollarının Eskişehir’de, bizim hayatımızda çok büyük bir önemi var. Zaten bu Eskişehir Bölge Müdürlüğü yani TÜRASAŞ olarak geçen, daha önce TÜLOMSAŞ olarak görev gören, ondan önce Devlet Demiryolları Fabrikası olarak görev gören, yüz yirmi yedi yıllık geçmişe sahip olan bu kuruluş, çok seri ve güzel üretim yapan ve gerçekten hem yurt içi hem de yurt dışındaki lokomotifleri, hele son dönemde dizel hidrolik, elektrikli ve hibrit araçları yapan, yol vagonlarını yapan çok önemli bir fabrika. Burada çalışan ve görev gören bütün arkadaşlara teşekkür ediyorum, emeği için teşekkür ediyorum, Türkiye’ye koydukları katkı için teşekkür ediyorum.

Aslında bizim o Bölge Müdürlüğünün olduğu alan burada yazıldığı gibi 540 dönüme yakın bir alan ve o alanda fabrikalar iç içe ve seri bir üretim var. O açıdan, Türkiye’ye millî olarak çok katkı koyuyor. Ayrıca, çok önemli bir tespit şu: Tamer arkadaşım Adana Demirspor’u söyledi, Ankara Demirspor’u eleştirdik uzun yıllar ama Eskişehir Demirspor, Demirsporların içerisinde ilk kurulan kulüp. 1930 yılında kuruldu bu kulüp ve Eskişehir’in değil, Demirsporların arasında en eski kulüp. 1940 yılında Eskişehir Demirspor Fenerbahçe’yi 3-1 yenerek kupa aldı, Türkiye şampiyonu oldu ama ne yazık ki liglerin statü olarak o dönemde bugünkü gibi olmaması nedeniyle Türkiye şampiyonluğu da Demirspor’un yok sayıldı. Aslında burada sizlere düşen görev, Demirspor’un o dönemdeki hakkını koruyarak 1940’ta elde ettiği şampiyonluğu Demirspor camiasına kazandırmak. Eskişehir Demirspor sadece futbolla ilgili değildi, boks alanı vardı, boks yapardık, güreşçi yetiştirirdi Demirspor, voleybolcu, basketbolcu yani bütün branşlarda çok iyi bir kulüptü, şimdi ne durumda bilemiyorum. Eskişehir Demirspor şu anda amatör kümede oynuyor yani Bölgesel Lig’de oynuyor diye biliyorum. Ama şunu söylemek istiyorum: Bence, eğer destek verecekseniz yani Devlet Demir Yolları olarak, TCDD olarak Demirspor kulüplerine destek verecekseniz altyapıya önem verip Türkiye’ye sporcu yetiştirilmesine yönelik tesislerin yapılmasına, sahaların inşa edilmesine ve altyapının geliştirilmesine destek vermeniz bence çok daha önemlidir diye düşünüyorum.

Ben geneli üzerinde bu sözü almayı uygun gördüm ve burada KİT Komisyonu üyelerine de bir önerim var Başkanlık nezdinde: Sizin uygun gördüğünüz bir tarihte, bizim de uygun olduğumuz bir tarihte Eskişehir’de bu fabrikaları gezerek, yapılan işleri yerinde tespit ederek, bir gece de orada, Eskişehir’de kalarak iki günlük bir Eskişehir seyahatiyle KİT Komisyonunun bu fabrikaları gezmesini ve görmesini ben isterim ama takdir Komisyonundur.

Çok teşekkür ederim, çalışmalarınızda başarılar dilerim.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Atıla Bey, çok teşekkür ediyorum ben de.

Tabii, KİT Komisyonu Başkanlık Divanı ve üyeleri olarak bizler de kuruluşlarımızı yerinde görmeyi arzu ederiz. Sayın Atıla Bey’in bu isteği üzerine ilgili arkadaşlarımız bir program yaparlarsa -pandemiden dolayı da bir rahatlık yaşıyoruz zaten- ilk fırsatta Eskişehir’deki en yakın fabrikayı ziyarete geliriz Sayın Genel Müdürlük.

ATILA SERTEL (İzmir) – Evet.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Teşekkür ediyorum.

Sayın Özdemir, buyurun.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Teşekkür ederim Değerli Başkanım.

Sayın Genel Müdür ve bütün ekibi, hoş geldiniz. Toplantıların hayırlara vesile olmasını diliyorum.

Evet, belki bu KİT üst komisyonu, yakın tarihte en uzun süreli devam eden komisyonumuz oldu; elhamdülillah, sona doğru geldik. Ben de hem kendi seçim bölgemle ilgili bir iki konuya değinerek böyle bir söz almış olayım.

Daha öncesinde Ulaştırma Bakanımızın Batman'a geldiğinde, bizim ondan talep ettiğimiz, Batman-Diyarbakır arası hatların iyileştirilmesini daha önce yapmıştınız, Raybüs talebimiz olmuştu. Sayın Bakanımız da orada kamuoyu nezdinde basına açık bir şekilde -sağ olsun- o sözü verdi. Akabinde tabii, pandemi süreci yaşadık hep birlikte ve hakikaten normal günlük yaşamımızın bütün alışkanlıkları değişti. Batman'ın hâlen gündeminde, Sayın Genel Müdür, bu konuyla ilgili, zaman zaman sahaya indiğimizde vatandaşlar bu konuyu bize soruyorlar. Öğrenmek istediğim, hâlen gündeminizde mi? Gündeminizdeyse bu pandemi süreci -inşallah bir an önce biter de- bittikten sonra hızlı bir şekilde bunu yapmayı, uygulamayı düşünüyor musunuz? Bunu öğrenmek istiyorum.

Ayrıca, bizim bir talebimiz daha olmuştu. Batman-Diyarbakır arası özellikle ulaşım ile ilgili, o mevcut olan trenlerin saatlerinin uygun olmadığıyla ilgili bir talep gelmişti, biz de o talebi bildirmiştik. Onunla ilgili bir gelişme henüz olmadı. Bunu da size aktarmış olayım.

Değerli Genel Müdürüm, bir de şehir içinde Batman devlet demir yolları, hâliyle ikiye bölünmüş bir şekilde gidiyor. Yaklaşık olarak herhâlde bir 15 kilometreye yakın Batman'ın içinden geçiyor, bir ucundan diğer ucuna. Şehrin bir tarafını ikiye bölmüş bir şekilde ve hemzemin geçitlere ihtiyaç var. Bazı noktalarda zaman zaman ölümlü, zaman zaman da mali zararlı kazalarla karşılaşılıyor. Bu konularla ilgili de sizlerden özellikle bir hassasiyet bekliyoruz ve eksik olan kısımların giderilmesini de talep ediyoruz. Şu anda vekâleten belediye başkanlığı görevini yapan vali, kayyum belediye başkan vekili. Hiç olmazsa bu süreçte Genel Müdürlük olarak da bunları faaliyete koyarsanız, onlar da yardımcı olur, onlarla da görüşmüştük. Bunların da yapılmasını arzu ediyoruz.

Ayrıca, Batman Akyürek Mahallesi, o da hemen devlet demir yollarının... Bir sürü arazinin var orada, tabii, kiraya verilmiş, edilmiş ama bir kısmı... Bizim Akyürek Mahallesi var. Bu Akyürek mahallesi şehir merkezinde, eski Batman'ın merkezi olan bir yerde, okul ve parkla ilgili problemlerimiz var. Orada bir mahalle, oradaki mahalle muhtarı daha öncesinde bize de başvurmuştu, sizlere de, Malatya bölgeye de başvurmuştu, size de aktardık. Bu konuyla ilgili, bunun çocuk parkı olarak tahsis edilmesi arzumuz, talebimiz var. Bu konuda yardımlarınızı da bekleriz.

Ayrıca, bir şeyi daha sormak istiyorum. Seçim bölgem olan Batman'da özellikle yüksek hızlı tren hatlarının yapılmasıyla ilgili daha öncesinde birkaç sefer talebimiz oldu. 24'üncü dönemde de ben yine KİT Komisyonu Başkan Vekili olarak görev yapıyordum, dört yıl da görev yaptım; ilgili genel müdürlerimize, bakanlarımıza hep talepte bulunduk. Şimdi, yüksek hızlı tren hattı, Adana üzeri Habur'a kadar uzatılıyor, diğer taraftan da Erzurum-Elâzığ üzeri Kars'a kadar, program öyle. Biz o ortadaki şehirler ne olacağız? Bitlis, Siirt, Batman, Muş, Bingöl, belki Diyarbakır...

AHMET KAYA (Trabzon) – Trabzon...

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Yani yaklaşık olarak orada -diğer şehirlerin hepsini saymadım tabii- 7-8 civarında il var ve burada çok ciddi bir şekilde bir... Batman'da bir rafineri var petrol taşımacılığıyla ilgili, petrole ilgili. Gerçi son dönemlerde, özelleştikten sonra, alan firmanın kendilerine göre sadece taktiksel olarak rafineriyi az buçuk böyle çalıştırıyor gibi gözüküp de yoğunluğu diğer tarafa vermesine rağmen, bazı ciddi bir sirkülasyon var ve böyle de bir talebimiz var. Bunu da Batman'ı... Siirt-Batman ve Diyarbakır hattı sizin çalışmalarınızda var mı? İlerideki bir aşamada düşünüyor musunuz? Bununla ilgili planlamada programı, herhangi bir şeyi var mı? Bunu da öğrenmek istiyorum.

Tekrar sizlere başarılar diliyorum, teşekkür ediyorum.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Teşekkür ederim Sayın Özdemir.

Sayın Yaşar, buyurun.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Teşekkür ederim Başkanım.

Tabii, çok önemli bir kuruluş, üzerinde belki de çok uzun uzun konuşmamız lazım gelen bir kurum ama ilerleyen saatte... Bundan sonrasına bir hazırlık olsun diye söylüyorum. Burada tabii, önemli olan yerlilik oranı. Yani bunlar cumhuriyetin temel kuruluşları, biraz önce Atıla Bey de bahsetti. Aynı zamanda biz Eskişehir’de ilk Devrim otomobilinin yapıldığını biliyoruz, Kayseri’de ilk uçağın yapıldığını biliyoruz. Tabii, cumhuriyetin ilk kuruluşlarıyla beraber bunların bir de sosyal içerikli projeleri vardı yani basma fabrikalarının bile tiyatro salonlarının olduğunu biliyoruz; bulunduğu yere bir kültürü de götüren tesislerdi. Maalesef, bunların her birini kaybetmeye başladık ama TÜRASAŞ hakikaten önemli bir görevi ifa ediyor. Biz her türlü katkıyı sağlamaya hazırız. Neticede daha yerli rayı kullanmaya başlayalı çok kısa süre oldu. Yoksa Türkiye Demir Çelik İşletmeleri bunu geçmişte de üretebiliyordu ama bir elin değmesi lazımdı. Aynı şekilde -boru hatlarından ben biliyorum, o sektörde çalıştığım için biliyorum- Ereğli Demir Çelik dünyanın sacını üretmesine rağmen daha son -tahmin ediyorum- on beş yirmi yılda 1999’da ilk yerli sacı biz kullanmıştık yani ilk X65 sacını. Bu sacı hep dışarıdan geliyordu, hâlbuki Ereğli Demir Çelik de ufak tefek rötüşlerle bu malzemeyi üretebiliyor. Şimdi Ereğli Demir Çelik de çeliğin her cinsini üretmeye başladı. Yani bu kurum ve kuruluşlar göz bebeğimiz olan kuruluşlar. Bunların üzerinde uzun uzun konuşmak lazım. Şimdi artık Türkiye’de de bunların yan sanayileri inanılmaz gelişti. Yani bugün Ostim’de demirden insan yapmak mümkün; yazılımcılarımız öyle, elektronikçilerimiz öyle. El birliğiyle çok güzel şeylere imza atacağımızı düşünüyorum. Onun için üzerinizde çok büyük bir sorumluluk var. Biz şahsen, KİT Komisyonu olarak özellikle üretime yönelik... Bugün gençlerimizin, bakın, yüzde 60-65’i yurt dışında geleceğini arıyor. Hâlbuki bu iş alanlarında çok rahat değerlendirilebilir, bizim de zeki insanlarımız var. Pazar... Doğuya baktığınız zaman inanılmaz açık bir pazar var önümüzde, kaldı ki dinamizmimizle biz Avrupa’ya da Asya’ya da -dünyanın dört bir tarafına mal satabileceğimizi düşünüyorum ama burada asıl iş lokomotif; adı üstünde, hep lokomotif sektörü diyoruz ya, sizin lokomotifiniz de lokomotifler yani TÜRASAŞ.

Ben başarılarınızın devamını diliyorum.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Teşekkürler Sayın Bedri Bey.

Sayın Genel Müdürüm, sayın milletvekillerimizin görüşlerini, sorularını dinlediniz. Sayın üyelerimizce sorulan sorulardan yazılı olarak cevap verilmesi gerektiren konularla ilgili cevaplarımızı tutanakların Türkiye Büyük Millet Meclisi web sayfasında yayınlanmasından itibaren on beş gün içinde üyelerimize Komisyon Başkanımız aracılığıyla iletebilirsiniz.

Şimdi, soruları cevaplamak üzere sözü size veriyorum.

Buyurun.

TCDD TÜRKİYE RAYLI SİSTEM ARAÇLARI SANAYİİ AŞ GENEL MÜDÜRÜ MUSTAFA METİN YAZAR – Sayın Başkanım, değerli Komisyon üyeleri; yapıcı öneri ve uyarıları dikkate alacağımızı ifade ediyor ve hassasiyetiniz için teşekkür ediyorum.

Net olarak burada soru gelmedi ama Eskişehir Demirsporla alakalı...

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Sunumu paylaşırsa Başkanım.

TCDD TÜRKİYE RAYLI SİSTEM ARAÇLARI SANAYİİ AŞ GENEL MÜDÜRÜ MUSTAFA METİN YAZAR – Tabii, paylaşırsınız.

Eskişehir’e davet ediyoruz sayın vekilimizi inşallah, KİT Komisyonumuzu.

ATILA SERTEL (İzmir) – Beni mi? Ben hep geliyorum.

TCDD TÜRKİYE RAYLI SİSTEM ARAÇLARI SANAYİİ AŞ GENEL MÜDÜRÜ MUSTAFA METİN YAZAR – İnşallah Ankara’dan hızlı trenle, kendi trenimizle götürmeyi arzu ederiz. Onun için de bir organizasyon yapıp sizleri bilgilendireceğiz.

Ben tekrar çok teşekkür ediyor, saygılarımı sunuyorum.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Teşekkür ediyoruz.

Biz de buradan hızlı trenle Komisyon olarak Eskişehir’e geliriz, hep beraber ziyaret ederiz.

Şimdi, değerli üyeler, Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii Anonim Şirketinin 2017 yılı sonuç bölümünü okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ - Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii Anonim Şirketinin 2017 yılı bilançosu ve 5 milyon 252 bin 72 lira 72 kuruş Türk lirası dönem kârıyla kapanan gelir tablosu genel görüşmeye sunulur.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Teşekkür ederim.

2017 yılı sonuç bölümü genel görüşmeye sunulmuştur.

Şimdi, 2018 yılının sonuç bölümünü okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ - Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii Anonim Şirketinin 2018 yılı bilançosu ve 10 milyon 440 bin 530 lira 17 kuruş dönem kârıyla kapanan gelir tablosu genel görüşmeye sunulur.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – 2018 yılı sonuç bölümü genel görüşlerinize sunulmuştur.

Şimdi, Türkiye Vagon Sanayii Anonim Şirketinin 2017 yılı sonuç bölümünü okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ - Türkiye Vagon Sanayii Anonim Şirketinin 2017 yılı bilançosu ve 148 bin 784 lira 26 kuruş dönem kârıyla kapanan gelir tablosu genel görüşmeye sunulur.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – 2017 yılı sonuç bölümü genel görüşlerinize sunulmuştur.

Şimdi, 2018 yılının sonuç bölümünü okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ - Türkiye Vagon Sanayii Anonim Şirketinin 2018 yılı sonuç bilançosu ve 5 milyon 171 bin 600 lira 66 kuruş dönem kârıyla kapanan gelir tablosu genel görüşmeye sunulur.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – 2018 yılı sonuç bölümü genel görüşlerinize sunulmuştur.

Şimdi, Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayii Anonim Şirketinin 2017 yılı sonuç bölümünü okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ - Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayii Anonim Şirketinin 2017 yılı bilançosu ve 15 milyon 202 bin 488 lira 43 kuruş dönem zararıyla kapanan gelir tablosu genel görüşmeye sunulur.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – 2017 yılı sonuç bölümü genel görüşlerinize sunulmuştur.

Şimdi, 2018 yılının sonuç bölümünü okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ - Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayii Anonim Şirketinin 2018 yılı bilançosu ve 1 milyon 970 bin 823 lira 73 kuruş dönem kârıyla kapanan gelir tablosu genel görüşmeye sunulur.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – 2018 yılı sonuç bölümü genel görüşlerinize sunulmuştur.

Değerli üyeler, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarıyla bağlı ortaklıklarının 2017 ve 2018 yıllarına ait üst komisyon toplantısı tanınılanmıştır, tüm katılımcılara teşekkür ediyorum.

Sayın Genel Müdürüm, size kısa bir teşekkür konuşması için söz vereceğim.

Buyurun.

TCDD TÜRKİYE RAYLI SİSTEM ARAÇLARI SANAYİİ AŞ GENEL MÜDÜRÜ MUSTAFA METİN YAZAR – Sayın Başkanım, yine, yapılan öneri ve uyarıları dikkate alacağımızı ifade ediyor ve hassasiyetiniz için ayrıca zatıalınıza ve Komisyonumuza teşekkür ediyor, saygılarımı sunuyorum.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Teşekkür ederiz.

Biz de başarılar diliyoruz.

Değerli Komisyon üyelerimiz; gündemimize 15 Haziran 2021 Salı günü Türkiye Emlak Bankası Anonim Şirketinin 2017 ve 2018 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleriyle devam edeceğiz.

Toplantıyı kapatıyorum.

Kapanma Saati: 17.05

